

صور إنتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي.

Pictures of a violation of the state's sovereignty over its airspace.

بحث مشترك مقدم من قبل

الاستاذ الدكتور عبد علي محمد سوادى

استاذ القانون الدولي الانساني

الباحث وسام عيسى رحم

جامعة كربلاء / كلية القانون

الخلاصة.

رغم ثبوت سيادة الدولة على أجوائها في القانون الدولي والداخلي إلا انه لازال الواقع يفرز لنا العديد من الانتهاكات التي تحدث من الطائرات المدنية أو الحربية عند دخولها للأجواء الإقليمية لدولة ما ، بالإضافة إلى العديد من الصور الأخرى لانتهاك الإقليم الجوي مثل التجسس والقرصنة الجوية والحظر الجوي المفروض عنوةً أو المبالغ فيه والصواريخ العابرة للقارات ، علاوة على ما قد ينتهك الجو من خلال الذبذبات الموجودة فيه بواسطة استخدام الطيف الإلكتروني لتخزين البيانات أو استخدام الأشعة الكهرومغناطيسية في استطلاع معالم سطح الأرض وبشتى الوسائل ، وان هذه الانتهاكات تعد أعمال غير مشروعة تستوجب إثارة مسؤولية الدولة التي قامت بفعل الانتهاك.

الكلمات المفتاحية: إنتهاك ، سيادة الدولة ، خروقات ، إقليم جوي ، القرصنة الجوية.

Abstract.

Although the sovereignty of the state over its airspace has been proven in international and internal law, the impact still results in many violations that occur from civil or warplanes when they enter the territorial air of a country, in addition to many other forms of violation of air territory such as espionage, air piracy and the imposed air embargo by force. Or exaggerated and intercontinental missiles, in addition to what may violate the atmosphere through the vibrations in it by using the electronic spectrum to store data or the use of electromagnetic rays to explore the features of the Earth's surface by various means, and that these violations are illegal acts that require raising the responsibility of the state that did an act violation.

Key words: violation , state sovereignty , breaches , air territory, Air piracy.

المقدمة.**أولاً / التعريف بالبحث.**

لقد أدى التطور الذي حصل في استخدام الدول للطائرات إلى أهمية معرفة امتداد اختصاصات الدولة فوق إقليمها الجوي وعدم انتهاك سيادتها أو المساس بأمنها ، فقد أدى ظهور القدرات المتزايدة لدى بعض الدول في مجال غزو الفضاء الجوي وظهور القدرات الواسعة في صناعة الصواريخ العابرة للقارات وتطويرها فضلاً عن استخدام الدول للطائرات للأغراض الحربية إلى بروز الكثير من التهديدات الخطيرة لأمن الدول واستقرارها وانتهاك سيادتها الجوية التي يثار بسببها مسؤولية الدولة المنتهكة التي تكون على أثرها ملزمة بالتعويض عن ما أتته من عمل غير مشروع إذا لم تبادر هي بتسوية خلافاتها.

ثانياً / أهمية البحث.

تتجلى أهمية هذا البحث بعد أن كثرت الانتهاكات على الإقليم الجوي وعدم التزام الدول باحترام مبدأ سيادة الدول الأخرى مع ما يعكسه هذا المبدأ من المساواة بين الدول وعدم تبعية أو خضوع أية دولة لدولة أخرى ، فيصبح لزاماً على الدولة التي تنتهك سيادة دولة أخرى أن تسلك الطريق الذي يؤدي إلى إصلاح الضرر الذي يؤدي حصوله إلى تعكير صفو العلاقات الدولية والذي يؤدي بدوره إلى الكثير من المشاكل الاقتصادية والاجتماعية وربما تحمّل مآسي النتائج الحربية.

ثالثاً / إشكالية البحث.

لقد أقر القانون الدولي للدول حقوقاً على إقليمها ومنها الإقليم الجوي ولكننا نرى إن بعض الدول اليوم باتت تنتهك حقوق الدولة على إقليمها الجوي دون مراعاة لتلك القيود الدولية ، وان هذه الفرضية تضعنا أمام عدة تساؤلات :

- ❖ هل كانت سيادة العراق الجوية بنفس المعنى الذي توفره لها قواعد القانون الدولي؟
- ❖ هل إن طبيعة النظام السياسي والأوضاع الراهنة في البلد تؤثر سلباً أم إيجاباً على السيادة؟
- ❖ ما هي الحالات أو الصور التي يعد بتحققها الإقليم الجوي منتهك؟

رابعاً / منهجية البحث.

يحاول الباحث الإجابة عن الإشكاليات السابقة من خلال دراسة وبيان أنواع الانتهاكات التي تحصل في الإقليم الجوي ، ومن أجل بلوغ الغاية المتوخاة من هذه الدراسة ومعالجتها معالجة وافية سنقوم بدراسة بحثنا (صور إنتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي) دراسة قانونية وفق المنهج الوصفي والاستقرائي التي تخص كلما يتعلق بإنتهاك قواعد الطيران والملاحة الجوية بين الدول ، بالإضافة إلى المنهج التطبيقي حيث سنتناول أهم الخروقات الجوية التي تعد خطراً يهدد أمن الدولة وينتهك سيادتها.

خامساً / خطة البحث.

بغية بيان مضامين هذا العنوان وإيضاح مفاهيمه والوقوف على موضوعاته وتحقيق النتائج العلمية المرجوة من هذه الدراسة ارتأينا تقسيم موضوع البحث (صور انتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي) إلى مقدمة ومبحثين ، حيث سيكون المبحث الأول بعنوان ثم خاتمة تتضمن أهم النتائج والمقترحات.

صور انتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي.

قد يحدث إن ينتهك الإقليم الجوي للدولة من خلال إتيان أفعال جرمتها القواعد والقوانين الدولية مثل القرصنة الجوية والتي تشكل خطراً يهدد كيان الدولة عندما تدخل الطائرة المختطفة إلى أجوائها ، وقد تنتهك سيادة الدولة من خلال التمرد على قوانينها التي فرضتها من أجل حماية بعض الأماكن الحساسة والمهمة في إقليمها ، فيتم التحليق فوق تلك الأماكن ، وقد يتم التجسس عليها ، وقد تحدث الانتهاكات من قبل طائرات الدولة ، وقد تكون الطائرات المدنية هي من تقوم بتلك الانتهاكات غير مراعية للقواعد الدولية والقوانين الوطنية بهذا الشأن.لذا سينقسم هذا البحث إلى مبحثين :نتحدث بالمبحث الأول عن القرصنة الجوية ومناطق حظر الطيران. فيما نتناول في المبحث الثاني الانتهاك من قبل طائرات الدولة والطائرات المدن.

المبحث الأول/القرصنة الجوية ومناطق حظر الطيران.

لكي يكون هناك انتهاك لسيادة الدولة على إقليمها الجوي لابد من وجود خطر يهدد كيان الدولة ، أو انتهاك لقوانين تضعها دولة الإقليم لحماية أمنها وسلامة أجوائها ، وعليه سينقسم هذا المبحث إلى مطلبين : نتناول في المطلب الأول منه ، التعريف بالقرصنة الجوية ومدى تهديدها لسيادة الدولة . ثم نتناول في المطلب الثاني مناطق حظر الطيران .

المطلب الأول/القرصنة الجوية.

إن مفهوم القرصنة أول ما ظهر في البحار، حيث وجدت معاني القرصنة في ثقافات وتاريخ الإغريق وكان يطلق على القرصنة الجراة والشجاعة وهي لفظ مشتق من كلمة (peiran) ، الذي يعود أصله للإغريق ثم تطور هذا اللفظ وانتقل إلى القاموس اللاتيني ، حيث وجد لفظ (pirates) وتعني السطو في البحر ، وقد تطور هذا اللفظ في المعجم الأوربي إلى كلمه (korsan) عندما ظهرت المنافسة العربية الإسلامية للأوروبيين في البحار ، حيث أطلقوا هذا اللفظ على العرب ويعني عندهم (لصوص البحر)(1). لكن القرصنة التي تعنيها هي القرصنة الجوية والتي نشأت بعد أن اقتحم الإنسان طبقات الجو واختراع المركبات الهوائية التي تطورت إلى ما يعرف بالطائرات اليوم .ولقد عرف الفقيه ليفيبر (Lefebvre)القرصنة بأنها " كل فعل غير مشروع يرتكب ضد سفينة أو طائرة خاصة في البحار العالية أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو في الطائرة ذاتها بغية تحقيق منافع خاصة " .في حين عرفها الفقيه بيلا (pella) بأنها " أفعال عنف يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة ، وهي موجهة ضد الأشخاص أنفسهم أو من أجل سلب أموالهم في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة ، ومن شأن هذه الأفعال الإخلال بسلامة هذه الأماكن والمساس بأمنها"(2). ولقد قامت كلية حقوق هارفارد في عام ١٩٣٢ بتعريف جريمة القرصنة " بأنها عمل من أعمال النهب أو السلب ارتكب بقصد السرقة من شخص أو سلبه أو جرحه أو استعباده أو حبسه أو قتله ، أو بقصد سرقة الممتلكات أو إتلافها لغايات خاصة ، واشترط أن تتم هذه الأفعال في مكان لا يخضع لاختصاص دولة من الدول"(3).ويقصد بالقرصنة الجوية حسب نص المادة (١٠١) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ هي " أي فعل من أفعال العنف أو الاحتجاز غير المشروع أو من أعمال السلب يرتكب من على متن طائرة خاصة ويقوم به طاقم هذه الطائرة أو ركابها ، ويكون موجهاً ضد طائرة أخرى أو سفينة معينة أو ضد الأشخاص المتواجدين على متن الطائرة أو ظهر السفينة أو الأموال التي تحملها أو الاشتراك في القيام بأحد الأفعال المذكورة أو التحريض على ارتكابها ، وذلك تحقيقاً لأغراض غير سياسية ، شريطة وقوع الأفعال المذكورة في الأجواء العامة"(4) .ويلاحظ من التعريفات المتقدمة والنصوص ما يأتي : إن القرصنة عمل غير مشروع يرتكب بدوافع مادية غير سياسية ضد الطائرات نفسها أو الأشخاص الموجودين فيها. أن أعمال القرصنة هي أعمال خارجية ترتكب من طائرة خاصة ضد طائرة أو ما تحمله من أشخاص أو أموال ، وهي بهذا تختلف عن أعمال الاختطاف الجوي التي تصدر من نفس ركاب الطائرة.اعتبار الاشتراك أو التحريض من أعمال القرصنة. وقوع تلك الأفعال في الأجواء العامة:

- (في أماكن لا تخضع لسيادة أية دولة) .
- ارتكاب الفعل لتحقيق أغراض خاصة (دوافع غير سياسية).
- ارتكاب الفعل على متن طائرة خاصة.

ويلاحظ كذلك انه لا يمكن أن يندرج تحت عنوان القرصنة الجوية أعمال العنف أو السلب التي يرتكبها أشخاص موجودين على متن طائرة عامة ، ولا يجوز أن يعامل مرتكبوها كقرصنة ، إذ إن هذه الطائرات تخضع لنظام قانوني تتمتع بمقتضاه بالحصانة العينية و الشخصية ، غير أن قيام أشخاص معينين على ارتكاب الأعمال المذكورة من على متن الطائرة العامة في الأجواء العامة لا يمنع من مطالبة الدولة التي تحمل الطائرة علمها بالتعويض عما نتج عن هذه الجرائم من أضرار مادية ومعنوية (5).هذا بالإضافة إلى انه يجب أن يلاحظ مما تقدم أن أي عمل لا يمكن أن يكيف بأنه قرصنة جوية ، ما لم يقترن بعنصر الأجواء العامة ، أي أن يرتكب في مجال جوي لا يدخل في نطاق الإقليم الجوي لأي دولة من الدول ؛ وذلك لان أعمال العنف أو السلب أو الاحتجاز التي ترتكب في المجال الجوي لدولة ما تفقد طابعها

الدولي، وبالتالي تكون هذه الأعمال متصفة بالصفة الوطنية لينطبق عليها في نهاية المطاف قانون دولة الإقليم أو دولة جنسية الطائرة أو غيرهما بحسب الأحوال التي ترجح أيًا من هذه القوانين (6) ويمكن لنا أن نميز جريمة القرصنة عن جريمة اختطاف الطائرات رغم وجود الشبه الكبير بين القرصنة وأعمال الخطف الجوي في أن كليهما أعمال سلب أو نهب أو احتجاز وأنهما أعمال غير مشروعة ، وبناءً على التعريف الخاص باختطاف الطائرات الذي هو عبارة عن " قيام أي شخص بصورة غير قانونية وهو على ظهر طائرة في حالة طيران بالاستيلاء عليها أو ممارسة سيطرته عليها بطريق القوة أو التهديد باستعمالها، أو الشروع في ارتكاب أي فعل من هذا القبيل " (7)، والتي بدأت تمارسها الدول ذات الهيمنة العالمية كالولايات المتحدة الأمريكية (8) ، ويعد الشريك من ارتكب أيًا من الأفعال الجرمية المذكورة أو من يشرع في ارتكابها بمثابة الفاعل الأصلي. وان من أهم بواعث اختطاف الطائرات هو الفرار من بلد معين أو بسبب اضطراب عقلي أو من أجل سرقة الأموال ، أو الاختطاف لباعث سياسي والذي يعد هو الغالب في أغلب الأحيان (9). ويمكن أن يستشف مما تقدم الاختلاف بين جريمة القرصنة الجوية وجريمة اختطاف الطائرات بالآتي :

من حيث الباعث: حيث أن الباعث في جريمة القرصنة هو في الغالب أعمال السلب والنهب ، في حين نجد أن الباعث في جريمة اختطاف الطائرات هو في الغالب باعث سياسي كالذي يسعى إلى تحقيقه أعضاء منظمة أو حركة سياسية ، كالحصول على حق الشعب في تقرير المصير أو مقاومة قوات الاحتلال .

من حيث الفعل: تكون القرصنة من طائرة خاصة موجهة ضد طائرة أخرى ، في حين اختطاف الطائرة يتم من نفس ركاب الطائرة .

من حيث المكان: تقوم القرصنة وتتحقق في الأجواء العامة التي هي خارج سيادة أية دولة في حين عملية اختطاف الطائرة يكون في الغالب في الأجواء الإقليمية لدولة ما .

من حيث الاختصاص الجنائي : أن أعمال القرصنة تقع في الأجواء الإقليمية العامة حيث يكون مسرح الجريمة محل انتفاع مشترك للمجتمع الدولي بأكمله حيث تهديد أمن الملاحة الجوية لجميع الدول التي تسلك طائراتها الأجواء العامة وتماشياً مع هذه الحقيقة فإن الاتفاقيات الدولية أوجبت على جميع الدول مكافحة القرصنة وتعزيز التعاون بهذا الشأن ، حيث نصت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 " على الدول جميعاً أن تتعاون فيما بينها إلى أقصى حد ممكن من أجل قمع القرصنة في أعالي البحار وفي أي مكان آخر يقع خارج ولاية أية دولة " (10). فأجازت نصوص الاتفاقية للدول أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة وتخضعها لقانونها الجنائي ولا يحق للدولة التي تحمل طائرة القرصنة جنسيتها أن تتمسك باختصاصها الجنائي المانع إزاء جريمة القرصنة ، فضلاً عن أنها جعلت جريمة القرصنة يسري عليها من حيث المبدأ الاختصاص الجنائي العالمي أو الشامل لأنه يصعب بالصيغة العالمية (11) ، في حين أن جريمة اختطاف الطائرات يطبق عليها من حيث المبدأ الاختصاص الجنائي لدولة العلم للطائرة المختطفة. وتنتهك سيادة الدولة عندما تدخل الطائرة المختطفة إلى الأجواء الإقليمية للدولة ، حيث تصبح خطر محقق يهدد أمن الدولة إذا مرت بالأجواء الإقليمية للدولة أو هبطت على أراضي الدولة ، وفي هذه الحالة جعلت معظم التشريعات الوطنية الاختصاص القضائي للقضاء الوطني ، حيث يتم محاكمة الفاعلين بموجب القوانين الجنائية الوطنية ولا فرق أن كان الفاعلون يحملون الجنسية الوطنية لهذه الدولة أو كانوا يحملون جنسية دولة أخرى ، ولكن يمكن أن يتم تسليمهم إلى دولهم إذا كانت تربط الدولة التي وقعت جريمة القرصنة في أجوائها وعلى أراضيها مع دولة الخاطفين معاهدة لتسليم المجرمين (12). وتجدر الإشارة إلى إن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد اشترطت أن تنفذ عملية ضبط الطائرات أو سفن القرصنة طائرات أو سفن حربية أو الطائرات والسفن العاملة بخدمة حكومية معينة ، مع تشديدها عما كان معمول به في السابق بضرورة حمل الطائرات والسفن غير الحربية والمستعملة بخدمة حكومية معينة علامات واضحة تدل على استعمالها ، هذا ولم يقتصر خضوع جريمة القرصنة الجوية لمبدأ الاختصاص الشامل على الاتفاقيات الدولية فحسب ، بل أن القوانين الجنائية الوطنية الحديثة تحرص كذلك على إدراج جريمة القرصنة ضمن الجرائم التي يسري عليها مبدأ الاختصاص الشامل الذي تتبناه صراحة أو ضمناً ،

وذلك إذا ما بقي القبض على المتهمين بارتكاب أعمال القرصنة في إقليم الدولة التي يأخذ قانونها الجنائي بمبدأ الاختصاص الشامل (13). ولقد سار المشرع العراقي في قانون العقوبات بنفس الاتجاه حين نص في مادته الثالثة عشر على ما يأتي " في غير الأحوال المنصوص عليها في المواد (٩، ١٠، ١١) تسري أحكام هذا القانون على كل من وجد في العراق بعد أن ارتكب في الخارج بوصفه فاعلاً أو شريكاً في جريمة من الجرائم الآتية: (تخريب أو تعطيل وسائل المخابرات والمواصلات الدولية والاتجار بالنساء أو بالصغار أو بالرقيق)" (14)، لذا فإن النص وإن لم يشير صراحة إلى جريمة القرصنة الجوية إلا أنه ينطبق عليها باعتبارها تخريب أو تعطيل للمواصلات الدولية التي من أهمها طائرات النقل أو الشحن. لذا فإن هناك عدة اتفاقيات عقدت من أجل الحد من الاعتداءات على الطائرات ومن أبرزها اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٧١ الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني والتي تضمنت (١٦) مادة باللغات الفرنسية والانكليزية والاسبانية والروسية والتي بينت الأفعال المجرمة وإلزام الدول بتوقيع عقوبات صارمة على مرتكبيها ونطاق تطبيقها وإلزام كل دولة باتخاذ التدابير المتعلقة باختصاصها بهذه الأفعال والقبض على مرتكبي هذه الأفعال والتحقيق معهم وتسليمهم (15). ويؤكد الفقه الدولي أن الفلسفة من وراء حظر القرصنة الجوية في قواعد القانون الدولي، هو أن القرصنة الجوية تعد من أهم مظاهر الإرهاب الجوي في العصر الحديث، خصوصاً بعد ظهور الهجمات السيبرانية والتي تعد من أهم المظاهر التي تؤثر في سيادة الدول وانتهاكها (16).

المطلب الثاني/مناطق حظر الطيران.

إعمالاً بمبدأ سيادة الدولة على فضائها الجوي، ذلك الذي قرره المادة الأولى من معاهدة شيكاغو، ومراعاة لحق الدولة في الحفاظ على أمنها وأسرارها العسكرية، أجازت المادة التاسعة من المعاهدة أن لكل دولة متعاقدة الحق في أن تقيد أو تمنع جميع طائرات الدول الأخرى من الطيران فوق مناطق معينه من إقليمها. (17) لذلك نرى أن المادة التاسعة تضع قيوداً متنوعة تفرض على حرية تحليق الطيران المدني، ومن هذه القيود ما يفرضه القانون الدولي الوضعي، ومنها ما يفرضه الواقع. ويمكن تصنيف هذه القيود وبحسب ما جاءت به المادة التاسعة في اتفاقية شيكاغو إلى:

١ - قيود قانونية.

ويقصد بها القيود التي يجيز القانون الدولي للدولة أن تضعها على حرية تحليق الطائرات المدنية في المجال الجوي، الوطني أو الدولي، حيث يحق للدولة أن تقيد جميع طائرات الدول الأخرى من الطيران فوق مناطق معينة من إقليمها؛ وذلك لأسباب تتعلق بضرورة حربية أو بالأمن العام وذلك بشرط أن لا يكون هناك أي تمييز فيما يتعلق بذلك بين الطائرات التابعة للدول المتعاقدة الأخرى التي تعمل في خطوط مماثله، ويكون مدى وموقع المناطق المحرمة معقولين ولا يجوز إنشاؤها على نحو يعيق - بلا ضرورة- الملاحة الجوية (18). كما تجدر الإشارة إلى إن تقييد حرية التحليق الذي تنفذه الدولة من جانب واحد قد يتم بصفة دائمة لأسباب تتعلق بالضرورة العسكرية أو الأمن العام وكما مر ذكره، أو يكون ذلك الحظر بصفة مؤقتة وبأثر فوري ويكون ذلك في الظروف الاستثنائية أو أثناء الأزمات أو لأسباب تتعلق بالأمن العام، على أن يطبق هذا القيد بدون أي تمييز بسبب جنسية الطائرات (19). وتجدر الإشارة إلى أن هناك مجموعة من الإجراءات التأديبية التي يتعرض لها طاقم الملاحة الجوية عند خرق القواعد الدولية للطيران منها الجزاء التأديبي النموذجي كتعليق رخصة الطيران لمدة شهر أو شهرين، وكذلك يمكن استجواب طاقم الملاحة الجوية من قبل سلطات إنفاذ القانون، وقد تصل بعض الحالات إلى إسقاط الطائرة إذا كان التهديد كافياً، وهذا ما يعرف بالقانون الدولي بحق الدفاع الشرعي (20). وعلى الرغم من أن المادة التاسعة من اتفاقية شيكاغو لم تنص إلا على المبدأ العام بشأن حق الدول في تقييد أو منع حرية تحليق الطيران المدني، فإن القانون الوضعي للمنظمة الدولية للطيران المدني قد وضع هذه الأنواع المختلفة لمناطق تقييد حرية التحليق لهذا الطيران. ففي ١٢ ديسمبر ١٩٥٠ وأثناء دورته الحادية عشر عرف مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني وللمرة الأولى:

" المناطق الممنوعة Les zones interdites، والمناطق المنظمة reglementees Les zoner
والمناطق الخطرة " Les zones dangereuses" (21)

وبانت هذه التعريفات للمناطق المقيدة لحرية تحليق الطيران المدني هي التعريفات السارية والمعمول بها حالياً في الملاحق (٢، ٤، ١٥) الملحقة باتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي إذ تنص هذه الملاحق بوضوح على إن هذه المناطق الممنوعة والمنظمة والخطرة تشكل قيوداً مشروعاً تماماً على حرية تحليق الطيران المدني وتتفق مع قانون الجو الدولي (22). ويجوز لكل دولة متعاقدة في حالة حدوث خرق لتلك المناطق المشار إليها أن تحتم على الطائرة المخالفة أن تهبط بأسرع ما تستطيع في مطار معين داخل إقليمها. (23) ويجب على الدولة التي قامت بتحديد مناطق محرمة في فضاءها الجوي أن تبلغ الدول المتعاقدة الأخرى ، وكذلك تبلغ المنظمة الدولية للطيران المدني " الايكاو " ، كما أن عليها الإبلاغ بأي تغيير يطرأ على المناطق المحرمة التي أقامتتها . وتشترط المادة (25/1) من قانون الطيران المدني ضرورة الإعلان عن هذه المنطقة أو المناطق التي يكون الطيران فيها محرماً (24).

٢- القيود الواقعية. علاوة على القيود القانونية المتمثلة في المناطق المانعة والمقيدة لحرية التحليق ، والتي نص عليها صراحة القانون الدولي الوضعي ، فإن الممارسة الدولية تعرف في الواقع بعض الموانع والقيود التي لم ينص عليها القانون الدولي الوضعي ولكنها تقيد من جانب واحد استعمال الطيران المدني للمجال الجوي الدولي بالمخالفة للمبدأ الأساسي الذي يقرر حرية التحليق فوق أعالي البحار. وهذه القيود تتعلق بالمناطق الجوية التي تنشئها الدول بإرادتها المنفردة في المجال الجوي الدولي الكائن فوق مناطقها المتاخمة ، للضرورات العسكرية أو لحماية أمنها الوطني مثل حالة "مناطق تحقيق ذاتية الدفاع الجوي Air Defense Identification zones، (25) ADIZ" والتي تشكل قيود فعلية على حرية الطيران المدني في التحليق فوق أعالي البحار. وبما أن هذه القيود تمثل استثناء من الأصل حيث تقوم الدولة بإرادتها المنفردة بإقامة هذه المناطق خلافاً للقواعد الدولية الاتفاقية يجب أن لا يتم التوسع فيها ويجب التأكيد فيها على أمرين:

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

الثاني / يجب الالتزام بالتنسيق بين السلطات العسكرية والمدنية المعنية ، من باب أولى في نطاق مناطق تحقيق ذاتية الدفاع الجوي ، بهدف الحفاظ على سلامه الطيران المدني وفاعليته وانتظامه (26) وقد يكون حظر الطيران احد أشكال العقوبات التي يوقعها مجلس الأمن على الدول بتصويت أغلبية الأعضاء إذا لم تستخدم أي من الدول دائمة العضوية حق النقض (الفيتو). (27) كالحظر الذي فرضته أمريكا وحلفاؤها في عام ١٩٩١ - ١٩٩٢ ، حيث ادعت الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها أن منطقتي حظر الطيران في شمال العراق وجنوبه قد أنشئت بموجب قرارات مجلس الأمن ٦٧٨ (١٩٩٠) و ٩٨٧ (١٩٩١) و ٦٨٨ (١٩٩١) ، التي أذن فيها المجلس للولايات المتحدة وحلفائها باتخاذ الإجراءات اللازمة لردع أو منع القمع العراقي لسكانه المدنيين الذي يعالجه القرار ٦٨٨ والذي ينص على " أن القمع العراقي لسكانه المدنيين يهدد السلم والأمن الدوليين " (28) وكما اصدر مجلس الأمن قراراً مماثلاً بحظر الطيران في يوغسلافيا الاتحادية أبان الحرب في البوسنة والهرسك في عام ١٩٩٢ ، ويتطلب فرض الحظر الجوي إقامة دوريات على مدار الساعة فوق المجال الجوي للدولة المستهدفة ، وأحياناً تدمير مضادات الطائرات لذلك البلد. ومن آثار الحظر حرمان القوات الجوية للبلدان من سيادتها الجوية على أراضيها وإفساح المجال لقوات أخرى بالتحرك في الأجواء على حساب صاحب الأرض والإضرار الكبيرة بالحركة الاقتصادية وحرية النقل (29).

المبحث الثاني/دخول الإقليم الجوي بصورة غير مشروعة.

تنقسم الطائرات على أساس الوظيفة إلى طائرات الدولة أو (الطائرات العامة)- والتي تنقسم بدورها أيضاً إلى طائرات عسكرية وطائرات مخصصة للمرافق العامة الأخرى في الدولة مثل طائرات البريد والجمارك والإنقاذ - والى طائرات مدنية أو خاصة ، ويختلف الأثر القانوني لكل منهما عند اختراقها للأجواء الإقليمية للدولة مع الإشارة إلى إن العبرة بطبيعة الوظيفة التي تؤديها الطائرة وليس بالجهة التي تمتلكها ، فقد تكون الطائرة مدنية إلا أن الدولة تستغلها في بعض الأوقات في أداء المهام العسكرية ، فهنا تعد الطائرة التي استعملت في تأدية هذه المهام طائره عامة بقدر المدة الزمنية التي تستعمل فيها

للأغراض المتقدمة ، وعلى عكس من ذلك لو استغلت الدولة الطائرات التابعة لها في الأغراض المدنية فإن شأنها يكون شأن الطائرات المدنية الأخرى (30). وعليه سينقسم هذا المبحث إلى مطلبين :

نبين في المطلب الأول منه الانتهاك من قبل طائرات الدولة .

ونبين في المطلب الثاني الانتهاك من قبل الطائرات المدنية .

المطلب الأول/الانتهاك من قبل طائرات الدولة.

قبل التعرض لموضوع الانتهاك من قبل طائرات الدولة لا بد أن نعرف ما المقصود بطائرات الدولة ؟ وماذا ينصوي تحت هذا المعنى ؟ يقصد بطائرات الدولة هي تلك الطائرات التي تمارس مهاماً تدخل في خدمة المرافق العامة ومن أمثلتها الطائرات الحربية وطائرات الجمارك والبريد والإنقاذ والبوليس والاستكشاف وخفر السواحل وطائرات مكافحة الآفات الزراعية والأوبئة المضرة بالمصلحة العامة (31). أما اتفاقية شيكاغو لعام 1944 فلم تُعرف الطائرة العامة ، لكنها اعتبرت الطائرات الحربية وطائرات الجمارك وطائرات الضبط من طائرات الدولة (32). كما عرفت اتفاقية توحيد قواعد حماية الطائرات لعام 1933 الطائرة العامة بأنها " الطائرات التي تمتلكها الدولة وتستفيد منها في أغراضها الخاصة " (33). أما قانون الطيران المدني العراقي فلقد بين بأن المقصود من طائرات الدولة بأنها الطائرات العسكرية والطائرات المخصصة لخدمة مصالح الدولة كالزراعة مثلاً (34). وعندما تكون الطائرة عائدة للدولة فإنها تخضع للقانون الوطني بجميع التصرفات (35) ، وكما أسلفنا التطرق إليه بأن للوظيفة التي تؤديها الطائرة هي التي تكون محل اعتبار ؛ ولذا ينبثق عن طائرات الدولة كل الآلات أو الأجهزة الطائرة التي تؤدي نفس وظيفة الطائرة مثل طائرات التجسس أو الصواريخ التي تدخل الإقليم الجوي للدولة والتي يعتبر دخولها لإقليم الدولة من غير رخصة مسبقة من الدولة صاحبة الإقليم خرقاً جواً يستوجب مسألتها وهذا ما أشارت إليه اتفاقية شيكاغو ، حيث أشارت بأنه " لا يجوز لطائرة الدولة التابعة لدولة متعاقدة أن تطير فوق إقليم دولة أخرى أو أن تهبط عليه إلا إذا كانت قد حصلت على ترخيص بذلك ، باتفاق خاص أو بأية طريقة أخرى وطبقاً لشروط ذلك الترخيص " (36). وبذلك نرى أن اتفاقية شيكاغو قد اشترطت هذا الشرط على الدول المتعاقدة لما لهذا الأمر من أهميته وتأثير على انتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي ، لذلك من باب أولى أن تشدد الإجراء أو المسائلة على الدول التي تخترق الإقليم الجوي وهي أصلاً لم تكن طرفاً في الاتفاقية. ولقد تنبه المشرع الإماراتي إلى ما قد يدخل تحت عنوان طائرات الدولة وبعد تحليقه انتهاكاً لإقليمه الجوي فنص على انه " لا يجوز الطيران فوق إقليم الدولة بطائرات مجهزة بالآلات تصوير جوي أو استعماله لهذه الآلات إلا بتصريح مسبق من السلطات المدنية ووفق الشروط التي تضعها السلطة المختصة في هذا الشأن " (37). لذلك سنبين فيما يأتي بعض أنواع الانتهاكات التي تحدث في الأجواء الإقليمية التي تحصل بواسطة الطائرات الحربية وأخرى بواسطة طائرات التجسس وبعض الأحيان يكون الانتهاك بواسطة إطلاق الصواريخ التي تمر عبر الأجواء الإقليمية للدولة.

الفرع الأول / الانتهاكات التي تحصل بواسطة الطائرات الحربية.

يحدث أن تقع كثير من الانتهاكات بواسطة الطائرات الحربية التي تخترق الأجواء الإقليمية للدولة دون إذن سابق بالدخول للإقليم الجوي ، وقد تتعدد الأهداف والغايات من هذا الاختراق والذي يزيد من مسؤولياتها حجم الخطأ أو التعمد لتلك الخروقات ، فمنها ما يعد انتهاكات كبيرة أو خطيرة وأعمال مُجرمة ، ومنها ما يعد مجرد مخالفة لقواعد القانون الدولي ولقوانين الدولة صاحبة الإقليم ، لكن الاثنين لا يخرجنا عن كونهما انتهاك لسيادة الدولة ، وان القاعدة العامة هي انه لا يحق لطائرة عسكرية أجنبية اختراق أجواء دولة ما إلا بأذن مسبق ، وبإستطاعة الدولة في حال حدوث مثل هذه الانتهاكات أن تفاضل بين عدة مواقف تتراوح بين تجاهل الطائرة المتعدية مع أن ذلك يعد تهاون في شأن السيادة الوطنية ، أو أنها تمارس الصلاحيات الإدارية والقضائية في حال هبوط الطائرة المخالفة على إقليمها ، أو أكره تلك الطائرة على مغادرة أجواءها الوطنية وذلك بمطاردتها وإطلاق النار عليها ترهيباً لها ، أو إسقاطها أو تدميرها في الجو (38). وان من أهم الخروقات الجوية التي حدثت عبر التاريخ هو ما قامت به مجموعة من الطائرات الحربية الأمريكية عام 1964 بخرق الأجواء الوطنية ليوغسلافيا السابقة ، حيث قامت

يوغسلافيا بإسقاط بعضها وإجبار البعض على الهبوط واستجواب ملاحيا وركابها (39) كما وتعد حادثة إسقاط الطائرة الحربية الروسية (سوخوي ٢٤) في تشرين الثاني عام ٢٠١٥ من قبل السلطات التركية انتهاكاً صارخاً للإقليم الجوي التركي حيث قامت الطائرة الروسية باختراق الأجواء التركية عند حدودها مع سوريا بدون إذن مسبق مما دفع تركيا إلى إسقاط تلك الطائرة (40). وكذلك تعد الانتهاكات التركية للأجواء العراقية في شمال العراق من الانتهاكات الخطيرة التي مازالت مستمرة حتى وقتنا الحاضر ، رغم كل الاحتجاجات الكثيرة التي تصدر من الحكومة العراقية تجاه هذه الاعتداءات المتكررة ، ورغم أن الحكومة التركية تغلغل هذه الانتهاكات بأنها تكون في مواجهة قوات (البككه) في شمال العراق والتي تعتبرها من القوات المعارضة للحكومة التركية (41) ، إلا أن هذا الأمر لا يخرج عمل الحكومة التركية من كونه خرقاً للسيادة ويستلزم إثارة مسؤوليتها الدولية. وان ما قامت به القوات الأمريكية أبان السنوات السابقة وتحديداً بعد عام ٢٠٠٣ إلى يومنا الحالي لا يخلو من الانتهاكات المستمرة للأجواء العراقية ، مثل استهدافها لبعض الأهداف قرب مطار بغداد الدولي وقرب الحدود السورية وغيرها من المواقع الأخرى والتي راح ضحيتها عدد من القتلى والجرحى وتدمير العديد من المنشآت ، على الرغم من إن الاتفاقية الأمنية المعقودة بين العراق والولايات المتحدة في عام ٢٠٠٨ قد أكدت استقلال العراق وسيادته على أرضه وسمائه وانه بلد يعد كامل السيادة (42). ولكن هناك رأي في الفقه الدولي يرى أن هذه الاتفاقية يطغى عليها معيار عدم التكافؤ كما حصل في المعاهدة العراقية البريطانية في عام ١٩٣٠ ، حيث أن هذه المعاهدات قد تتضمن شرطاً يحد من مظاهر سيادة الدولة ، وقد يعطي حق احد أطرافها بالتدخل في الشؤون الداخلية للطرف الآخر (43) ، وكما يرى رأي آخر أن مسألة عقد المعاهدات في العراق تحتاج إلى تحديد دستوري أدق (44). كذلك تعد زيارة الرئيس الأمريكي دونالد ترامب في أواخر عام ٢٠١٨ انتهاكاً صارخاً للسيادة العراقية ؛ وذلك لان الرئيس الأمريكي قد دخل العراق خلسة و دون إذن أو موافقة السلطات العراقية ، وان طائرته كانت ترافقها طائرات حربية دون علم القيادة العراقية ، وان دخول أي طائرة مدنية أو عسكريه أو أسلحة عبر الأجواء العراقية يعد انتهاك للإقليم الجوي العراقي ويشكل خرقاً للسيادة العراقية، إلا إذا تم بموجب السياقات الدبلوماسية المعتمدة بين الدول أو بموجب الاتفاقيات الدولية (45).

الفرع الثاني / الطائرات المسييرة (الطائرة بدون طيار).

الطائرة بلا طيار: هي طائرة توجه عن بعد أو تبرمج مسبقاً لطريق تسلكه وتحمل في الغالب حمولة لأداء مهامها كأجهزة كاميرات أو حتى قذائف ، وان الاستخدام الأكبر لها هو في الأغراض العسكرية كالمراقبة (التجسس) أو الهجوم ، لكن مع ذلك يوجد لها عدة استخدامات مدنية مثل مكافحة الحريق ومراقبة خطوط الأنابيب ، ويتحكم في خط مسارها وفي السيطرة على الأنظمة الفنية فيها لا سلكياً عن بعد (46) ، ويتحكم بالطائرة المسييرة شخص من على سطح الأرض (47) ، وهي بذلك عبارة عن مركبة جوية بدون طاقم ، يمكن التحكم بها عن بعد ، يسمح لها القيام برحلات لفترة أطول أو تعرضها لمخاطر كبيرة وتكون منخفضة التكاليف بالمقارنة مع الطائرات الأخرى (48). ولقد استخدمت الولايات المتحدة هذه الطائرات لأغراض عسكرية كأداة قتل في أثناء العقدين الأخيرين فوق ثمان دول ، وهي العراق وأفغانستان وباكستان واليمن والصومال وليبيا ومالي وقطاع غزة حيث كانت الولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل هما العامل المشترك في هذه الهجمات. (49) وبالإضافة إلى استخدامها القتالي أو كأداة للقتل هناك استخدامات شائعة لهذه الطائرات وهو استخدامها في الاستطلاع أو التجسس ، إذ تحتاج اغلب جيوش العالم إلى الاستطلاع الجوي ، حيث تحمل تلك الطائرات آلات تصوير تلفزيونية لها عدسات مقربة وآلات تعمل بالأشعة تحت الحمراء يمكنها تنفيذ الاستطلاع الجوي بجميع أنواعه ، وكذلك من استخداماتها هو كشف الأهداف والمراقبة الفورية لميدان المعركة وإعمال الحرب الإلكتروني (50) ، وهي تختلف عن ذلك بما يسمى بالهجمات السيبرانية التي تستخدم الطيف الإلكتروني أو الكهرومغناطيسي لتخزين وتعديل وتبادل البيانات وجها لوجه مع أنظمة تحكم في بنى تحتية مرتبطة بها (51) ، والتي هي عبارة عن سلسلة هجمات إلكترونية تقوم بها دولة ضد دولة أخرى (52) ، ونرى بأن هذه الهجمات لا تخرج عن كونها خرقاً للإقليم الجوي والتي تحصل عن طريق الذبذبات الموجودة في الجو إذا ما استخدمتها دولة ما ضد دولة أخرى ، وكذلك يماثل عمل الطائرة المسييرة الاستشعار عن بعد (الاستشعار

الجوي) حيث توضع أجهزة التقاط البيانات بالطائرات التي تطير على ارتفاعات منخفضة نسبياً ، حيث تقوم هذه الأجهزة بالتقاط معالم سطح الأرض باستخدام الأشعة الكهرومغناطيسية المنعكسة على تلك الآلات ، ومن أهمها كاميرات التصوير الجوي والماسح متعدد الأطياف والماسح الحراري وجهاز الراديو ميتر وجهاز الرادار (53)، وعادة ما يتم الحصول على صور الاستطلاع الجوي التصويري بدون موافقة الدولة المستطلع عليها (54). ولقد أدى إفراط بعض الدول باستخدام الطائرات بلا طيار لتوجيه ضربات عسكرية غير قانونية على أهداف تعدها إرهابية ومعادية لها إلى انتهاك صريح لقواعد القانون الدولي التي تنص على احترام سيادة الدول ، وعدم التدخل بالشؤون الداخلية للدول الأخرى (55) ، ومثال لذلك هو ما قامت به الولايات المتحدة الأمريكية باعتدائها المتكررة على الأجواء العراقية .

الفرع الثالث / انتهاك سيادة الدولة بواسطة الصواريخ العابرة للقارات.

الصواريخ العابرة للقارات هي صواريخ يتم التحكم في توجيهها وضبط مسارها حتى تصيب هدفها ، وتستطيع اقتناص أهدافها عن طريق أجهزة استشعار حرارية تزود بها ، ومن خلالها تكتشف تلقائياً الأجسام الساخنة ، مثل الدبابات والطائرات عن طريق الأشعة تحت الحمراء المنبعثة من تلك الأجسام وتستخدم عدة وسائل في توجيه هذه الصواريخ ، كالأقمار الصناعية والرادارات وأشعة الليزر ، وان بعضها يزود بكاميرات تلفزيونية تقوم بتصوير أهدافها بدقة قبل أن تصيبها (56)، وهي صواريخ بعيدة المدى ويكون في العادة مداها (أكثر من 5/500 كم ، أو 3،500 ميل) صممت في الأساس لحمل الأسلحة النووية لأصابع أهدافها ، حيث يحمل الصاروخ رأس نووي أو أكثر وقد يحمل رؤوسا حربية تقليدية كيميائية أو بيولوجية ولكن بفاعلية مختلفة (57) ، والسؤال المطروح هنا هو هل إن عبور صاروخ عابر للقارات عبر الأجواء الإقليمية لدولة ما يعتبر خرقاً لسيادة تلك الدولة ؟ نرى بأنه لا يسمح باستخدام الصواريخ العابرة للقارات داخل الأجواء العراقية إلا بموافقات مسبقة وبخلافه يعد خرقاً للسيادة (58).

المطلب الثاني/الانتهاك من قبل الطائرات المدنية.

الطائرات المدنية أو الطائرات الخاصة هي الطائرات التي تخصص للأغراض المدنية والاستغلال في الملاحة الجوية لنقل الركاب أو البضائع (59). وبصرف النظر عما إذا كانت تلك الطائرات مخصصة لنقل الأشخاص أو البضائع أو أن ملكيتها تعود للدولة أم القطاع الخاص أو كانت تعمل بخطط جوية منتظمة أم إنها تكون غير ذلك أو حتى كونها طائرات شخصية ، فان على هذه الطائرات الحصول على إذن في الطيران فوق إقليم الدولة سواء لدخوله ، أم عبوره من غير هبوط ، مع مراعاة جميع القيود التي تحددها دولة الإقليم على طيرانها ، من تحديدها لمناطق معينه لا يجوز الطيران فوقها أو إتباع تلك الطائرات طرق وممرات جوية محددة وكما مر ذكره سابقاً. وكذلك فان منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو) المنشأة طبقاً للاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدني الدولي الموقع في شيكاغو عام 1944 ، قد نظمت عمل الطيران المدني ورسمت له حدود الملاحة الجوية (60). ورغم هذه القيود فان تاريخ الطيران لا يخلو من الانتهاكات التي قامت بها الطائرات المدنية للأجواء الإقليمية لدول أخرى الذي يعد بدوره تعدياً صارخاً على السيادة المطلقة للدولة ، ففي عام 1973 اخترقت طائرته مدنية ليبية عن طريق الخطأ الأجواء الإسرائيلية ، حيث ظل الربان الليبي الطريق بسبب رداءة الأحوال الجوية مما أدى إلى إسقاطها من قبل الطائرات الحربية الإسرائيلية ومقتل جميع ركابها البالغ عددهم (109) راكب ، ولكنها أديننت من قبل مجلس الطيران المدني للمنظمة الدولية للطيران المدني باعتبار ذلك الإجراء يشكل خطورة ضد سلامة الطيران المدني ، وإنها بعملها هذا قد خرقت القواعد الأساسية لاتفاقية شيكاغو ، وطلب منها الالتزام بقواعد ومبادئ تلك الاتفاقية ، وأعلنت غالبية الدول في المنظمة الدولية بأنه لا يجوز استخدام القوة لإجبار طائرة مدنية على الهبوط حتى لو كانت تلك الطائرة لم تدعن للإشارات التي أعطيت لها حفاظاً على سلامة الركاب والطيران المدني ، وفي عام 1978 خرقت طائرة مدنية مصرية المجال الجوي لكينيا فأرغمت على الهبوط ، غير أن المشكلة حلت بطريقة المعاملة بالمثل ، أي بأقدام مصر على احتجاز طائرتين تابعتين لكينيا واعتبارهما رهينة وانتهى الأمر بالإفراج عن الطائرات (61) . وعليه فان خرق الطائرات المدنية للأجواء الوطنية لدولة ما لا يعد مبرر كافي باستخدام القوة لإسقاط تلك الطائرة أو تعريض حياة ركابها للخطر ، وهي تتحمل مسؤولية إسقاط الطائرة ، رغم أن هذا الخرق يعد

تعدى واضح على سيادة الدولة ، وجل ما تستطيع فعله هو إجبار الطائرة على مغادرة أراضيها ، ثم الاحتجاج لدى الدولة التي تحمل الطائرة علمها ، وتحميلها المسؤولية الدولية عن هذا التصرف .
الخاتمة.

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

أولاً / الاستنتاجات.

لا يمكن عد فعل القرصنة الجوية انتهاك لسيادة الدولة الجوية ما لم تدخل الطائرة المقرصنة إلى الأجواء الإقليمية للدولة ؛ وذلك لأن أعمال القرصنة تقع في أماكن لا تخضع لسيادة أية دولة (أجواء عامة). إن السماح للدولة بموجب قوانينها أو بموجب القانون الوضعي لمنظمة الطيران المدني الدولية بإقامة مناطق حظر للطيران أو مناطق ممنوعة أو خطره هو الذي يحدد نوع الانتهاك الذي يحصل على الإقليم الجوي في حال مخالفة تلك القوانين ، بالإضافة إلى ما يعد انتهاك لإقليم الدولة الجوي من حظر جوي مفروض كعقوبة على الدولة بمجرد فرضه. وجدنا إن انتهاك الإقليم الجوي يحصل من الطيران المدني أو من الطيران الحربي لكن عادةً ما يكون حدوثه من الطيران الحربي هو أشد وطئه وأكثر خطراً. إن انتهاك سيادة الدولة على إقليمها الجوي من الممكن حصوله من أي عمل يؤدي إلى تهديد أمن الدولة سواء أكان بالطائرات أم بأية آلة تجسس طائرة في الجو أم اختراق الإقليم بواسطة الصواريخ العابرة للقارات أو كلما اخترق الطبقات الهوائية لإقليم الدولة من ذبذبات أو تأثيرات كهرومغناطيسية ومن أية طبقة هوائية كانت وان امتدت للفضاء الخارجي أو كان من إقليم جوي لدولة مجاورة.

ثانياً / التوصيات.

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

2- ان اضافة عبارة (على إقليمها الأرضي والمائي والجوي) الى المادة الاولى من الباب الاول من دستور جمهورية العراق لسنة 2005 ليصبح النص: (جمهورية العراق دولة اتحادية واحدة مستقلة ، ذات سيادة كاملة على إقليمها الأرضي والمائي والجوي ، نظام الحكم فيها جمهوري نيابي (برلماني) ديمقراطي ، وهذا الدستور ضامن لوحدة العراق) ، وذلك لكي يفهم من منطوق النص ان السيادة على الإقليم الجوي هي الجزء المكمل لسيادة الدولة والمعزز لثقافة ودعم المجتمع لهذا الاتجاه.

الهوامش.

- (1) محمد احمد جراح ، جريمة القرصنة الجوية وآثارها على عقد النقل الجوي _ دراسة فقهية مقارنة بالقانون الدولي ، رسالة ماجستير ، كلية الشريعة والقانون - جامعة أم درمان الإسلامية ، 2010- 2011 ، ص3.
 - (2) محمد قاسم نفل ، جريمة القرصنة البحرية ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة النهرين ، 2013 ، ص37.
 - (3) محمد احمد جراح ، مصدر سابق ، ص ٢٠.
 - (4) د. محمد توفيق عبد الوهاب حمد ، الاختصاص الجنائي بخصوص الجرائم المرتكبة ضد الطائرات ، الطبعة الأولى ، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع ، ٢٠١٩ ، ص١٣٩.
 - (5) عبد الكريم نياص صالح ، الاختصاص في الجرائم المرتكبة على ظهر السفن - دراسة مقارنة ، أطروحة دكتوراه ، كلية القانون - جامعه بغداد ، ١٩٩٣ ، ص162.
 - (6) د. محمد توفيق عبد الوهاب حمد ، مصدر سابق ، ص ١٤٣.
 - (7) هيثم احمد الناصري ، خطف الطائرات ، دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية ، الطبعة الأولى ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٧٦ ، ص ٨.
- 8- Burdeau ، Politiause ، etinst ، droitconst ، 1957 ، p 94.
- 9- هيثم احمد الناصري ، مصدر سابق ، ص 9.
- 10- د. محمد توفيق عبد الوهاب حمد ، مصدر سابق ، ص 143.
- 11- د. محمد توفيق عبد الوهاب حمد ، مصدر سابق ، ص ١٤٤ - ١٤٥.

- 12- محمد احمد جراح ، مصدر سابق ، ص ٢٧ .
- 13- د. محمد توفيق عبد الوهاب ، مصدر سابق ، ص ١٤٦ .
- 14- المادة (13) من قانون العقوبات العراقي رقم 111 لسنة 1969 المعدل.
- 15- د. فريد العريني ، مصدر سابق ، ص ٤٦ ، ٤٧ .
- 16- Pella V.
p. 167، 1976، al repression de la pl vaterie.Hagua Recueil، V،
- د. أبو زيد رضوان ، مصدر سابق ، ص ٢١٠ .
- (18) الفقرة (أ) من المادة (٩) التاسعة من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ .
- (19) الفقرة (ب) من المادة التاسعة من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ .
- 20- Miche، Zuschage: violatious to temporary Filigh Restrictions and Air pefence ، Intifiction and Zenes: An Anatsysis of Air spase viotation an pil lot Report Pate ، Vaution transition contr cambdthjidge ، 2005 ، p.2 .
- 21- وقد عرفت اتفاقية شيكاغو المنطقة الممنوعة بانها المنطقة التي يمنع فيها تحليق الطائرات المدنية ، سواء كان هذا المنع كلياً أم جزئياً . أما المنطقة المنظمة فهي منطقة جوية ذات أبعاد محدودة ومعروفة تنشئها الدولة فوق إقليمها أو بحرهما الإقليمي وتخضع مرور الطائرات فيها لشروط محده . أما المناطق الخطرة فهي منطقة جوية محده أو ذات أبعاد معروفة ينتشر بداخلها أنشطة عسكرية تنطوي على خطورة بالنسبة للطائرات المدنية التي تحلق فيها أو فوقها .
- 22- د. محمد عبد الرحمن الدسوقي ، الحماية الدولية للطيران المدني من الأنشطة العسكرية للدول في زمن السلم وحال الحرب ، بدون طبعة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، بدون سنة طبع ، ص ١٤١-142 .
- (23) الفقرة (ج) من المادة التاسعة من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ .
- (24) د. أبو زيد رضوان ، مصدر سابق ، ص ٢١١ .
- 25- منطقة تحديد الدفاع الجوي ، هي المجال الجوي فوق الأرض والمياه ، حيث يتم التعرف على الطائرات المدنية وموقعها والتحكم فيها لصالح الأمن القومي ، قد تمتد إلى ما وراء أراضي الدولة لإعطاء البلد المزيد من الوقت للرد على الطائرات المعادية المحتملة . وتجدر الإشارة إلى أن الولايات المتحدة الأمريكية هي التي افتتحت الممارسة بإنشاء "مناطق تحقيق ذاتية الدفاع الجوي ADIZ" في عام 1951 بالقرب من إقليمها من أجل التحقق والمراقبة . متاح على الرابط الإلكتروني https://en.m.wikipedia.org/wiki/Air_defense_identification_zone . تاريخ الزيارة 2021/6/25
- (26) د. محمد عبد الرحمن الدسوقي ، مصدر سابق ، ص 150 وما يليها .
- (27) منطقة حظر الطيران ، مقال متاح على شبكة الانترنت على الرابط : <https://m.marrfa.org> ، تاريخ الزيارة 2021/4/26
- (28) احمد نديم الياسين ، مصدر سابق ، ص ٧٢-٧٣ .
- (29) منطقه حظر الطيران ، مقال متاح على شبكة الانترنت على الرابط : <https://m.marrfa.org> تاريخ الزيارة : 2021/4/26
- (30) د. فاروق احمد زاهر، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، بلا طبعة، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٥ ص 24
- (31) د. محمد توفيق عبد الوهاب حمد ، مصدر سابق ، ص ٢٥ .
- (32) فقرة (ج) من المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ .
- (33) د. كمال أنور محمد ، تطبيق قانون العقوبات من حيث المكان ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٥ ، ص 109 .
- (34) فقرة (٨) من المادة الأولى من قانون الطيران المدني العراقي رقم (1٤٨) لسنة ١٩٧٤ .
- (35) سهى خلف عبد ، اعتبارات تحديد الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم العراقية (دراسة مقارنة) ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق – جامعة النهريين ، 2007 ، ص 77 .
- (36) الفقرة (ب) من المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ .
- (37) المادة التاسعة من قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١ .
- 38- د. محمد المجذوب ، الوسيط في القانون الدولي العام ، الطبعة السابعة ، منشورات الحلبي الحقوقية 2018 ، ص 509 .
- (39) ماهر ملندي ، قانون الأجواء والفضاء الخارجي ، موقع الموسوعة العربية ، متاح على شبكة الانترنت على الرابط : https://www.arab-ency.com/_/details.law.php?Full=1&nid=164048 تاريخ الزيارة ٦/٥/٢٠٢١
- (40) وسام الدين العكله ، موقف القانون الدولي من إسقاط السلطات التركية للطائرة الروسية (سو 24) ، مقال متاح على شبكة الانترنت على الرابط : www.alsouria.net/archive/content/ تاريخ الزيارة 2021/6/6 .

- (41) مقابله أجريت مع اللواء عباس واصي مكطوف مدير مركز عمليات الدفاع الجوي الرئيسي ، بغداد- قيادة الدفاع الجوي، الساعة الحادية عشر من يوم 2021/3/7 .
- (42) سالم روضان الموسوي ، خرق الأجواء العراقية هل يشكل انتهاكاً لسيادة الدولة ، مقال متاح على شبكة الانترنت على الرابط: <https://almadapaer.net/view.php?cat=215645> تاريخ الزيارة 2021/5/7 .
- (43) خالد جواد الجشعمي ، المعاهدات الدولية والسيادة الوطنية ، الطبعة الأولى ، منشورات زين الحقوقية ، 2014 ، ص 199 .
- (44) د حسين جبر حسين الشويلي ، قرينة دستورية التشريع - دراسة مقارنة ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2018 ، ص 181 .
- (45) سالم روضان الموسوي ، خرق الأجواء العراقية هل يشكل انتهاكاً لسيادة الدولة ، مقال متاح على شبكة الانترنت على الرابط: <https://almadapaer.net/view.php?cat=215645> تاريخ الزيارة 2021/5/9 .
- (46) طارق الراوي ، الطائرات المسيرة (الطائرات بلا طيار) ، بدون طبعه ، ٢٠١٥ ، ص ١٧ .
- (47) د. براء منذر كمال عبد اللطيف ، الطائرات المسيرة في منظور القانون الدولي الإنساني ، بحث منشور، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية والسياسية ، العدد 28 ، 2016 ، ص 5.
- (48) Rapport d'information sur le rôle – BERGE .des³ .LAVIGNE et M. Philippe NOGRIX³ Session ordinaire de 2005 – 2006. p. 8، SENAT،drones dans les armées
- (49) ربيع محمد يحيى ، الطائرات من دون طيار (الهيمنة الأمريكية الإسرائيلية والقوى الصاعدة)، الطبعة الأولى ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجيه ، ٢٠١٤ ، ص ٧٠ .
- (50) طارق الراوي ، المصدر نفسه ، ص ٢٣-٢٤ .
- (51) " The Cyber Warfare and the Right of Self –Defense: Legal ، Beomchul،Shin(51) p.105، June 2011، No1، Vol.19، IFANS،Perspectives and the Case of the United States Florida International ، Unjust Actins in a just War "، "Cyber warfare،¹ -Micheal S.Fuertes³⁽⁵²⁾ p.1، Full 2013،University
- (53) د.أيمن محمد سيد مصطفى الأسيوطي ، مصدر سابق ، ص ١٣٦ .
- (54) د يحيى عيسى فرحان ، الاستشعار عن بعد وتطبيقاته ، عمان ، ١٩٨٧ ، ص ٢٢٧ .
- (55) د.حسن محمد صالح حديد ، بحث منشور ، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية،السنة(٧) العدد(٢٥) آذار ٢٠١٥ ص ١٢٠
- (56) شيماء طرام لفته النوفلي ، استخدام الطائرات المسيرة في ضوء قواعد القانون الدولي الإنساني، رسالة ماجستير ، كلية القانون ، جامعة كربلاء ، 2017 ، ص 13 .
- (57) ويكيبيديا ، صاروخ بالستي عابر للقارات ، مقال منشور على الرابط :// [https://ar.m.wikipedia.org/wiki/%D8:](https://ar.m.wikipedia.org/wiki/%D8%:) تاريخ الزيارة : ١٧/٥/٢٠٢١
- (58) مقابله أجريت مع اللواء عباس واصي مكطوف مدير مركز عمليات الدفاع الجوي الرئيسي ، بغداد- قيادة الدفاع الجوي، الساعة الحادية عشر من يوم 2021/3/7 .
- (59) أبو زيد رضوان ، مصدر سابق ، ص ٣٧ .
- (60) د.عيسى دباح ، مصدر سابق ، ص ٣٨٤-٣٨٥ .
- (61) د . محمد المجذوب ، مصدر سابق ، ص 508 .

المصادر.

أولاً / الكتب.

- 1- د.محمد توفيق عبد الوهاب حمد ، الاختصاص الجنائي بخصوص الجرائم المرتكبة ضد الطائرات ، الطبعة الأولى ، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع ، ٢٠١٩ ، ص ١٣٩ .
- 2- هيثم احمد الناصري ، خطف الطائرات ، دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية ، الطبعة الأولى، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، ١٩٧٦ ، ص ٨ .
- 3- د.محمد عبد الرحمن الدسوقي ، الحماية الدولية للطيران المدني من الأنشطة العسكرية للدول في زمن السلم وحال الحرب ، بدون طبعه ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، بدون سنة طبع ، ص ١٤١-142 .
- 4- د. فاروق احمد زاهر ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، بلا طبعه، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥ ص 24 .
- 5- د.كمال أنور محمد ، تطبيق قانون العقوبات من حيث المكان ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٦٥ ، ص 109 .
- 6- د. محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام ، الطبعة السابعة ، منشورات الحلبي الحقوقية ، 2018 ، ص 509 .
- 7- خالد جواد الجشعمي، المعاهدات الدولية والسيادة الوطنية ، الطبعة الأولى ، منشورات زين الحقوقية ، 2014 ، ص 199

8- ربيع محمد يحيى ، الطائرات من دون طيار (الهيمنة الأمريكية الإسرائيلية والقوى الصاعدة)، الطبعة الأولى ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية ، ٢٠١٤ ، ص٧٠ .
9- طارق الراوي ، الطائرات المسيرة (الطائرات بلا طيار) ، بدون طبعه ، ٢٠١٥ ، ص١٧ .
10- د حسين جبر حسين الشويلي ، قرينة دستورية التشريع - دراسة مقارنة ، الطبعة الأولى ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2018 ، ص181
ثانياً / الرسائل والاطاريح.

1- محمد قاسم نفل ، جريمة القرصنة البحرية ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة النهدين ، 2013 ، ص37 .
2- عبد الكريم ذياب صالح ، الاختصاص في الجرائم المرتكبة على ظهر السفن - دراسة مقارنة ، أطروحة دكتوراه ، كلية القانون - جامعه بغداد ، ١٩٩٣ ، ص162 .
3- سهى خلف عبد ، اعتبارات تحديد الاختصاص القضائي الدولي للمحاكم العراقية (دراسة مقارنة) ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق - جامعة النهدين ، 2007 ، ص77 .
4- شيماء طرام لفته النوفلي ، استخدام الطائرات المسيرة في ضوء قواعد القانون الدولي الإنساني، رسالة ماجستير ، كلية القانون ، جامعة كربلاء ، 2017 ، ص13 .
ثالثاً / البحوث المنشورة.

1- د.حسن محمد صالح حديد ، بحث منشور، مجله جامعة تكريت للعلوم القانونية ، السنة(٧)العدد(٢٥) آذار٢٠١٥ ص١٢٠
رابعاً / الاتفاقيات.

1- اتفاقيه شيكاغو لعام ١٩٤٤ .

خامساً / القوانين.

قانون الطيران المدني العراقي رقم (1٤٨) لسنة ١٩٧٤ .

قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١ .

قانون العقوبات العراقي رقم 111 لسنة 1969 .

سادساً / المصادر الالكترونية.

1- مناطق تحقيق ذاتية الدفاع الجوي ADIZ " في عام 1951 بالقرب من إقليمها من اجل التحقق والمراقبة . متاح على الرابط الالكتروني https://en.m.wikipedia.org/wiki/Air_defense_identification_zone. تاريخ الزيارة 2021/6/25

2- منطقة حظر الطيران ، مقال متاح على شبكة الانترنت على الرابط : <https://m.marrfa.org> ، تاريخ الزيارة 2021/4/26 .

3- منطقة حظر الطيران ، مقال متاح على شبكة الانترنت على الرابط : <https://m.marrfa.org> تاريخ الزيارة : 2021/4/26 .

4- وسام الدين العكله ، موقف القانون الدولي من إسقاط السلطات التركية للطائرة الروسية (سو 24) ، مقال متاح على شبكة الانترنت على الرابط : www.alsouria.net/archive/content/ تاريخ الزيارة 2021/6/6 .

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

6- سالم روضان الموسوي ، خرق الأجواء العراقية هل يشكل انتهاكاً لسيادة الدولة ، مقال متاح على شبكة الانترنت على الرابط : <https://almadapaer.net/view.php?cat=215645> تاريخ الزيارة 2021/5/7 .

7- ويكيبيديا ، صاروخ بالستي عابر للقارات ، مقال منشور على الرابط : <https://ar.m.wikipedia.org/wiki/%D8:> تاريخ الزيارة : ١٧/٥/٢٠٢١
سابعاً / المصادر الاجنبية.

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

2- . pella- ، V ، al repression de la pl vaterie.Hagua Recueil، 1976، p. 167 .

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

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

5- .Shin(51) ، Beomchul." The Cyber Warfare and the Right of Self –Defense: Legal Perspectives and the Case of the United States، IFANS، Vol.19، No1، June 2011، p.105 .

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