

## الحماية الدولية للطيران المدني من الأنشطة العسكرية للدول حال النزاعات المسلحة

د. محمد عبد الرحمن الدسوقي (\*)

يشكل مرفقا حيويا للجماعة الدولية<sup>(١)</sup>، فإنه يعد مرفقا هشاً وضعيفا بطبيعته. الأمر الذي

مقدمة  
على الرغم من أن الطيران المدني الدولي

(\*) استاذ القانون الدولي العام المساعد جامعة حلوان - كلية الحقوق جامعة بيروت العربية - كلية الحقوق والعلوم السياسية.  
(١) لاشك أن الطيران المدني الدولي يؤدي الآن دورا بالغ الأهمية للجماعة الدولية في معظم، إن لم يكن، في كل أوجه العلاقات الدولية. فهو يساهم مساهمة جوهرية في النشاط الإقتصادي العالمي، بل يظل هو ذاته واحدا من أسرع قطاعات الإقتصاد العالمي نموا. فعلاوة على الدور الرئيسي الذي يؤديه في تقدم قطاع النقل والاتصالات العالمية والعلاقات التجارية على المستوى الدولي، فإنه يؤثر أيضا تأثيرا بالغا على قطاعات الإقتصاد العالمي الأخرى، فيساهم بشكل حاسم في إيجاد الوظائف وفي تطوير الأنشطة الإقتصادية الأخرى على المستوى العالمي بصفة عامة. فقد أكد «ريناتو كلاوديو كوستا بيريرا» السكرتير العام للمنظمة الدولية للطيران المدني صراحة على أن:

«... l'aviation civile ... contribue de façon significative à l' économie de pratiquement toutes les nations à la surface de la terre. Dans la seule année 1994, elle a fourni quelque 24 millions d' emplois dans le monde et produit des revenus bruts de 1, 14 billion de dollars. L'industrie du voyage et du tourisme, dont le transport aérien est un élément vital, emploie 262 millions de personnes et produit des revenus bruts de 3, 8 Communiqué OCAI PIO 24/97, Pièce jointe B. «billions de dollars

علاوة على أهمية الدور الذي يمكن أن يؤديه الطيران المدني الدولي لتنمية الإقتصاد العالمي وتطويره، فإنه «يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد وإبقاء الصداقة وحسن التفاهم بين أمم العالم وشعوبه»، «ويساهم في السلام والتنمية الدوليين». فقد نص قرار الجمعية العمومية رقم ٢٥ . ١ الصادر في ١٠ مايو ١٩٨٤ على أن:

«... international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among nations and peoples of the world .... Assembly Resolutions in Force (as of 8 october 2004), ICAO, Doc. 9848.

كذلك أكدت الجمعية العمومية للمنظمة الدولية للطيران المدني في قرارها رقم ٢٩ . ١ الصادر أثناء دورتها التاسعة والعشرين سنة ١٩٩٤ على أن:

«... ICAO continues to work with States and through their regional and international Organizations to ensure that the growth of international civil aviation continues to **contribute to international peace and development**». Assembly Resolutions in Force (as of 8 october 2004), ICAO, Doc. 9848.

**المبحث الرابع - إنتهاك قواعد حماية الطيران المدني حال النزاعات المسلحة**  
يعد جريمة حرب.

### المبحث الأول حماية الطيران المدني حال الحرب طبقاً لإتفاقية شيكاغو للطيران المدني

#### تمهيد وتقسيم :

تمنح المادة ٨٩ من إتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي ١٩٤٤ «أي دولة متعاقدة، سواء كانت محاربة أم محايدة حرية التصرف the freedom of action»، بشأن تطبيق هذه الإتفاقية، فى حالة الحرب أو النزاع المسلح. الأمر الذى يعنى أنه يجوز لأي دولة فى حالة الحرب أو النزاع المسلح أن تعلن وقف تطبيق أحكامها، وبالتالي وقف تطبيق أحكام الملاحق المرفقة بهذه الإتفاقية وأي أحكام أخرى تتفرع عنها.

ولكن حق الدول فى وقف تطبيق إتفاقية شيكاغو فى حالة الحرب يتم وفقاً لبعض الشروط التى يجب أن تلتزم بها عند إعلانها هذا الوقف. كما أنه يمكن أن يستنتج من الأحكام التى تنطوى عليها هذه الإتفاقية ذاتها بعض الإستثناءات على هذا الحق، وذلك لتنظيم سلوك الدول، وتحديد إطار تصرفها فى هذا الشأن، لضمان سلامة الطيران المدني فى حالة الحرب.

وعلى ذلك سنتناول حق الدول فى وقف تطبيق أحكام إتفاقية شيكاغو فى حالة الحرب طبقاً للمادة ٨٩ من هذه الإتفاقية، لبيان شروط ممارسة هذا الحق وأثر التمسك به. ثم نعرض بعد ذلك للإستثناءات التى ترد على هذا الحق بشأن التدابير الخاصة بالسلامة الجوية. وسيكون ذلك فى المطلبين التاليين.

**المطلب الأول :** حق الدول فى وقف تطبيق إتفاقية شيكاغو فى حالة الحرب.

يقتضى ضمان حماية هذا المرفق الهام من الأنشطة العسكرية للدول، حتى يمكن كفاءة سيره بانتظام وفعالية. ولاشك أن ضمان سلامة هذا المرفق من الأنشطة العسكرية للدول تكون حتمية من باب أولى فى حال النزاعات المسلحة أو الحروب. لأنه إذا كان إجراء الدول للأنشطة العسكرية العادية والمنظمة فى زمن السلم يمكن أن يهدد سلامة هذا الطيران وإنتظامه وكفاءته، فلاشك أن تحول المجال الجوى الذى يخلق فيه هذا الطيران إلى مسرح لحرب أو نزاع مسلح ينطوى على خطورة بالغة للحركة الجوية المدنية، ويهدد بعمق سلامة الطيران المدني على نحو قد يؤدي إلى توقفه أو على الأقل إلى إختلال الحركة الجوية المدنية، بسبب العمليات العسكرية الأرضية والبحرية والجوية لأطراف هذه الحرب أو ذلك النزاع المسلح.

ولذلك سنحاول فى هذا البحث، بيان كيف يمكن حماية هذا الطيران المدني من الأنشطة العسكرية للدول، وكفالة سلامته أثناء الحروب أو النزاعات المسلحة فى إطار إتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لسنة ١٩٤٤. ثم بيان كيف يمكن ضمان سلامة الطيران المدني، طبقاً لقانون الحرب التقليدى، وفى نطاق القانون الدولي الإنسانى. وفى النهاية، سوف نوضح التكييف القانونى للأنشطة أو الأفعال العسكرية التى تنتهك قواعد حماية الطيران المدني.

وعلى ذلك، سنعرض للحماية الدولية للطيران المدني من الأنشطة العسكرية للدول حال النزاعات المسلحة أو الحرب، فى أربعة مباحث، وذلك على النحو التالى.

**المبحث الأول - حماية الطيران المدني حال الحرب طبقاً لإتفاقية شيكاغو للطيران المدني.**

**المبحث الثانى - حماية الطيران المدني فى إطار قانون الحرب التقليدى.**

**المبحث الثالث - حماية الطيران المدني فى نطاق القانون الدولي الإنسانى.**

بهذه الحالة»<sup>(٢)</sup>.

وفى الواقع، إن نص «هذه المادة ليس إلا إقراراً، فى إطار إتفاقية شيكاغو، لمبدأ مقبول عموماً بالممارسة الدولية فى حالة الحرب، طبقاً له يكون للأطراف المحاربة الحق فى وقف تنفيذ التزاماتها الإتفاقية من أجل حماية المصلحة الوطنية أو المقتضيات العسكرية»<sup>(٣)</sup>.

فقد تضمنت هذا المبدأ أيضاً المادة ١٢ من مشروع لجنة القانونيين بشأن الحرب الجوية بلاهاى سنة ١٩٢٣<sup>(٤)</sup>، حيث نصت على أنه «يجوز لأي دولة، محاربة أو محايدة، فى حالة الحرب، أن تمنع أو تنظم دخول أو تحركات أو بقاء الطائرات فى إختصاصها»<sup>(٥)</sup>.

وحرى بالتأكيد هنا أن نص المادة ١٢ من مشروع لاهاي كان محددًا من حيث هدفه أو

**المطلب الثانى: الإستثناءات الخاصة**  
بالسلامة الجوية الواردة على حق الدول فى وقف تطبيق إتفاقية شيكاغو فى حالة الحرب.

**المطلب الأول: حق الدول فى وقف تطبيق إتفاقية شيكاغو فى حالة الحرب**

**أولاً - مبدأ حق الدول فى وقف تطبيق إتفاقية شيكاغو :**

تنص المادة ٨٩ من إتفاقية شيكاغو، التى تنظم آثار الحرب على هذه الإتفاقية، على أنه «فى حالة الحرب، لا تؤثر أحكام هذه الإتفاقية على حرية التصرف لأي دولة متعاقدة معنية، سواء كانت محاربة أم محايدة. ويطبق هذا المبدأ أيضاً فى الحالة التى تعلن فيها أي دولة متعاقدة حالة الطوارئ الوطنية وتخطر المجلس

(٢) فقد جاء نص المادة ٨٩ من إتفاقية شيكاغو للطيران المدنى الدولى، المعنون «الحرب وحالة الطوارئ War and emergency conditions»! على النحو التالى:

In case of war, the provisions of the Convention shall not affect the freedom of action of any of the contracting States affected, whether as belligerents or as neutrals. The same principle shall apply in the case of any contracting State which declares a state of national emergency and notifies the fact to the Council”.

(٣) يراجع فى ذلك:

Georges D. KYRIAKOPOULOS, La sécurité de l' aviation civile en droit international public ..., op. cit., p. 435.

(٤) طبقاً للقرار الصادر عن مؤتمر واشنطن بشأن تقييد استخدام الأسلحة البحرية فى ٤ فبراير ١٩٢٢، كلفت لجنة من القانونيين بإعداد تنظيم للحرب الجوية. وقد أعدت هذه اللجنة، التى اجتمعت فى لاهاي فى الفترة من ١١ ديسمبر ١٩٢٢ إلى ١٩ فبراير ١٩٢٣، مشروع مواد مكون من ٦٢ مادة، ولكن لم تتفق الدول على أى من هذه المواد فيما بعد. يراجع فى ذلك:

Eric DAVID, Principes de droit des conflits armés, op. cit., p. 50;

Charles ROUSSEAU, Le Droit des conflits armés, Pedone, Paris, 1983, p. 385.

بيد أنه، على الرغم من أن هذا المشروع، مشروع لجنة القانونيين بلاهاى ١٩٢٢ بشأن الحرب الجوية، لم يكتسب أبداً قوة قانونية رسمية، فإن البعض يرى أن هذا المشروع «يعكس أو يعبر عن القواعد المقبولة عموماً فى القانون العرفى reflect or express generally accepted rules of customary law» يراجع فى ذلك:

L. C. GREEN, Aerial Considerations in the Law of Armed Conflict, Annals of Air and Space Law, vol. V, 1980, p. 92.

(٥) فقد جاء نص المادة ١٢ من مشروع لجنة القانونيين بشأن الحرب الجوية بلاهاى سنة ١٩٢٢ على النحو التالى:  
En temps de guerre tout Etat, belligérant ou neutre, peut interdire ou régler l' accès, les mouvements ou le .séjour des aéronefs dans sa juridiction

ويراجع النص الكامل لهذا المشروع فى:

Revue Générale de Droit International Public, T. 30, 1923, Documents, p. 2 - 9.

لنص هذه المادة ليست مطلقة، وإنما هذه الحرية يجب أن تمارس في إطار بعض الشروط، بهدف ضبط تصرف الدول في هذا الشأن، لضمان سلامة الطيران المدني الدولي.

### ثانياً - شروط وقف تطبيق اتفاقية شيكاغو طبقاً للمادة ٨٩ منها:

حتى يمكن للدولة أو الدول المعنية أن توقف تطبيق أحكام إتفاقية شيكاغو والملاحق المرفقة بها وأى عمل قانونى يتفرع عن هذه الأحكام طبقاً للمادة ٨٩ من هذه الإتفاقية، يجب عليها أن تراعى الشروط التالية.

#### ١ - وجود حالة حرب أو إعلان حالة

**الطوارئ الوطنية:** حتى يمكن للدول أو الدول المعنية وقف تطبيق إتفاقية شيكاغو وملاحقها لابد من وجود حالة حرب أو إعلان حالة الطوارئ الوطنية. وفي هذا الصدد، يبدو أن الممارسة الدولية التي تمت في إطار المنظمة الدولية للطيران المدني تكتفى بمجرد إثبات وجود حالة الحرب أو النزاع المسلح في الواقع لوقف تطبيق أحكام إتفاقية شيكاغو طبقاً للمادة ٨٩، ولا تتطلب الإعلان الرسمي للحرب<sup>(٧)</sup>.

نطاق تطبيقه: فهو من ناحية ينص بدقة على الهدف منه، وهو «منع الطائرات أو تنظيم دخولها أو تحركاتها أو بقائها» في إختصاص الدولة المعنية، ومن ناحية ثانية يؤكد على أن هذا المنع أو التنظيم لتحليق الطائرات المدنية يكون في «نطاق المجال الجوى الوطنى» فقط للدولة المعنية.

وفي المقابل، فإن صيغة المادة ٨٩ من إتفاقية شيكاغو تتسم بالعمومية والمرونة، حيث أنها تمنح الدول الحق في عدم تطبيق أحكام هذه الإتفاقية بدون قيود واضحة على حرية الدول في هذا الشأن، كما أن المادة ٨٩ لم تقرر صراحة حق الدول الأطراف بإتفاقية شيكاغو في عدم تطبيق أحكام هذه الإتفاقية في نطاق مجالها الجوى الوطنى فقط، الأمر الذى يعنى أنه يجوز للدولة أو الدول المعنية أن توقف تطبيق أحكام هذه الإتفاقية في إطار المجال الجوى الدولى<sup>(٦)</sup>.

بيد أنه على الرغم من عمومية ومرونة صيغة المادة ٨٩ من إتفاقية شيكاغو، فإن حرية الدول في وقف تطبيق أحكام هذه الإتفاقية طبقاً

(٦) يراجع في هذا المعنى:

Georges D. KYRIAKOPOULOS, La sécurité de l' aviation civile en droit international public ..., op. cit., p. 436.

(٧) فى ١٦ أكتوبر ١٩٤٩، وبمناسبة إنضمام الكيان الصهيونى المسمى إسرائيل إلى إتفاقية شيكاغو، أخطرت الحكومة المصرية المنظمة الدولية للطيران المدني بخطاب، أكدت فيه أن «مراعاة إعتبارات الواقع والقانون التى لا تزال تؤثر على الوضع الخاص لمصر بالنسبة لهذا الكيان الصهيونى وطبقاً للمادة ٨٩ من هذه الإتفاقية»، فإن الطائرات الإسرائيلية لا يمكن أن تطالب بميزة التحليق أو الطيران على الإقليم المصرى. يراجع ذلك: خطاب الحكومة المصرية الموجه إلى المنظمة الدولية للطيران المدني، فى ١٦ أكتوبر ١٩٤٩، منشور بالملحق A من الوثيقة التالية: ويراجع فى ذلك أيضاً:

Doc. OACI 8900/2, Répertoire - Guide de la Convention relative à l' Aviation civile internationale, 2e éd., 1977, article 89-1.

وفى هذا الصدد، أوضح ممثل مصر، فى ٦ ديسمبر ١٩٥٠، أثناء الدورة الحادية عشر لمجلس المنظمة الدولية للطيران المدني، أن خطاب حكومته المشار إليه أنفا لم يقدم على أساس حالة الطوارئ الوطنية، ولكن «على أساس حالة الحرب الموجودة منذ ١٤ مايو ١٩٤٨، تاريخ بدء الإعتداءات على فلسطين». ولاشك أن «الهدن المختلفة التى فرضها مجلس الأمن والهدنة العامة المبرمة فى ٢٤ فبراير ١٩٥٠ تحت رعاية الأمم تشكل تأكيدا للقانون والواقع الموجود لحالة الحرب، لأن الهدنة ليست إلا وقفا لنزاع مسلح». وبناء على ذلك، كلف مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني سكرتارية هذه المنظمة

على الرغم من أن المادة ٨٩ من إتفاقية شيكاغو لم تنص صراحة على إخطار مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بوقف تطبيق الإتفاقية فى حالة الحرب، مثلما فعلت فى حالة إعلان حالة الطوارئ الوطنية، فإنه يبدو من الصعب التسليم بأن الدولة المعنية يمكنها، وقف تطبيق أحكام هذه الإتفاقية فى هذه الحالة أيضا، مهما كان تصرفها ذلك مشروعا، دون إخطار مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني مسبقا بهذا التصرف، نظرا للتأثير الكبير الذى ينطوى عليه قرار وقف إتفاقية شيكاغو فى حالة الحرب إزاء الجماعة الدولية<sup>(٩)</sup>. ويبدو أن الممارسة الدولية تؤكد على الإلتزام بهذا الشرط<sup>(١٠)</sup>.

**٢ - إعلان الدولة المعنية أو تقريرها وقف الإتفاقية :** إن وقف تطبيق النظام القانونى الدولى للجو الذى تنطوى عليه إتفاقية شيكاغو وملاحظتها طبقا للقاعدة المنصوص عليها بالمادة ٨٩ من هذه الإتفاقية لا يتم تلقائيا بمجرد وجود حالة الحرب أو إعلان حالة الطوارئ الوطنية، وإنما يجب على الدول المعنية أن تقرر أنها ستوقف أحكام هذه الإتفاقية ولن تلتزم بها فى حالة الحرب أو بعد إعلان حالة الطوارئ الوطنية<sup>(٨)</sup>.

**٣ - إخطار مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بوقف الإتفاقية :** يجب على الدولة أو الدول المعنية التى توقف تطبيق إتفاقية شيكاغو أن تخطر مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بهذا الوقف مسبقا. لأنه

= بإخطار هذا الكيان الصهيونى والدول أطراف إتفاقية شيكاغو بوقف مصر تطبيق هذه الإتفاقية فى مواجهة هذا الكيان.يراجع فى ذلك الوثيقة التالية:

Doc. OACI 8900/2, Répertoire - Guide de la Convention relative à l' Aviation civile internationale, 2e éd., 1977, article 89-2.

(٨) وفى هذا الصدد، تجدر الإشارة إلى أن الدول الأطراف فى حرب الخليج الأولى، التى دارت رحاها بين إيران والعراق فى الفترة من ١٩٨٠ حتى ١٩٨٨، إختارت الإستمرار فى إلتزاماتها الإتفاقية المقررة بإتفاقية شيكاغو وملاحظتها. يراجع فى ذلك:

Georges D. KYRIAKOPOULOS, La sécurité de l' aviation civile en droit international public ..., op. cit., p. 436.

(٩) بل يرى البعض أن الدولة المعنية بوقف إتفاقية شيكاغو فى حالة الحرب عليها حتى إلتزام بإخطار الدول التى تتأثر مباشرة بآثار وقف تطبيق إتفاقية شيكاغو. يراجع فى ذلك:

Georges D. KYRIAKOPOULOS, La sécurité de l' aviation civile en droit international public ..., op. cit., p. 437.

(١٠) ويبدو أن الممارسة الدولية تؤكد هذا الرأى من ناحيتين: الأولى: إن إعلان حالة الطوارئ الوطنية ليست حالة مستقلة تماما عن حالة الحرب أو النزاع المسلح. ففى معظم الحالات التى كان يتم فيها وقف تطبيق إتفاقية شيكاغو بسبب إعلان حالة الطوارئ الوطنية فى الممارسة الدولية، كان إعلان حالة الطوارئ الوطنية يتم بسبب فعل عدوان محتمل من دولة أخرى، أو بسبب وجود حالة فعلية لنزاع مسلح. ففىما يتعلق بإعلان حالة الطوارئ الوطنية بسبب فعل عدوان من دولة أخرى، يمكن الإشارة إلى إخطار حكومة هندوراس فى ٤ مايو ١٩٥٧ الذى أعلنت فيه بعض القيود المفروضة على الطيران المدني طبقا للمادة ٨٩، بسبب إعلان حالة الطوارئ بالدولة، نتيجة أفعال العدوان المرتكبة ضدها من السلفادور، وإخطار حكومة الهند للمنظمة الدولية للطيران المدني بأنها «يمكن ألا تكون قادرة على تطبيق بعض مواد إتفاقية شيكاغو أو كلها»، بسبب إعلانها «حالة الطوارئ الخطيرة»، فى ٢٨ نوفمبر ١٩٦٢، نتيجة العدوان الخارجى من الجمهورية الشعبية الصينية على الإقليم الهندى يراجع فى ذلك، الوثائق التالية:

Doc. OACI 8900/2, Répertoire - Guide de la Convention relative à l' Aviation civile internationale, 2e éd., 1977, article 89-2.

Doc. OACI 8900/2, Répertoire - Guide de la Convention relative à l' Aviation civile internationale, 2e éd., 1977, article 89-2;

### ثالثاً - أثر التمسك بتطبيق المادة ٨٩ من إتفاقية شيكاغو :

يترتب على إعلان الدولة المعنية وقف إتفاقية شيكاغو، طبقاً لمبدأ حرية التصرف فى حالة الحرب المنصوص عليه فى المادة ٨٩ من هذه الإتفاقية، أن تتحرر هذه الدولة من الإلتزامات التى تفرضها عليها هذه الإتفاقية والملاحق المرفقة بها والوثائق القانونية المشتقة منها. وذلك طبعاً بشرط أن تقرر أو تعلن هذه الدولة وقف تطبيق هذه الإتفاقية طبقاً للشروط والإجراءات التى سبق توضيحها.

ولاشك أنه عندما تتحرر الدولة من تطبيق إتفاقية شيكاغو فى حالة الحرب طبقاً للمادة ٨٩ من هذه الإتفاقية، فإن شبكة علاقاتها الدولية التى كانت منظمة من قبل بأحكام هذه الإتفاقية ستحكم وتنظم، منذ اللحظة التى يتم فيها وقف هذه الإتفاقية، بقواعد قانون الحرب ومبادئ

القانون الدولى العام. ويترتب على ذلك أنه، فى هذا الإطار القانونى الجديد، يرخص لهذه الدولة بأن تقر أو تتخذ إجراءات مقيدة للحركة الجوية، سواء فى المجال الجوى الذى ينتمى أو لا ينتمى لمنطقة إقليم معلومات الطيران التى تتبع إختصاصها أو ولايتها. ولا شك أن هذه الإجراءات كانت تعتبر غير مشروعة فى إطار إتفاقية لشكاغو.

ولذلك، يمكن للدولة التى أوقفت تطبيق إتفاقية شيكاغو فى حالة الحرب طبقاً للمادة ٨٩ منها، أن تفرض إجراءات مقيدة بالنسبة للحركة الجوية للطائرات المدنية للدول الغير. وفى الحالة القصوى يمكن لهذه الدولة أن توقف تماماً، حريتى الجو التقليديتين المتمثلتين فى حرية العبور بدون توقف وحرية التوقفات غير التجارية، أو الحريات التجارية الثلاثة<sup>(١١)</sup> المعروفة بحق تنزيل الركاب والبريد والبضائع<sup>(١٢)</sup>.

Doc. OACI 8312-C/942, Décisions du Conseil, 47ème S., p. 30.

وفىما يتعلق بإعلان حالة الطوارئ الوطنية بسبب وجود حالة نزاع مسلح، يمكن أن نستشهد بإخطارات، كل من حكومة باكستان فى ٣ و ٦ ديسمبر ١٩٧١، وحكومة الهند فى ٤ ديسمبر ١٩٧١، للمنظمة الدولية للطيران المدني، حيث جاء بها أن كل من باكستان والهند لن يتمكنا من «الإلتزام جزئياً أو كلياً بأحكام إتفاقية شيكاغو» بسبب وجود حالة «طوارئ خطيرة» نتيجة الإعتداءات التى تفجرت بين الدولتين. يراجع ذلك، فى الوثيقتين التاليتين:

Doc. OACI 8987-C/1004, Décisions du Conseil, 74ème S., p. 26;

Doc. OACI 8900/2, Répertoire - Guide de la Convention relative à l' Aviation civile internationale, 2e éd., 1977, article 89-2.

وعلى ذلك ينتج من هذه الممارسة أنه إذا كان إخطار مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بوقف تطبيق إتفاقية شيكاغو لازماً فى حالة إعلان حالة الطوارئ الوطنية، فإنه يكون لازماً أيضاً فى حالة الحرب أو النزاع المسلح، لأن هذه الأخيرة هى سبب إعلان حالة الطوارئ فى معظم حالات الممارسة الدولية، ونادراً ما كانت حالة الطوارئ تشكل حالة مختلفة تماماً عن حالة الحرب أو النزاع المسلح. الثانية: حتى لو أن حالة الحرب كانت مستقلة عن حالة الطوارئ، فإن الممارسة الدولية تؤكد أيضاً على ضرورة إخطار المنظمة الدولية بوقف تطبيق إتفاقية شيكاغو فى حالة الحرب المستقلة، كما يتضح ذلك من خطاب الحكومة المصرية المشار إليه آنفاً. فعندما قررت مصر وقف تطبيق أحكام إتفاقية شيكاغو وملاحقها بالنسبة للكيان الصهيونى الإسرائيلى بسبب حالة الحرب الموجودة بين هذا الكيان والدول العربية فى ١٩٤٨، أخطرت مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بهذا الوقف.

(١١) يراجع فى هذا المعنى:

Georges D. KYRIAKOPOULOS, La sécurité de l' aviation civile en droit international public ...., op. cit., p. 439.

(١٢) فيما يتعلق بالحريات المعرفة فى المادة الأولى من إتفاق ١٩٤٤ الخاص بالنقل الجوى الدولى والمتعلقة بحقوق تنزيل الركاب والبريد والبضائع، يراجع:

Isabella Henrieta Philepina DIEDERIKS-VERSCHOOR, An Introduction to Air Law, Kluwer, Deventer/ Antwerp, 3e éd., 1988, p. 12.

تستنتج الأحكام الأخرى بهذه الإتفاقية سلسلة من الإستثناءات الضمنية على هذه الحرية لتنظيم سلوك الدول وضبط تصرفها فى هذا الشأن، من أجل سلامة الحركة الجوية المدنية أو الطيران المدنى.

### المطلب الثانى: الإستثناءات الخاصة بالسلامة الجوية الواردة على حق الدول فى وقف تطبيق إتفاقية شيكاغو فى حالة الحرب

إن وقف تطبيق إتفاقية شيكاغو فى حالة الحرب طبقا للمادة ٨٩ منها، لا يعنى تحرر الدولة أو الدول المعنية من كل الإلتزامات المفروضة عليها بموجب هذه الإتفاقية وملاحقها. لأن أحكام هذه الإتفاقية وملاحقها التى تنطوى على حماية سلامة الطيران المدنى تشكل إستثناءات على وقف تطبيقها، وتظل من ثم ملزمة لهذه الدول حتى فى حالة الحرب أو النزاع المسلح<sup>(١٦)</sup>. وهذه القواعد تتمثل فيما يلى:

١ - الجزء الثانى من إتفاقية شيكاغو: من الواضح أن كل الجزء الثانى من إتفاقية شيكاغو - المعنون «منظمة الطيران المدنى الدولى»، الذى يتضمن المواد من ٤٣ إلى ٦٦ - لا يمكن أن يوقف فى حالة الحرب، على أساس أن قواعد هذا الجزء من إتفاقية شيكاغو، ذات مضمون خاص تماما، لأنها تشكل الأساس الدستورى للمنظمة الدولية للطيران المدنى، التى تعد العقل المدبر

كما يمكن للدولة المعنية أن تتحرر من الإلتزام بالأحكام «المادية أو الواقعية concrètes» بإتفاقية شيكاغو وملاحقها. مثل: الأحكام التى تنظم حركة الطائرات العسكرية أو الإستخدم العسكري للمجال الجوي الدولى<sup>(١٣)</sup>، أو أحكام الملحقين ٢ و ١١ التى تنظم إجراء توقيف الطائرات المدنية أو إعتراضها. وأحيانا يمكن أن تتحرر الدولة المعنية من كل الأحكام التى تنظم كل الموضوعات المشار إليها<sup>(١٤)</sup>.

ومن حيث النطاق الجغرافى، «لا يمكن المضى دون القول أن وقف تطبيق إتفاقية شيكاغو طبقا للمادة ٨٩ يتعلق أساسا بالمجال الجوى الدولى، وبصفة خاصة قطاعات ذلك المجال الجوى التى توجد فى حدود أقاليم معلومات الطيران التى تخضع لإختصاص أو ولاية الدولة التى إتخذت المبادرة» بوقف هذه الإتفاقية<sup>(١٥)</sup>.

بيد أنه يجب التأكيد هنا على أنه، لا يمكن التسليم بأن الدولة يمكن أن تتحرر تماما من كل الإلتزام بإتفاقية شيكاغو والوثائق القانونية المرفقة بها، مهما كانت إستفادتها من حرية التصرف التى نصت عليه المادة ٨٩ من هذه الإتفاقية. فعلى الرغم من أن هذه المادة، التى منحت الدولة الحق فى وقف إتفاقية شيكاغو فى حالة الحرب، لم تضع أى إستثناء على وقف تطبيق أحكام هذه الإتفاقية، فإن يمكن أن

(١٣) وبتحديد أكثر يمكن للدولة المعنية بوقف تطبيق إتفاقية شيكاغو أن تتحرر من الأحكام التى تنص على الشروط والقيود الخاصة بتنظيم وإجراء المناورات الجوية.

(١٤) Georges D. KYRIAKOPOULOS, La sécurité de l'aviation civile en droit international public ..., op. cit., p. 439.

(١٥) Ibid., Loc. Cit.

(١٦) وحتى عندما تلجأ الدولة المعنية إلى تطبيق المادة ٨٩ من إتفاقية شيكاغو لوقف تطبيق هذه الإتفاقية فى حالة الحرب والتحرر بذلك من الإلتزامات المفروضة عليها يقتضى أحكامها، فإن شبكة علاقاتها الدولية التى كانت منظمة من قبل بهذه الإتفاقية ستحكم وتنظم، منذ اللحظة التى يتم فيها وقف هذه الإتفاقية، بقواعد قانون الحرب ومبادئ القانون الدولى العام. يراجع فيما بعد: حماية الطيران المدنى طبقا لقواعد قانون الحرب ومبادئ القانون الدولى العام.

الكورية الجنوبية في الأول من سبتمبر ١٩٨٣. وتنص هذه المادة على أن:

«(أ) تعترف الدول المتعاقدة بأنه يجب على كل دولة أن تمتنع عن اللجوء إلى إستعمال الأسلحة العسكرية ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها، وبأنه يجب، في حالة إعتراض الطائرة، ألا يتعرض الأشخاص الموجودون على متن الطائرة وسلامة هذه الطائرة للخطر. ولا يمكن أن يفسر هذا الحكم على أنه يعدل بأي شكل كان حقوق وإلتزامات الدول المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة»<sup>(١٨)</sup>.

«(ب) تسلم الدول المتعاقدة بأنه يحق لكل دولة، في ممارسة سيادتها، أن تلزم أي طائرة مدنية، بالهبوط في مطار محدد، إذا كانت هذه الطائرة تطير فوق إقليمها بدون ترخيص أو إذا كان لدى هذه الدولة أسباب معقولة يستنتج منها أن الطائرة يجرى إستعمالها لأى غرض لا يتفق مع أغراض هذه الإتفاقية، ويجوز للدولة أيضا أن تصدر لهذه الطائرة أية تعليمات أخرى لوقف هذه الإنتهاكات. ولهذا الغرض، يجوز للدول المتعاقدة أن تلجأ لأى وسائل ملائمة تتفق مع قواعد القانون الدولي وثيقة الصلة بذلك، بما فى ذلك الأحكام ذات الصلة فى هذه الإتفاقية، وبالتحديد الفقرة (أ) من هذه المادة. ويجب على كل دولة متعاقدة أن توافق على نشر نظمها السارية الخاصة بإعتراض الطائرات المدنية»<sup>(١٩)</sup>.

للنظام العالمى للطيران المدنى المعاصر. ومن ثم فإن هذا الجزء من إتفاقية شيكاغو سيبقى بدون شك حيا، بطبيعته، فى أى حالة يتم فيها وقف إتفاقية شيكاغو فى حالة الحرب إستنادا للمادة ٨٩ من هذه الإتفاقية. وذلك، ليس للأسباب العملية المذكورة أنفا فقط، ولكن أيضا لأسباب قانونية ذات مضمون عام، توجد خارج إطار إتفاقية شيكاغو، حيث أنه من المسلم به عموما فى القانون الدولى العام أن المعاهدات متعددة الأطراف المنشئة لمنظمات دولية لا تنقضى فى حالة الحرب أو النزاع المسلح<sup>(١٧)</sup>.

وعلى ذلك، فإن أى قواعد تصدر عن هذه المنظمة لضمان سلامة الطيران المدنى فى حالة الحرب، ستكون حتما ملزمة للدولة أو الدول التى أوقفت إتفاقية شيكاغو طبقا للمادة ٨٩ من هذه الإتفاقية.

**٢ - المادة ٣ مكرر / أ، ب من إتفاقية شيكاغو التى تحظر إستخدام الأسلحة ضد الطيران المدنى:** أقرت الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدنى، المادة ٣ مكرر بقرارها رقم ٢٥ - ١ الصادر فى ١٠ مايو ١٩٨٤، أثناء دورتها الخامسة والعشرين «الإستثنائية» بمونتريال. وقد أدخلت هذه المادة فى إتفاقية شيكاغو، بإعتبارها تعديلا ضروريا لهذه الإتفاقية، من أجل منع الحوادث، المشابهة لحادثة تدمير الطائرات العسكرية السوفيتية لطائرة البوينج ٧٤٧ التابعة للخطوط الجوية

(١٧) يراجع فى ذلك:

Dinh NGUYEN QUOC, Patrick DAILLER et Alain PELLET, Droit international public, L. G. D. J., Paris, 3e éd., 1987, p. 284 - 285.

(١٨) جاء نص الفقرة (أ) من المادة ٣ مكرر من إتفاقية شيكاغو على النحو التالى:

The contracting States recognize that every State must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight and that, in case of interception, the lives of persons on board and the safety of aircraft must not be endangered. This provision shall not be interpreted as modifying in any way the rights and obligations of States set forth in the Charter of the United Nations.

(١٩) وجاء نص الفقرة (ب) من المادة ٣ مكرر من إتفاقية شيكاغو على النحو التالى:

الشرعى طبقا للمادة ٥١ من ميثاق الأمم المتحدة<sup>(٢٠)</sup>.

**ثانياً -** إن قرار الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني رقم ٢٥ - ١، الذى أقر المادة ٣ مكرر وأدخلها فى إتفاقية شيكاغو، برر إقرار هذا التعديل بمبدأين أساسيين، أقرهما عدد كبير من وثائق المنظمة الدولية للطيران المدني، وإكتسبا قيمة عرفية، لأنهما مبدآن مقبولان عموماً من الجماعة الدولية المعاصرة. وقد تضمنت مقدمة هذا القرار هذين المبدأين: **الأول**، «ضرورة تطور الطيران المدني الدولي بشكل آمن ومنتظم»<sup>(٢١)</sup>؛ **والثاني**، «ضرورة تأمين سلامة الأشخاص الموجودين على متن الطائرات المدنية وحماية أرواحهم تمشياً مع الإعتبارات الأولية للإنسانية»<sup>(٢٢)</sup>.

وهكذا، فإن المادة ٣ مكرر تشكل بدون شك

ولاشك أن هذه المادة، التى تمنع اللجوء إلى إستعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها»، تستثنى قانوناً من تطبيق المادة ٨٩ التى تخول الدول الحق فى وقف إتفاقية شيكاغو فى حالة الحرب أو بعد إعلان حالة الطوارئ الوطنية، تأسيساً على الحجج التالية:

**أولاً -** إن الفقرة (١) من المادة ٣ مكرر هى نص مقنن للإلتزام دولى مستقر فى العرف الدولي. فقد جسد نص هذه الفقرة «الرغبة العامة للدول أطراف إتفاقية شيكاغو فى إعادة التأكيد على مبدأ عدم إستعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها»، الأمر الذى يعنى أن هذا المبدأ موجود فى القانون الدولي العام قبل الإقرار الرسمى لهذه الفقرة. بيد أنه يمكن تصور وقف تطبيق الفقرة (١) من المادة ٣ مكرر فقط فى إطار ممارسة حق الدفاع

The contracting States recognize that every State, in the exercise of its sovereignty, is entitled to require the landing at some designated airport of a civil aircraft flying above its territory without authority or if there are reasonable grounds to conclude that it is being used for any purpose inconsistent with the aims of this Convention; it may also give such aircraft any other instructions to put an end to such violations. For this purpose, the contracting States may resort to any appropriate means consistent with relevant rules of international law, including the relevant provisions of this Convention, specifically paragraph a) of this article. Each contracting State agrees to publish its regulations in force regarding the interception civil aircraft».

(٢٠) فقد أكدت الفقرة (١) ذاتها على أن: «لا يمكن أن يفسر هذا الحكم، حكم هذه الفقرة الذى يمنع إستخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية، على أنه يعدل بأى شكل كان حقوق وإلتزامات الدول المنصوص عليها فى ميثاق الأمم المتحدة». الأمر الذى يترك مجالاً لإفتراض أن حظر اللجوء إلى الأسلحة لا يؤثر على حق أية دولة فى الدفاع الشرعى - كما هو معترفاً به فى المادة ٥١ من ميثاق الأمم المتحدة - وأن هذا الحق يمكن التمسك به فى حالة الإنتهاكات المتعمدة للمجال الجوى الوطنى. بيد أننا نذكر فى هذا الصدد أنه سيكون من الصعب قبول تدمير طائرة مدنية بإسم الدفاع الشرعى، نظراً لأنه من الصعب فى مثل هذه الحالة تحقق الشروط المادية أو الواقعية التى يتطلبها القانون الدولي من أجل أن يستخدم مفهوم الدفاع الشرعى. يراجع فى ذلك:

Georges D. KYRIAKOPOULOS, La sécurité de l' aviation civile en droit international public ..., op. cit., p. 341.

(٢١) فقد عبرت مقدمة قرار الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني رقم 25 A - ١ عن هذا المبدأ على النحو التالى: "it is necessary that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner". Assembly Resolutions in Force (as of 8 October 2004), ICAO, Doc. 9848.

(٢٢) فقد عبرت مقدمة قرار الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني رقم 25 A - ١ عن هذا المبدأ على النحو التالى: "... that in keeping with elementary considerations of humanity the safety and the lives of persons on board civil aircraft must be assured». Ibid. Loc. Cit.

و ضمان أمنه ونموه المضطرب تعد من الأهداف الرئيسية التي قامت من أجلها المنظمة الدولية للطيران المدني، فإنه يبدو من الصعب تصور الوقف، حتى في حالة الحرب، للأحكام التي تشكل قانونا تأسيسيا للمنظمة الدولية للطيران المدني. ولما كانت المادة ٣ / د تفرض على الدول المتعاقدة باتفاقية شيكاغو، الذين هم أعضاء المنظمة الدولية للطيران المدني، إلزاما يؤدي إحترامه في نفس الوقت إلى تشجيع أهداف المنظمة الدولية للطيران المدني، فإن ذلك يعنى أن وقف تطبيق إتفاقية شيكاغو في حالة الحرب طبقا للمادة ٨٩ منها لا يمكن أن يمتد إلى الإلتزامات التي تضعها المادة ٣ / د من هذه الإتفاقية على عاتق أطراف هذه الأخيرة، إلا في حالة ممارسة حق الدفاع الشرعى المنصوص عليها بالمادة ٥١ من ميثاق منظمة الأمم المتحدة.

### المبحث الثاني

#### حماية الطيران المدني في إطار قانون الحرب التقليدي

#### تمهيد وتقسيم :

علاوة على وجوب إلتزام الدول بحماية الطيران المدني الدولي في حالة الحرب طبقا لإتفاقية شيكاغو، فإن ضرورة الحفاظ على سلامة هذا الطيران تفرض نفسها، حتى خارج إطار الإلتزامات المقررة بهذه الإتفاقية، لأسباب إنسانية أساسية تكمن في قانون الحرب التقليدي، الذي يعد إحترام الإعتبارات الأساسية للإنسانية أحد المبادئ الرئيسية فيه.

فعلى الرغم من أن قانون الحرب التقليدي، ذا

إستثناء على تطبيق المادة ٨٩، لا بسبب الأصول العرفية لمبدأ منع إستخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية فقط، ولكن أيضا بمقتضى المبادئ الأساسية الجوهرية التي أملت إقرارها بإعتبارها قاعدة من قواعد القانون الوضعي، مثل ضرورة تطوير وتعزيز سلامة الطيران المدني الدولي، والدفاع عن المبادئ الإنسانية الأساسية التي تفرض الحماية لحياة الأشخاص الذين يستخدمون الطائرات المدنية.

**٣ - المادة ٣ / د من إتفاقية شيكاغو :**  
**التي تضع على عاتق الدول الأعضاء بالمنظمة الدولية للطيران المدني إلتزاما بأن «تراعى سلامة الملاحة للطائرات المدنية المراعاة الواجبة، عندما تضع تنظيمات لطائراتها الخاصة بالدولة»<sup>(٢٣)</sup>. فهذه المادة، على غرار المادة ٣ مكرر، لا يمكن وقفها في حالة الحرب أو بعد إعلان حالة «الطوارئ الوطنية». وهذا الرأى يتأسس على أمرين : الأول، ضرورة الدفاع عن نفس المبادئ التي بررت إستثناء المادة ٣ مكرر من وقف تطبيق إتفاقية شيكاغو؛ والثاني، ينتج من تفسير المادة ٣ / د في ضوء المادة ٤٤ من إتفاقية شيكاغو، التي عرضت أهداف المنظمة الدولية للطيران المدني. حيث أكدت أن «أهداف هذه المنظمة وأغراضها هي تطوير مبادئ وفنيات الملاحة الجوية الدولية وتشجيع تخطيط النقل الجوى الدولي وتنميته بشكل :! - يكفل أمن الطيران المدني الدولي ونموه المضطرب في العالم كله ؛ ... ح - تشجيع سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية ...».**

ولما كانت سلامة الطيران المدني الدولي

(٢٣) فقد جاء نص المادة ٣/د من إتفاقية شيكاغو، على النحو التالى:

The contracting States undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft».

## المبادئ الإنسانية الأساسية في قانون الحرب التقليدي

كانت الفلسفة الأساسية لقانون الحرب التقليدي هي التوصل إلى حل وسط بين مباشرة النزاع العسكري من ناحية والحفاظ من ناحية ثانية على المبادئ الأساسية للإنسانية والتمدن، المبادئ التي تنقص ويلات النزاع إلى أدنى حد ممكن، دون أن تُعيق مع ذلك الأطراف المحاربة عن مواصلة أهدافها العسكرية. فالقانون التقليدي للحرب كان يبحث دائما عن «معيار أو مستوى التمدن standard of civilisation»<sup>(٢٦)</sup>، الذي يجب ضمان احترامه في كل وقت وفي كل الحالات. ومن أجل التوصل إلى هذا «المعيار أو المستوى» الأساسي، يجب على الأقل أن يتوازن حتما السلوك العسكري مع المبادئ والإعتبارات الإنسانية الأساسية<sup>(٢٧)</sup>. وتجسيدا لهذه الفلسفة

الأصل العرفي<sup>(٢٤)</sup>، والذي دون معظمه في النصف الثاني من القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين<sup>(٢٥)</sup>، لم ينص بصفة خاصة على حماية الطيران المدني، فإنه يمكن تحقيق هذه الحماية طبقا للمبادئ الإنسانية الأساسية التي تعد أحد طرفي المعادلة التي قام عليها هذا القانون. ومن ناحية ثانية، سنوضح ما إذا كان يمكن حماية الطيران المدني طبقا لأحكام مشروع لاهاي للحرب الجوية المقترح من لجنة القانونيين في ١٩٢٣. وذلك في المطالبين التاليين.

**المطلب الأول - الحماية المؤسسة على المبادئ الإنسانية الأساسية في قانون الحرب التقليدي.**

**المطلب الثاني - أحكام مشروع لاهاي للحرب الجوية ١٩٢٣.**

**المطلب الأول: الحماية المؤسسة على**

(٢٤) يراجع في ذلك:

Eric DAVID, Principes de droit des conflits armés, Deuxième édition, Bruylant, Bruxelles, 1999, p. 52 - 54.  
(٢٥) فقد أقرت الجماعة الدولية في هذه الفترة عددا كبيرا من الوثائق القانونية الخاصة بتنظيم الحرب وضبط سلوك المقاتلين. من أهم هذه الوثائق ما يلي: ١. إعلان باريس في ١٦ أبريل ١٨٥٦ بشأن الحرب البحرية؛ ٢. إتفاقية جنيف في ٢٢ أغسطس ١٨٦٤ الخاصة بتحسين حال الجرحى العسكريين في الحرب، وإعلان سان بطرسبرج في ٢٩ نوفمبر ١٨٦٨، ومشروع إعلان بروكسل عام ١٨٧٤، وإتفاقية لاهاي الثانية الخاصة بالحرب البرية في ٢٩ يوليو ١٨٩٩ وإتفاقية لاهاي الرابعة الخاصة بقوانين وأعراف الحرب البرية في ١٨ أكتوبر ١٩٠٧ بشأن الحرب البرية، وبروتوكول جنيف في ١٧ يونيو ١٩٢٥ بشأن الحرب الكيماوية، وإتفاقية لندن ١٩٣٠ بشأن الحرب البحرية، وبروتوكول لندن في ٦ نوفمبر ١٩٣٦ بشأن استخدام الغواصات البحرية. يراجع في ذلك: ا. د. صلاح الدين عامر، تطور مفهوم جرائم الحرب، في: المحكمة الجنائية الدولية، المواءمات الدستورية والتشريعية، مشروع قانون نموذجي، إعداد: المستشار / شريف عتلم، المنسق الإقليمي لقسم الخدمات الإستشارية باللجنة الدولية للصليب الأحمر، ICRC! الطبعة الرابعة، ٢٠٠٦، ص ١٠٨ - ١١٦؛  
Eric DAVID, Principes de droit des conflits armés, Deuxième édition, 1999, op. cit., p. 47 - 50.

(٢٦) استخدم Georg SCHWARZENBERGER هذا التعبير في مؤلفه التاليين:

The law of Air Warfare and the Trend Towards Total War, Mélanges en l'honneur de Gilbert Gidel, Sirey, paris, 1961, p. 525;

International Law as Applied by International Courts and Tribunals, Volume II - The Law of Armed Conflict, Stevens & Sons, London, 1968, p. 141.

وعلى ذلك «تعتبر مبادئ الإنسانية مصدرا هاما من مصادر قانون الحرب، ولها إعتبار ظاهر في هذا القانون». يراجع في ذلك: د. حسام على الشيحة، قانون الحرب...، مرجع سابق، ص ٦٣.

(٢٧) وفي هذا المعنى يقول GREEN أن:

military necessity must be balanced against overriding principles of a humanitarian character ...». L. C. GREEN, Aerial Considerations in the Law of Armed Conflict, Annals of Air and Space Law, vol. V, 1980, p. 103.

=

العدائية أى شخص مهما يكن، لأن هذه الأعمال يجب أن تتجه فقط إلى الأشخاص الذين تنطبق عليهم صفة المقاتلين طبقاً للقانون. وفي المقابل، يجب أن يظل غير المقاتلين، الذين لم يشاركوا فى النزاع، بعيداً عن الأعمال العدائية<sup>(٢٩)</sup>، الأمر الذى يعنى أنه لا يجوز قصف المدنيين أو الأهداف المدنية عمداً أثناء النزاع المسلح<sup>(٣٠)</sup>.

وفى هذا الصدد، أكدت المادة ٢٣ من إتفاقية

إنطوى هذا القانون على بعض المبادئ الأساسية، التى يتمثل أهمها فيما يلى :

### أولاً - التمييز بين المدنيين والأهداف المدنية والمحاربين والأهداف العسكرية:

طبقاً لقانون الحرب التقليدى، يجب دائماً على كل طرف فى النزاع المسلح أن يوجه عملياته الحربية تجاه المحاربين والأهداف العسكرية<sup>(٢٨)</sup>. فلا يمكن أن يكون هدف الأعمال

= كذلك أكد إعلان سان بطرسبرج الصادر فى ٢٩ نوفمبر ١٨٦٨، فى مقدمته، على أن الأطراف المتعاقدة قد عبرت عن نيتها فى إقامة «حدود فنية يجب عليها عند هذه الحدود التخلّى عن الضرورات الحربية لمصلحة المتطلبات الإنسانية، وبهذا الشكل يستبعد كل ما يتعلق بمجرد عدم التناسب غير الإنسانى...».

(٢٨) لمزيد من التفاصيل بشأن المقصود بالأهداف العسكرية وإستقرار مبدأ التمييز بين الأهداف العسكرية وغير العسكرية فى قانون الحرب التقليدى والقانون الدولى الإنسانى. يراجع: د. رشيد حمد العنزى، الأهداف العسكرية المشروعة فى القانون الدولى، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد ٣. السنة ٢١، رمضان ١٤٢٨ هـ. سبتمبر ٢٠٠٧، ص ١٨ وما بعدها.

(٢٩) لمزيد من التفاصيل حول مفهوم غير المقاتلين فى الفقه القانونى الدولى. يراجع: د. حسام على الشيخة، جرائم الحرب فى فلسطين والبوسنة والهرسك: دراسة فى المسئولية الدولية، مركز الأهرام للدراسات السياسية والإستراتيجية، القاهرة، ٢٠٠٢، ص ٥١ . ٥٤.

(٣٠) يراجع فى هذا المعنى: ا. د. محمد مصطفى يونس، ملامح التطور فى القانون الدولى الإنسانى، الطبعة الثانية، ١٩٩٦، دار النهضة العربية، ص ١٤٤ . ١٥٥؛ ا. د. أحمد أبو الوفا، الوسيط فى القانون الدولى العام، الطبعة الثانية، ١٩٩٨، ص ٦٧٠؛ ا. د. جان بكتيه، مبادئ القانون الدولى الإنسانى، فى: محاضرات فى القانون الدولى الإنسانى، تحرير شريف عتم، الطبعة الأولى ٢٠٠١، دار المستقبل العربى، ص ٦٧ . ٦٨. ويراجع أيضاً فى ذلك:

L. C. GREEN, The Contemporary Law of Armed Conflict, Manchester University Press, 1993, 151 - 152;

Ingrid Detter DELUPIS, The Law of War, Cambridge University Press, 1987, p. 272 - 273;

Jean-Louis FILLON, Le cadre juridique stabilisé, dans: Droit des conflits armés et défense, Actes du colloque Ministre de défense français, 3 et 4 février 1998, p. 19;

Charles ROUSSEAU, Le droit des conflits armés, éditions A. podone, paris, 1983, p. 81 - 82;

Orhan NALCIOGLU, Les personnes protégées en droit international humanitaire, dans: Droit des conflits armés et défense, Actes du colloque Ministre de défense français, 3 et 4 février 1998, p. 122 - 123;

Mohamed ARRASSEN, Conduite des hostilités, Droit des Conflits Armés et Désarmement, Bruylant, Bruxelles, 1986, p. 35 - 43;

وتجدر الإشارة هنا إلى الشريعة الإسلامية قد سبقت القانون الدولى فى هذا الشأن، حيث «قال رسول الله صلى الله عليه وسلم لجيش أرسله «إنطلقوا بإسم الله، وعلى بركة رسول الله، لا تقتلوا شيخاً فانياً، ولا طفلاً صغيراً، ولا امرأة، ولا تغلوا وضعوا غنائمكم وأصلحوا وأحسنوا، إن الله يحب المحسنين». وقد أوصى سيدنا أبو بكر الصديق رضى الله عنه يزيد بن أبى سفيان عندما أرسله على رأس جيش إلى الشام فقال: «... أما بعد، فإنى موصيك بعشر، لا تقتلن امرأة، ولا صبياً، ولا كبيراً هرمًا، ولا تقطعن شجرة مثمرًا، ولا نخلاً، ولا تحرقها ولا تخربن عامراً ولا تعقرن شاة ولا بقرة إلا لمأكلة ولا تجبن ولا تغلل». وهذه الوصايا تكشف بجلاء عن قانون الميدان وعن القيود التى يقيد بها المقاتل فى الميدان، حتى لا يكون فى سيفه رهن، حتى لا يصاب غير المقاتل. وأن الأساس فى هذه الوصايا أنه لا تقتل فى الميدان إلا من يقاتل بالفعل أو يكون له رأى أو تدبير فى القتال، وهكذا فإن الإسلام قد عرف التفرقة بين المقاتل وغير المقاتل من المدنيين، وهى التفرقة التى لم يعرفها العالم الغربى إلا فى العصور الحديثة، عندما نادى بها جان جاك روسو». يراجع: المستشار / شريف عتم، مدلول القانون الدولى الإنسانى وتطوره التاريخى ونطاق تطبيقه، فى: محاضرات فى القانون الدولى الإنسانى، تحرير شريف عتم، الطبعة الأولى ٢٠٠١، دار المستقبل العربى، القاهرة، ص ١٥ . ١٦.

## ثانياً - تناسب الوسائل العسكرية مع الهدف العسكري المقصود:

أكدت المادة ٢٢ من إتفاقية لاهاي الرابعة ١٩٠٧ الخاصة بالحرب البرية على أنه، «ليس للمحاربين حق مطلق في إختيار وسائل إيذاء العدو»، ولذلك حظرت المادة ٢٣/هـ من هذه الإتفاقية، «إستخدام الأسلحة أو القذائف أو المواد التي يمكن أن تحدث معاناة وآلام لا ضرورة لها ولا طائل من ورائها»، بالنسبة للهدف العسكري المقصود»<sup>(٣٣)</sup>.

وعلى ذلك، يجب دائماً أن تكون الوسائل العسكرية المستخدمة في الواقع، وتأثيرها على السكان المدنيين، متناسبة مع الهدف العسكري

لاهاي الرابعة الخاصة بالحرب البرية ١٩٠٧، على حظر تدمير ممتلكات العدو أو الإستيلاء عليها، ما لم يكن هذا التدمير أو الإستيلاء تقتضيه بإلحاح الضرورات الحربية. ومع ذلك، حتى في هذه الحالة الأخيرة، «يجب أن تتخذ كل التدابير اللازمة لتجنب، بأقصى ما يمكن، المباني المخصصة للثقافة والفنون والعلوم والجمعيات الخيرية والآثار التاريخية والمستشفيات وأماكن تجمع المرضى والجرحى»<sup>(٣١)</sup>. كذلك أكدت المادة ٢٥ من هذه الإتفاقية على منع «الهجوم على المدن أو القرى أو المساكن أو السفن غير المدافع عنها، (أى البعيدة عن مسرح العمليات الحربية)، أو قصفها بأي وسيلة»<sup>(٣٢)</sup>.

(٣١) يراجع المادة ٢٧ من إتفاقية لاهاي الرابعة لسنة ١٩٠٧ الخاصة بالحرب البرية. ويراجع في ذلك أيضاً: ا.د. جان بكتيه، مبادئ القانون الدولي الإنساني، مرجع سابق، ص ٧٠ - ٧١.

(٣٢) كما أكدت المادة ٢٦ من ذات الإتفاقية على أنه «يجب على قائد الجنود المهاجمين... أن يفعل كل ما في وسعه قبل مباشرة القذف لتحذير سلطات» وسكان هذه المناطق». يراجع في ذلك أيضاً: ا.د. محمد مصطفى يونس، القانون الدولي العام: الجزء الثاني، قانون الحرب، ١٩٩٦، دار النصر للتوزيع والنشر، ص ٧٩، ٨١ - ٨٢. وتجدر الإشارة في هذا الصدد أن الجمعية العامة لعصبة الأمم قد أصدرت قراراً في ٣٠ ديسمبر ١٩٢٨، يمنع إعتبار السكان المدنيين هدفاً عسكرياً. يراجع في ذلك:

Eric DAVID, Principes de droit des conflits armés, Deuxième édition, 1999, p. 220.

علاوة على ذلك، فإن القضاء الدولي قد أكد على عدم خضوع السكان المدنيين والأهداف المدنية للعمليات العسكرية. ففي الأول من ديسمبر ١٩٢٧، أكدت محكمة التحكيم اليونانية الألمانية المختلطة، في حكمها الخاص بقضية الأخوة Coenca ضد Allemagne بشأن قصف هذه الأخيرة لمعرضهم الفني سنة ١٩١٦، على أنه «من المبادئ المعترف بها عموماً في القانون الدولي، مبدأ أن المحاربين يجب أن يحترموا، بأقصى ما يمكن، السكان المدنيين وممتلكاتهم». فقد جاء بحكم هذه المحكمة:

«... il est un des principes généralement reconnus par droit des gens que les belligérants doivent respecter», pour autant que possible, la population civile ainsi que les biens appartenant aux civils.

يراجع هذا الحكم في:

Eric DAVID, Principes de droit des conflits armés, loc. cit.

كما أكدت محكمة طوكيو في ٧ ديسمبر ١٩٦٣، في القضية التي رفعها شيمودا للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به جراء قصف الولايات المتحدة لهيروشيما ونجازاكي بالقنبلة الذرية في الحرب العالمية الثانية، أن التمييز بين الهدف العسكري والهدف غير العسكري لا يمكن أن يختفى حتى في حالة الحرب الشاملة. فقد أكدت محكمة طوكيو في هذه القضية أنه:

«... it is wrong to claim that the distinction between a military objective and a non-military objective has disappeared under the situation of a total war».

يراجع هذا الحكم في:

Eric DAVID, Principes de droit des conflits armés, 1999, op. cit., p. 221.

(٣٣) لمزيد من التفاصيل بشأن هذا المبدأ، يراجع:

Eric DAVID, Principes de droit des conflits armés, 1999, op. cit., p. 279 - 280;

ويراجع أيضاً في هذا الصدد: ا.د. أحمد أبو الوفا، الوسيط في القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ٦٧٠.

وعلى ذلك، ولما كان الطيران المدني يدخل في عداد الممتلكات المدنية، ولا يعد هدفا عسكريا، كما أن من يستخدمه يدخل في عداد المدنيين، فإنه يجب، طبقا لهذه المبادئ الإنسانية الأساسية في قانون الحرب التقليدي، حظر الهجوم على الطائرات المدنية وخدمات الحركة الجوية المدنية، وكفالة الحماية لها، لاسيما وأن المكاسب الحربية لطرف النزاع المسلح الذي يهاجم الطائرات المدنية أو خدمات الحركة الجوية المدنية أو يستهدفها، لا يمكن أن تتناسب البتة مع: الأضرار التي يمكن أن تصيب مرفق الطيران المدني الدولي برمته، والموت المحقق الذي يلحق بالأشخاص المدنيين العاملين في هذا المرفق والمسافرين على متن الطائرات المدنية، والآلام التي تصيب ذويهم في حالة الهجوم على هذه الطائرات المدنية أو خدمات الحركة الجوية المدنية.

الذي تسعى إلى تحقيقه<sup>(٣٤)</sup>. وهنا ينبغي التأكيد على أن مبدأ التناسب يجب أن يفسر دائما، على أنه إستقر في قانون الحرب التقليدي، لحماية المبادئ الأساسية للإنسانية والتمدن<sup>(٣٥)</sup>. لأنه إذا تم تفسير التناسب على أنه في خدمة مواصلة الأهداف العملية العسكرية بدون قيود أو حدود، فإن ذلك يعنى إطلاق العنان للضرورات العسكرية بشكل يؤدي إلى تفوقها على المبادئ الإنسانية والحضارية، وتكريس مفهوم الحرب الشاملة<sup>(٣٦)</sup>، التي لا يمكن أن تقبل إطلاقا في القانون المعاصر للعلاقات الدولية، فضلا عن أن قانون الحرب التقليدي ذاته قد نبذها<sup>(٣٧)</sup>.

وحتى إذا حدثت حرب شاملة بالمخالفة للقانون، فإن التمييز بين الهدف العسكري والهدف غير العسكري لا يمكن أن يختفى حتى في هذه الحالة كما أكدت محكمة طوكيو في قضية شيمودا ١٩٦٣.

(٣٤) وفي هذا الصدد، يوضح KWAKWA معنى التناسب، فيقول:

proportionality refers to the notion that the losses resulting from a military act should not be excessive in relation to the anticipated military advantage". Edward K. KWAKWA, The International Law of Armed Conflict: Personal and Material Fields of Application, Kluwer Academic Publishers, Dordrecht / Boston / London, 1992, p. 38.

ويراجع في ذلك أيضا:

Jean-Louis FILLON, Le cadre juridique stabilisé ... op. cit., p. 19.

(٣٥) وفي هذا المعنى يؤكد KWAKWA على أن:

The rule of proportionality is particularly important as a principle of civilian protection". Ibid., p. 39.

(٣٦) وفي هذا الصدد: يؤكد Georg SCHWARZENBERGER على أن:

Total war means war conducted in such a manner that the necessities of war form the overriding test of belligerent action".

يراجع مؤلفه

The law of Air Warfare and the Trend Towards Total War, op. cit., p. 533;

International Law as Applied by International Courts and Tribunals, op. cit., p. 150.

(٣٧) فقد أكدت المحاكم العسكرية للحلفاء، بعد الحرب العالمية الثانية، على عدم مشروعية مفهوم وممارسات الحرب الشاملة وعدم إمكانية إقرارها بالقانون الدولي، حيث قررت المحكمة العسكرية الدولية بنورمبرج، في حكمها الصادر في ١٩٤٦، أن مفهوم الحرب الشاملة «ينكر أي قيمة للمبادئ الأخلاقية التي كرستها الإتفاقيات المخصصة لحكم النزاعات المسلحة بإنسانية أكثر». يراجع في هذا الحكم:

Eric DAVID, Principes de droit des conflits armés, 1999, op. cit., p. 221.

«toute valeur juridique»<sup>(٤٠)</sup>.

وبغض النظر عن الخلاف الفقهي حول القيمة القانونية لمشروع لاهاي للحرب الجوية ١٩٢٣، فإن المواد ٣٠ و ٣٣ و ٣٤ من هذا المشروع قد تناولت الوضع القانوني للطائرات المدنية، سواء كانت محايدة أم معادية، في إطار الحرب الجوية.

### أولاً - الوضع القانوني للطائرات المدنية المحايدة:

بينت المادة ٣٠ من مشروع لاهاي ١٩٢٣ للحرب الجوية كيفية التعامل مع الطائرات المدنية المحايدة أثناء الحرب الجوية، حيث نصت على أنه «عندما يرى قائد محارب أن وجود طائرة محايدة يعرض بالفعل نجاح العمليات التي يتعهد بها للخطر، يمكنه أن يمنع الطائرات المحايدة من المرور بجوار قواته مباشرة أو يفرض عليها خط سير. والطائرة المحايدة التي لا تمتثل لهذا الأمر، الذي أقره وأعلنه قائد محارب، تعرض نفسها لإطلاق النار عليها»<sup>(٤١)</sup>.

### المطلب الثاني: أحكام مشروع لاهاي للحرب الجوية ١٩٢٣

في ٤ فبراير ١٩٢٢، وافق مؤتمر واشنطن الخاص بتقييد استخدام الأسلحة البحرية، على تشكيل لجنة من خبراء القانون لإعداد قواعد قانونية للحرب الجوية. وقد اجتمعت هذه اللجنة بلاهاي في الفترة من ١١ ديسمبر ١٩٢٢ إلى ١٩ فبراير ١٩٢٣، وأعدت مشروع مواد للحرب الجوية يتكون من ٦٢ مادة لتنظيم الحرب الجوية<sup>(٣٨)</sup>. بيد أنه لم يتم التصديق حتى الآن على هذا المشروع، الذي يعد المشروع الوحيد على المستوى الدولي بشأن الحرب الجوية.

ولذلك اختلف فقهاء القانون الدولي حول القيمة القانونية لهذا المشروع برمته. فبينما أكد بعض الفقهاء على أن أحكام هذا المشروع تعد مرجعاً هاماً لإيضاح وصياغة قواعد قانونية تحكم استخدام الطائرات في الحرب، وأن بعض الحكومات أعلنت في مناسبات عديدة أنها سوف تتصرف وفق أحكام مشروع لاهاي للحرب الجوية<sup>(٣٩)</sup>، فإن البعض الآخر ذهب إلى أن هذه الأحكام، التي لم يتم التصديق عليها حتى الآن، «مجردة من أي قيمة قانونية est dépourvue de

(٣٨) يراجع النص الكامل لهذا المشروع في:

Revue Générale de Droit International Public, T. 30, 1923, Documents, p. 2 - 9.

ويراجع بشأن هذا المشروع:

Heinz Marcus HANKE, Les Règles de la Haye de 1923 concernant la guerre aérienne, Revue Internationale de la Croix-Rouge, n° 799, 1993, p. 13 - 49;

Charles ROUSSEAU, Le Droit des conflits armés, op. cit., p. 358.

(٣٩) يراجع في هذا الإتجاه، ا. د. محمد مصطفى يونس، القانون الدولي العام: الجزء الثاني، قانون الحرب، مرجع سابق، ص ١٢٧ . ١٢٨.

(٤٠) يراجع في هذا الإتجاه:

Georges D. KYRIAKOPOULOS, La sécurité de l'aviation civile en droit international public ..., op. cit., p. 470.

(٤١) فقد جاء نص هذه المادة على النحو التالي:

Dans le cas où un commandant belligérant estime que la présence d'aéronefs est de nature à compromettre le succès des opérations dans lesquelles il est actuellement engagé, il peut interdire le passage d'aéronefs neutres dans le voisinage immédiat de ses forces ou leur imposer un itinéraire. L'aéronef neutre qui ne se conforme pas à une semblable prescription, dont il a connaissance par une publication du commandant belligérant, s'expose à ce que le feu soit ouvert sur lui

## ثانياً - معاملة طائرات العدو غير العسكرية :

تضمنت المادتان ٣٣ و ٣٤ من مشروع لاهاي للحرب الجوية ١٩٢٣، القواعد التي توضح كيفية معاملة الطائرات غير العسكرية للعدو أثناء الحرب الجوية. فقد نصت المادة ٣٣ على أن «طائرات المحاربين غير العسكرية، سواء كانت عامة أو خاصة، التي تطير أو تحلق في إختصاص دولتها، تكون معرضة لإطلاق النار عليها إذا لم تهبط إلى حد كاف أو وضع مناسب عن أقرب طائرة عسكرية معادية بالقرب منها»<sup>(٤٢)</sup>. كذلك نصت المادة ٣٤ على أن «طائرات المحاربين غير العسكرية، سواء كانت عامة أو خاصة، تكون معرضة لإطلاق النار عليها، إذا كانت تطير: (١) في إختصاص العدو؛ (٢) بالقرب مباشرة من هذا الإختصاص وخارج إختصاص دولتها؛ (٣) بالقرب مباشرة من العمليات العسكرية البرية أو البحرية للعدو»<sup>(٤٣)</sup>. بيد أنه، علاوة على أن القيمة القانونية

لمشروع لاهاي للحرب الجوية برمته محل شك على نحو ما أسلفنا، فإن أحكام هذه المواد التي تنظم وضع الطائرات المدنية، سواء كانت محايدة أو معادية، وتبين كيفية معاملتها أثناء النزاع المسلح - على نحو يجيز للقوات العسكرية للدول المحاربة إسقاط هذه الطائرات المدنية بعمل عسكري إرادي أو متعمد أثناء النزاع المسلح - غير محددة بدقة، لأن مفاهيم: الجوار المباشر، والإختصاص، وتعريض نجاح العمليات العسكرية بالفعل للخطر، التي وردت في هذه المواد ليست مفاهيم محددة وواضحة<sup>(٤٤)</sup>.

وحتى لو كانت هذه الأحكام واضحة ومحددة، فإنها قد هجرت وتم تجاوزها بموجب قاعدة حصانة المدنيين وممتلكاتهم التي إستقرت في إتفاقيات وأعراف القانون الدولي التقليدي للحرب، والتي يجب أن تطبق أيضا على الطيران المدني<sup>(٤٥)</sup>. فقانون الحرب التقليدي يمنح الطيران المدني، سواء كان محايدا

(٤٢) فقد جاء نص هذه المادة على النحو التالي:

Les aéronefs non militaires belligérants, qu' ils soient publics ou privés, volant dans la juridiction de leur Etat, sont exposés à ce qu' on ouvre le feu sur eux s'ils n' atterrissent pas au point convenable le plus «voisin à l' approche d' un aéronef militaire ennemi

(٤٣) فقد جاء نص هذه المادة على النحو التالي:

Les aéronefs belligérants non militaires, soit publics, soit privés, sont exposés à ce qu' on ouvre le feu sur eux lorsqu' ils volent: 1) dans la juridiction de l'ennemi; 2) dans le voisinage immédiat de cette juridiction et en dehors de celle de leur pays; 3) dans le voisinage immédiat des opérations militaires de terre ou de mer de l' ennemi

(٤٤) وفي هذا المعنى يؤكد VERPLAETSE أن:

Such concepts as immediate vicinity and jurisdiction are no easy tests ...". Julian G. VERPLAETSE, International Law in Vertical Space, Rothman, South Hackensack N. J., 1960, p. 438.

(٤٥) فبعد أن عرض DAVID أحكام المادتين ٣٣ و ٣٤ من مشروع لاهاي للحرب الجوية، تسائل عما إذا كان مضمون هذه القواعد أيا كان مازال مرعيا، ثم أجاب DAVID على تساؤله هذا على النحو التالي:

Nous pensons que sur ce point, **elles (ces règles) sont dépassées et que la règle de l'immunité des civils doit** «actions de la communauté moignent d' ailleurs les également s' appliquer aux avions civils ainsi qu' en t tique et la destruction en 1983 d' un Boeing des Korean Airlines par la chasse sovisinternationale apr des avions iple de l'immunitricain ... la r destruction en 1988 d' un Airbus d' Iran Air par un missile am . Eric DAVID, Principes de droit des conflits armés, 1999, op. cit., «civils en temps de guerre parait certaine p. 224 - 225.

مجموعة القواعد القانونية الدولية التي تهدف، في حالة النزاع المسلح، إلى توفير الحماية للأشخاص غير المشاركين في هذا النزاع أو توقفوا عن المشاركة فيه، والأموال والأعيان المدنية التي ليس لها علاقة مباشرة بالعمليات العسكرية لأطراف هذا النزاع، من الولايات التي يحدثها أو يسببها هذا النزاع.

وغالبا ما يطلق القانون الدولي الإنساني على إتفاقيات جنيف الأربعة لسنة ١٩٤٩ الخاصة بحماية جرحى وأسرى الحرب والمدنيين والممتلكات المدنية والبروتوكولين أو الملحقين الإضافيين لسنة ١٩٧٧ الخاصين بحماية ضحايا النزاعات المسلحة الدولية وغير الدولية<sup>(٤٨)</sup>.

وتجدر الإشارة، منذ البداية، إلى أن القانون الدولي الإنساني لم يتضمن نصوصا صريحة بشأن حماية الطيران المدني في حالة النزاعات المسلحة. ومع ذلك فإن هذا القانون، ينطوي على عدد كبير من المبادئ والقواعد، التي يمكن أن يؤدي تطبيقها بشأن الطائرات المدنية، بعد إجراء جميع التغييرات الضرورية mutatis

أم معاديا، حماية مؤكدة وحصانة مطلقة<sup>(٤٦)</sup> في مواجهة العمليات العسكرية لأطراف النزاع، والإستثناء الوحيد على هذه الحصانة المطلقة هو إستخدام هذا الطيران لأغراض تتعارض مع وضعه المدني<sup>(٤٧)</sup>.

علاوة على ذلك، إذا فسرت الأحكام التي تنظم وضع الطائرات المدنية في مشروع لاهاي للحرب الجوية، في ضوء المبادئ الأساسية للقانون الدولي الإنساني - كما سيتضح بعد قليل -، فإنها تعني أيضا منع إسقاط الطائرات المدنية، سواء كانت معادية أو محايدة. وذلك بالطبع، مع مراعاة ألا تتحول هذه الطائرات المدنية إلى طائرات عسكرية تستخدم لمقتضيات العمليات الحربية أو من أجل الوصول إلى ميزات عسكرية بأى شكل كان.

### المبحث الثالث

## حماية الطيران المدني في نطاق القانون الدولي الإنساني

### تمهيد وتقسيم :

القانون الدولي الإنساني هو عبارة عن

(٤٦) وفي ذلك يؤكد DAVID على أن:

. Eric DAVID, Principes de la règle de l'immunité des avions civils en temps de guerre parait certaine» droit des conflits armés, 1999, op. cit., p. 225.

(٤٧) وفي هذا الصدد يؤكد GREEN على أن:

every effort should be made to avoid attacking civil aircraft in flight, for they are prima facie assumed to be carrying civilians who may not be made the object of direct attack. If there is any doubt as to the status of an aircraft which appears to be civil, it should be called upon to clarify its status, and only if it fails to do so, or it becomes clear that is being used for non-civil purposes, such as the ferrying of troops, may it be attacked". L. C. GREEN, Aerial Considerations in the Law of Armed Conflict, op. cit., p. 109.

كما يؤكد KYRIAKOPOULOS أيضا في هذا الصدد على أنه:

accordée à l'aviation civile par le jus in bello «immunité» On pourrait en général prétendre que l' des fins incompatibles avec son ب tant l' utilisation de celle-ci traditionnel est absolue, la seule exception .Georges D. KYRIAKOPOULOS, La sécurité de l'aviation civile en droit international public» statut civil ..., op. cit., p. 471.

(٤٨) وتجدر الإشارة هنا إلى أن البعض قد يطلق على القانون الدولي الإنساني تعبير «قانون جنيف» إشارة إلى هذه الإتفاقيات أو قانون الحرب المعاصر تمييزا له عن «قانون لاهاي» الكامن في إتفاقيات لاهاي والمسمى بقانون الحرب التقليدي. يراجع في ذلك: شريف عتلم، مدلول القانون الدولي الإنساني وتطوره التاريخي ونطاق تطبيقه، مرجع سابق، ص ١١، ٢١ - ٢٣.

والبروتوكول الإضافي الأول ١٩٧٧ الخاص «بحماية ضحايا النزاعات المسلحة الدولية» على مجموعة قانونية دقيقة وكاملة بشأن حماية الأشخاص المدنيين والممتلكات المدنية.

### أولاً - الحماية الممنوحة للسكان المدنيين:

أكد القانون الدولي الإنساني بصفة عامة على أنه يجب، أثناء النزاع المسلح، منح الحماية للسكان المدنيين في جملتهم<sup>(٥٠)</sup>، على أساس أن «السكان المدنيين يشملون كل الأشخاص المدنيين»<sup>(٥١)</sup>.

كما أكد هذا القانون من ناحية ثانية على أنه يجب أن تمنح هذه الحماية للسكان المدنيين كاملة وغير منقوصة في كل الحالات<sup>(٥٢)</sup>، لأن «السكان المدنيين والأشخاص المدنيين يتمتعون بحماية عامة ضد المخاطر التي تنتج من العمليات العسكرية. ومن أجل جعل هذه الحماية فعالة، يجب أن تراعى في كل الظروف»<sup>(٥٣)</sup> كل

mutandis، إلى مخطط أو تصور كامل وملائم لحماية هذا الطيران<sup>(٤٩)</sup>.

وعلى ذلك، سنبين كيف يمكن حماية الطيران المدني بصفة عامة تأسيساً على قواعد هذا القانون التي تمنح الحماية للسكان المدنيين وممتلكاتهم المدنية. ثم نعرض لقواعد هذا القانون التي تمنح الحماية بصفة خاصة للطائرات الصحية. وذلك في المطلبين التاليين.

**المطلب الأول - حماية الطيران المدني المؤسّسة على الحماية الممنوحة للسكان المدنيين والممتلكات المدنية.**

**المطلب الثاني - الحماية الممنوحة للطائرات الصحية.**

### المطلب الأول: حماية الطيران المدني المؤسّسة على الحماية الممنوحة للسكان المدنيين والممتلكات المدنية

تنطوي كل من إتفاقية جنيف الرابعة ١٩٤٩ الخاصة «بحماية الأشخاص المدنيين حال الحرب»

(٤٩) يراجع في هذا المعنى:

Georges D. KYRIAKOPOULOS, La sécurité de l' aviation civile en droit international public ..., op. cit., p. 473.

(٥٠) طبقاً للمادة ١٣ من إتفاقية جنيف لسنة ١٩٤٩ الخاصة «بحماية الأشخاص المدنيين حال الحرب»، التي تقع في صدر الباب الثاني من هذه الإتفاقية، المعنون «الحماية العامة للسكان من بعض عواقب الحرب»، فإن أحكام هذا الباب المقصود بها تخفيف المعاناة الناجمة عن الحرب تشمل «مجموع سكان البلدان المشتركة في النزاع، دون أي تمييز مجحف يرجع بشكل خاص إلى العنصر، أو الجنسية، أو الدين، أو الآراء السياسية». كما أكدت المادة ٣ / ١ من هذه الإتفاقية على أن «الأشخاص الذين لا يشتركون مباشرة في الأعمال العدائية، أثناء النزاع المسلح... يعاملون في جميع الأحوال معاملة إنسانية، دون أي تمييز ضار يقوم على العنصر أو اللون أو الدين أو المعتقد أو الجنس أو المولد أو الثروة أو أي معيار مماثل آخر». وبالنسبة للأشخاص المحميين بالقانون الدولي الإنساني بصفة عامة. يراجع:

Orhan NALCIOGLU, Les personnes protégées en droit international humanitaire ... op. cit., p. 123 - 127.

(٥١) يراجع المادة ٢/٥٠ من البروتوكول الإضافي الأول لسنة ١٩٧٧. ويراجع في ذلك أيضاً: ا. د. عامر الزمالي، الفئات المحمية بموجب أحكام القانون الدولي الإنساني، في: محاضرات في القانون الدولي الإنساني، تحرير شريف عتم، الطبعة الأولى ٢٠٠١، دار المستقبل العربي، القاهرة، ص ٩٢ - ٩٤.

(٥٢) ولذلك أكد DECAUX في هذا الصدد على أن، حقوق الإنسان يجب أن تحترم، سواء في زمن السلم أو في حالة الحرب، Emmanuel DECAUX, Les organisations, «en tout temps et en tout lieu», «en toutes circonstances» internationales et les conflits armés: l' application de la protection internationale des droits de l' homme, dans: Les organisations internationales et les conflits armés, sous la direction de Madjid BENCHIKH, l' Hannattan, 2001, p. 134 - 135.

(٥٣) يراجع المادة ١/٥١ من البروتوكول الإضافي الأول لسنة ١٩٧٧.

حماية عامة وشاملة أيضا. فضلا عن أن المادة ١/٥٢ من البروتوكول الإضافي الأول لسنة ١٩٧٧ أكدت على أنه «يجب ألا تكون الأموال ذات الطبيعة المدنية هدفا لأي إنتقام أو هجوم» عسكري، فإنها قد وضعت قرينة على أن كل الأموال تعتبر أموالا مدنية ما لم يثبت عكس ذلك، حيث نصت على أن «كل الأموال تعتبر أموالا ذات طبيعة مدنية، ما لم تكن أهدافا عسكرية طبقا للفقرة ٢» منها.

وطبقا للفقرة ٢ من المادة ٥٢ من البروتوكول الإضافي الأول لسنة ١٩٧٧، «فإن الأهداف العسكرية تقتصر على الأموال التي تقدم، بطبيعتها، أو موقعها، أو غايتها أو تخصيصها، أو إستخدامها مساهمة فعالة في العمل العسكري والتي يقدم تدميرها الكامل أو الجزئي، أو الإستيلاء عليها، أو تحييدها وإبطال تأثيرها فائدة عسكرية واضحة»<sup>(٥٦)</sup>.

ولما كانت الطائرات المدنية أو خدمات الحركة الجوية المدنية لا يمكن أن تساهم بحسب طبيعتها أو موقعها أو غايتها أو تخصيصها مساهمة فعالة في أى عمل عسكري، ولا يمكن أن يقدم تدميرها أو الإستيلاء عليها أي فائدة لطرف النزاع الذي

قواعد القانون الدولي الإنساني التي تهدف إلى حماية السكان المدنيين.

ولذلك أكدت المحكمة الجنائية الدولية ليوغسلافيا السابقة في سنة ١٩٩٥ على أن «القاعدة التي تقضى بألا يكون السكان المدنيون والأشخاص المدنيون هدفا للهجوم، هي قاعدة أساسية في القانون الدولي الإنساني المطبق على كل النزاعات المسلحة»<sup>(٥٤)</sup>.

ويترتب على هذه القاعدة، التي تمنح الحماية العامة والشاملة لكل السكان المدنيين في كل الحالات، أثناء النزاع المسلح، أنه يجب حماية الأشخاص المدنيين في أى مكان يتواجدون فيه، سواء كانوا على البر أم في البحر أو الجو<sup>(٥٥)</sup>. وعلى ذلك، يجب على أطراف النزاع عدم الهجوم على الطائرات التي تقل أشخاص مدنيين، إستنادا إلى الحماية التي أكدها القانون الدولي الإنساني لهؤلاء المدنيين.

## ثانياً - الحماية الممنوحة للممتلكات المدنية :

علاوة على الحماية العامة والشاملة التي يمنحها القانون الدولي الإنساني لكل الأشخاص المدنيين أثناء النزاع المسلح، فإن هذا القانون قد أكد على منح الأموال ذات الطبيعة المدنية

(٥٤) فقد عبرت هذه المحكمة عن هذه القاعدة على النحو التالي:

la règle selon laquelle ni la population civile en tant que telle ni les personnes civiles ne doivent faire l'objet d'attaques, est une règle fondamentale du droit international humanitaire applicable à tous les conflits armés . Eric DAVID, Principes de droit des conflits armés, 1999, op. cit., p. 220.

يراجع في قاعدة منع الهجوم على المدنيين أيضا:

Michel DEYRA, L'essentiel du droit des conflits armés, Gualino éditeur, Paris, 2002, p. 29.

(٥٥) وفي هذا الصدد DAVID يؤكد على أن:

. Eric DAVID, «toute opération terrestre, navale ou aérienne, pouvant affecter sur terre la population civile.» Principes de droit des conflits armés, 1999, op. cit., p. 225.

(٥٦) لمزيد من التفاصيل حول مفهوم الهدف العسكري والتمييز بينه وبين الأهداف المدنية. يراجع: د. حسام على الشبيحة، جرائم الحرب...، مرجع سابق، ص ٥٥ . ٥٧؛

Mohamed ARRASSEN, Conduite des hostilités ... op. cit., p. 117 - 123.

## المطلب الثاني: الحماية الممنوحة للطائرات الصحية

### أولاً - مبدأ إحترام الطائرات الصحية وعدم الهجوم عليها :

علاوة على أنه يمكن تأسيس حماية الطيران المدني بصفة عامة أثناء النزاعات المسلحة على مبادئ وقواعد القانون الدولي الإنساني التي تكفل الحماية للأشخاص المدنيين والممتلكات المدنية كما أوضحنا، فإن هذا القانون قد أكد بصفة خاصة على ضرورة حماية الطائرات الصحية وإلتزام أطراف النزاع بإحترامها وعدم الهجوم عليها<sup>(٦١)</sup>.

فقد نصت المادة ٢٢/١ من إتفاقية جنيف الرابعة لسنة ١٩٤٩ الخاصة بحماية الأشخاص المدنيين في حالة الحرب على أنه «لا يجوز الهجوم على الطائرات التي يقصر إستخدامها على نقل الجرحى والمرضى المدنيين والعجزة والنساء والنفاس، أو نقل الموظفين الطبيين والمهمات الطبية، بل يجب إحترامها عند طيرانها على إرتفاعات وفي أوقات ومسارات يتفق عليها بصفة خاصة بين أطراف النزاع المعنية». ولضمان كفالة الحماية للطائرات الصحية وعدم الهجوم عليها بالفعل، نصت الفقرة الثانية من هذه المادة على أنه «يجوز تمييزها بوضع

يهاجمها أو يستهدفها<sup>(٥٧)</sup>، فإنها تبقى بذلك في عداد الممتلكات والأهداف المدنية التي يكفل القانون الدولي الإنساني حمايتها. ومن ثم يجب على أطراف النزاع عدم مهاجمة الطائرات المدنية<sup>(٥٨)</sup>، بأي شكل، أيا كان مكانها، وفي أي حال من الأحوال، طالما أنها لم تتحول إلى طائرة عسكرية<sup>(٥٩)</sup>.

وهكذا، يضع القانون الدولي الإنساني صراحة كلاً من السكان المدنيين والأهداف الطبيعية المدنية في منجى من العمليات العسكرية. و«من أجل ضمان إحترام الحماية للسكان المدنيين والأموال ذات الطبيعة المدنية، يجب على أطراف النزاع أن يميزوا دائماً بين السكان المدنيين والمقاتلين وبين الأموال ذات الطبيعة المدنية والأهداف العسكرية، وبالتالي، عدم توجيه عملياتها العسكرية إلا ضد الأهداف العسكرية<sup>(٦٠)</sup>. والمقاتلين. ولاشك، كما أوضحنا، أن الطائرات المدنية أو خدمات الحركة الجوية المدنية لا تدخل في عداد الأهداف العسكرية، كما لا يدخل الأشخاص المدنيون الذين على متن هذه الطائرات في عداد المقاتلين، الأمر الذي يفرض على أطراف النزاع إحترام سلامة هذه الطائرات والأشخاص الموجودين على متنها.

(٥٧) وفي المقابل فإن الطيران المدني يعتبر مالا ضروريا لبقاء السكان المدنيين. يراجع في منع الهجوم على المال الضروري لبقاء السكان المدنيين:

Michel DEYRA, L'essentiel du droit des conflits armés, op. cit., p. 35.

(٥٨) لمزيد من التفاصيل بالنسبة لقاعدة منع الهجوم على الأموال ذات الطبيعة المدنية، ومفهوم الأموال المدنية. يراجع: Eric DAVID, Principes de droit des conflits armés, 1999, op. cit., p. 242 - 247.

(٥٩) في هذا المعنى: د. رشيد حمد العنزي، الأهداف العسكرية المشروعة في القانون الدولي، مرجع سابق، ص ٨٦.

(٦٠) يراجع المادة ٤٩ من البروتوكول الإضافي الأول لسنة ١٩٧٧. ويراجع في ذلك أيضاً: التقرير السنوي الثالث عن تطبيق القانون الدولي الإنساني على الصعيد العربي لعام ٢٠٠٤، جامعة الدول العربية، الأمانة العامة، ص ١٠.

(٦١) لمزيد من التفاصيل بشأن حماية الأعيان الطبية بصفة عامة. يراجع: د. رشيد حمد العنزي، الأهداف العسكرية المشروعة في القانون الدولي، مرجع سابق، ص ٦٤ - ٧٧. ا. د. مصطفى سيد عبد الرحمن، القانون الدولي العام، طرق تسوية المنازعات الدولية. العلاقات القانونية الدولية، ٢٠٠٦، ص ٤٦٢ - ٤٦٣؛ ا. د. جعفر عبد السلام، مبادئ القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ٨٦٦ - ٨٦٧.

١ - وجود الطائرة في منطقة غير مسيطر عليها طرف معاد: إذا كانت الطائرة الصحية تتواجد في «منطقة ليست تحت سيطرة طرف معاد»، فإن إحترام هذه الطائرة وحمائتها «لا يتوقف على إتفاق مع الطرف المعادي». ومع ذلك، يمكن للطرف الذي يستخدم هذه الطائرة، «حتى يقوى سلامتها، أن يعطى الطرف المعاد الإخطارات المنصوص عليها في المادة ٢٩، وبصفة خاصة عندما تقوم هذه الطائرات بطيران يجرها أو يستدرجها إلى متناول أنظمة الأسلحة أرض - جو للطرف المعاد»<sup>(٦٢)</sup>.

٢ - وجود الطائرة في منطقة تماس تحت سيطرة قوات صديقة أوفى مناطق ليست تحت سيطرة أى طرف: إذا كانت الطائرة الصحية المعنية تعمل في منطقة «تماس تسيطر عليها فى الواقع قوات صديقة، أو فى مناطق لم تسيطر عليها فى الواقع أى قوة بوضوح»، فإن فعالية حماية هذه الطائرة تتوقف على، الإتفاق المسبق، «الذى يتم بين السلطات العسكرية المختصة لأطراف النزاع كما هو منصوص عليه بالمادة ٢٩. وفى حالة عدم وجود هذا الإتفاق، فإن الطائرات الصحية تعمل على مسئوليتها وحدها». ولكن، حتى فى حالة عدم وجود هذا الإتفاق، «يجب إحترام هذه الطائرات عندما يتم التحقق من أنها طائرات صحية»<sup>(٦٣)</sup>.

٣ - وجود الطائرة في مناطق تحت سيطرة طرف معاد: إذا كانت الطائرة الصحية المعنية تطير «فى مناطق أرضية أو بحرية يسيطر عليها فى الواقع طرف معاد»، فإن هذه الطائرة يكون لها الحق فى أن تحمى «... بشرط أن يتم التوصل مسبقاً، بالنسبة لطيرانها

الشارة المميزة المنصوص عليها فى المادة ٣٨ من إتفاقية جنيف لتحسين حال الجرحى والمرضى بالقوات المسلحة فى الميدان لسنة ١٩٤٩».

وعلى الرغم من أن مفهوم «الطائرات الصحية» يقتصر، طبقاً للمادة ١/٢٢ من إتفاقية جنيف الرابعة ١٩٤٩، على الطائرات المستخدمة فقط «لنقل الجرحى أو المرضى المدنيين ... أو نقل الموظفين الطبيين أو المهتمات الطبية»، فإن هذا المفهوم قد تحرر من هذا الإطار الضيق، وإكتسب بعداً أكثر إتساعاً فى البروتوكول الإضافى الأول ١٩٧٧، حيث أكدت المادة ٨ منه على أن «تعبير» الطائرة الصحية aéronef sanitaire «يعنى كل وسيلة نقل صحية بطريق الجو».

## ثانياً - إلتزام أطراف النزاع بالتعاون لوضع الإتفاق المنظم لحماية الطائرات الصحية :

علاوة على أن البروتوكول الإضافى الأول ١٩٧٧ قد أضفى على مفهوم الطائرات الصحية بعداً واسعاً، فإنه أعاد التأكيد فى المادة ٢٤ منه على أن هذه الطائرات يجب أن تحترم وتحمى طبقاً لأحكامه، وأنه يجب على أطراف النزاع المسلح أن تتعاون من أجل وضع الإتفاق أو الشروط المنظمة لحماية هذه الطائرات أثناء هذا النزاع.

بيد أن قوة تعاون أطراف النزاع فى وضع الشروط المنظمة لحماية الطائرات الصحية، تتوقف على المنطقة التى تتواجد فيها الطائرة الصحية المعنية. وذلك على النحو التالى :

(٦٢) يراجع المادة ٢٥ من البروتوكول الإضافى الأول لسنة ١٩٧٧.

(٦٣) يراجع المادة ٢٦ من البروتوكول الإضافى الأول لسنة ١٩٧٧.

إعطاء الطائرة الوقت الكافى للإمتثال، قبل اللجوء إلى الهجوم عليها<sup>(٦٦)</sup>.

فطبقا للمادة ١/٣٠، عندما تطير أي طائرة صحية فى منطقة يسيطر عليها طرف معاد، أو فى منطقة «لا تسيطر عليها بوضوح فى الواقع أية قوة»، يخول الطرف المعنى الحق فى أن يطلب من الطائرة المعنية الهبوط على الأرض أو فى البحر بقصد تفتيشها. وفى هذه الحالة، يجب على هذه الطائرة أن تمتثل لأى أمر يصدر إليها بالهبوط<sup>(٦٧)</sup>.

وبالطبع، عندما تهبط الطائرة المعنية يجب أن يقتصر هذا التفتيش على التحقق من أن، هذه الطائرة: ١ - هى طائرة صحية فى معنى المادة ٨ / ز من البروتوكول الإضافى الأول لسنة ١٩٧٧؛ ب - وأنها لم ترتكب أى مخالفة للشروط المقررة بالمادة ٢٨ من هذا البروتوكول<sup>(٦٨)</sup>؛ ج - وأنها لم تطرُ فى حالة عدم وجود إتفاق أو بالمخالفة لإتفاق مسبق، عندما يكون هذا الإتفاق مطلوباً أو واجبا<sup>(٦٩)</sup>.

وإذا كانت الطائرة الصحية المعنية، تنتمى لطرف معاد، أو لدولة محايدة أو لدولة أخرى لا

فى هذه المناطق، إلى إتفاق مع السلطة المختصة بهذا الطرف المعادي<sup>(٦٤)</sup>.

بيد أنه يجب التأكيد هنا على أن، عدم وجود إتفاق مسبق مع الطرف المعادي المختص أو حتى عدم إحترام الطائرة الصحية المعنية لهذا الإتفاق فى حالة وجوده، لا يعرض هذه الطائرة تلقائياً لخطر الهجوم عليها، بشرط أن تكون هذه الطائرة قد حلقت أو طارت فى المنطقة المعنية «يسبب خطأ ملاحيا أو حالة طارئة تؤثر على سلامة الطيران». ولكن، حتى لا تتعرض الطائرة المعنية لخطر الهجوم عليها فى هذه الحالة، يجب عليها «أن تفعل ما فى وسعها لبيان هويتها وإخطار الطرف المعادي بهذه الهوية»<sup>(٦٥)</sup>.

وفى هذه الحالة، عندما يعرف الطرف المعادي أن الطائرة المعنية هى طائرة صحية، يجب عليه أن يعمل كل الجهود المعقولة، لإعطاء الأمر لهذه الطائرة بالهبوط على الأرض أو فى البحر طبقا للمادة ١/٣٠ من البروتوكول الأول لسنة ١٩٧٧، أو لإتخاذ تدابير أخرى من أجل حماية مصالح هذا الطرف، وفى الحالتين يجب

(٦٤) يراجع المادة ٢٧ من البروتوكول الإضافى الأول ١٩٧٧. ويراجع أيضا المادة ٣/٢٢ من إتفاقية جنيف الرابعة لسنة ١٩٤٩ الخاصة بحماية الأشخاص المدنيين حال الحرب، حيث تنص على أنه «يحظر الطيران (للطائرات الصحية) فوق أراضى العدو أو أرض يحتلها العدو، ما لم يتفق على خلاف ذلك».

(٦٥) يراجع المادة ٢٧ من البروتوكول الأول لسنة ١٩٧٧.

(٦٦) يراجع المادة ٢٧ من البروتوكول الإضافى الأول لسنة ١٩٧٧.

(٦٧) يراجع المادة ٤/٢٢ من إتفاقية جنيف الرابعة لسنة ١٩٤٩ الخاصة بحماية الأشخاص المدنيين حال الحرب، والمادة ١/٣٠ من البروتوكول الإضافى الأول لسنة ١٩٧٧.

(٦٨) تضمنت المادة ٢٨ من البروتوكول الإضافى الأول ل ١٩٧٧ بعض الشروط، التى تضمن عدم إستخدام الطائرات الصحية لأغراض عسكرية. فطبقا لهذه المادة: ١ - يحظر على أطراف النزاع إستخدام طائراتهم الصحية للحصول على فائدة عسكرية على طرف معاد. ويجب ألا تستخدم هذه الطائرات الصحية لجعل أهداف عسكرية فى منجى من الهجوم. ٢ - يجب ألا تستخدم الطائرات الصحية للبحث عن معلومات ذات طبيعة عسكرية أو نقلها، ويجب ألا تنقل مواد مخصصة لأغراض عسكرية. ويحظر عليها نقل أشخاص أو شحنة غير مشمولة بالتعريف المقرر فى المادة ٨/ف. ٣ - يجب ألا تنقل الطائرات الصحية أية أسلحة أخرى خلاف الأسلحة الخفيفة والذخيرة التى سحبت من الجرحى والمرضى والغرقى الموجودين على متنها، والأسلحة الخفيفة الفردية الضرورية التى تتيح للأشخاص الصحيين الموجودين على الطائرة الصحية الدفاع عنهم والدفاع عن الجرحى والمرضى والغرقى اللذين تحملهم الطائرة. ٤ - يجب ألا تستخدم الطائرات الصحية للبحث عن الجرحى والمرضى والغرقى، ما لم يوجد إتفاق مسبق مع الطرف المعاد.

(٦٩) يراجع المادة ٢/٣٠ . ٤ من البروتوكول الإضافى الأول لسنة ١٩٧٧.

للطائرات الصحية، ومستويات طيرانها، ووسائل التحقق منها».

٢ - يجب على الطرف الذى يستقبل إخطار طبقاً للمادة ٢٥ أن يقر بإستقباله دون تأخير».

٣ - يجب على الطرف الذى يستقبل طلباً لإتفاق مسبق «أن يخطر أيضاً بأسرع ما يمكن الطرف الطالب» سواء بقبوله لهذا الطلب أو رفضه أو إقتراحه «المعقول» بتعديله<sup>(٧٣)</sup>. وعلى، الطرف الطالب بدوره، إذا قبل هذا الإقتراح العكسى، «أن يخطر الطرف الآخر بموافقتة».

٤ - يجب على الأطراف المعنية أن «تتخذ التدابير الضرورية من أجل عمل هذه الإخطارات و إبرام هذه الإتفاقات بأسرع ما يمكن.

٥ - يجب على كل الأطراف أن تبلغ هذه الإخطارات والإتفاقات «بسرعة إلى الوحدات العسكرية المعنية»، وأن تبلغ هذه الوحدات العسكرية بسرعة أيضاً، «بوسائل التحقق المستخدمة من هوية الطائرات الصحية المعنية»<sup>(٧٤)</sup>.

وفى الحقيقة، أيا كانت القواعد المنظمة لطيران الطائرات الصحية أثناء النزاع المسلح، فإنه يجب التأكيد بصفة عامة على أنه «لا يمكن وقف الحماية للوحدات الصحية المدنية»، بما فيها الطائرات الصحية، أثناء النزاعات المسلحة، «إلا إذا إستخدمت لإرتكاب أعمال ضارة أو مؤذية للعدو، خارج غايتها الإنسانية»<sup>(٧٥)</sup>.

تشارك فى النزاع، وأوفت بالشروط السابقة، يجب على الطرف الذى ينفذ التفتيش أن يرخص للطائرة «بمواصلتها طيرانها بدون تأخير»<sup>(٧٠)</sup>. وفى الحالة التى لا تستوفى فيها الطائرة المعنية الشروط المذكورة، «يجوز للطرف الذى يباشر التفتيش «حجز هذه الطائرة أو الإستيلاء عليها»، ولكن يجب على هذا الطرف أن يعامل الأشخاص الموجودين على هذه الطائرة، طبقاً للأحكام وثيقة الصلة بإتفاقيات جنيف ١٩٤٩ والبروتوكول الإضافى الأول ١٩٧٧<sup>(٧١)</sup>،<sup>(٧٢)</sup>.

### ثالثاً - كيفية وضع الإتفاق المنظم لحماية الطائرات الصحية :

حتى يمكن التوصل إلى إتفاق مسبق بين الأطراف المعادية بشأن الشروط المنظمة لطيران الطائرات الصحية أثناء النزاع المسلح، يجب على الطرف المعنى أن يطلب من الطرف الآخر أو يخطره برغبته فى إبرام إتفاق لتنظيم طيران الطائرات الصحية. وقد وضعت المادة ٢٩ من البروتوكول الإضافى الأول لسنة ١٩٧٧ القواعد التى تنظم تبادل الطلبات أو الإخطارات بالرغبة فى إبرام هذا الإتفاق المسبق، والشروط الواجب توافرها فى هذه الطلبات أو الإخطارات. وهذه القواعد والشروط، هى :

١ - يجب أن تتضمن الإخطارات أو الطلبات بالإتفاق المسبق المشار إليه أنفا «العدد المتوقع

(٧٠) فقد أكدت المادة ٢٢/٤ من إتفاقية جنيف الرابعة لسنة ١٩٤٩ الخاصة بحماية الأشخاص المدنيين حال الحرب على أنه «يمكن للطائرة ومستقليها مواصلة طيرانها بعد أى تفتيش قد يحدث».

(٧١) يراجع المادة ٢٠/٢ . ٤ من البروتوكول الإضافى الأول لسنة ١٩٧٧.

(٧٢) وفيما يتعلق بتنظيم طيران الطائرات الصحية فوق أقاليم الدول المحايدة أو غير الأطراف فى النزاع المسلح، فإن المادة ٣١ من البروتوكول الإضافى الأول لسنة ١٩٧٧ تنطوى على أحكام مشابهة لتلك التى تنظم طيران هذه الطائرات فى «المناطق الواقعة تحت سيطرة الطرف المعاد».

(٧٣) وتجدر الإشارة هنا إلى أن الإقتراح بتعديل الطلب يكون معقولا حتى لو تضمن منع أو تقييد طيران آخر فى المنطقة المقصودة والمدة المعنية.

(٧٤) بالنسبة لهذه القواعد والشروط، يراجع المادة ٢٩ من البروتوكول الإضافى الأول ١٩٧٧.

(٧٥) يراجع المادة ١٣/١ من البروتوكول الإضافى الأول لسنة ١٩٧٧.

### المبحث الرابع إنتهاك قواعد حماية الطيران المدني حال النزاعات المسلحة يعد جريمة حرب

تنص المادة ١/١٤٦ من إتفاقية جنيف الرابعة لسنة ١٩٤٩ الخاصة بحماية المدنيين وقت الحرب على أن «تتعهد الأطراف السامية المتعاقدة بأن تتخذ أى إجراء تشريعى يلزم لفرض عقوبات جزائية فعالة على الأشخاص الذين يقتربون أو يأمرؤن بإقتراح إحدى المخالفات الجسيمة لهذه الإتفاقية المبينة فى المادة التالية»<sup>(٧٨)</sup>. وتؤكد المادة ١٤٧ من ذات الإتفاقية على أن «المخالفات الجسيمة التى تشير إليها المادة السابقة هى التى تتضمن أحد الأفعال التالية إذا إقترفت ضد أشخاص محميين أو ممتلكات محمية بالإتفاقية: القتل العمد، وتعمد إحداث آلام شديدة أو الإضرار الخطير بالسلامة البدنية أو الصحة، وتدمير الممتلكات على نحو لا تبرره ضرورات حربية وعلى نطاق كبير بطريقة غير مشروعة وتعسفية»<sup>(٧٩)</sup>.

ولما كان الطيران المدني والأشخاص

وفى النهاية، فإننا نشاطر البعض الرأى فى أن أحكام القانون الدولى الإنسانى الخاصة بحماية الطائرات الصحية، يمكن أن تطبق بعد إجراء جميع التغييرات الضرورية، لحماية الطائرات المدنية بصفة عامة، الحماية التى تملئها أو تفرضها أيضا نفس المبادئ الأساسية للإنسانية<sup>(٧٦)</sup>.

وعلى أى حال، فإن البروتوكول الإضافى الأول ١٩٧٧ أقر بوضوح قرينة لحماية، أى عنصر مدنى، فى كل الحالات، أثناء النزاع المسلح، حتى ولو لم تنص وثائق القانون الدولى الإنسانى على حمايته بصفة خاصة. فقد نصت المادة ٢/١ من هذا البروتوكول على أنه، «فى الحالات التى لا ينص فيها هذا البروتوكول أو إتفاقيات دولية أخرى على حماية الأشخاص المدنيين والمقاتلين، فإنهم يظلون فى حماية وسلطان مبادئ قانون الشعوب، كما تنتج من الأعراف الموجودة والمبادئ الإنسانية ومقتضيات الضمير العام»<sup>(٧٧)</sup>.

(٧٦) فقد قال KYRIAKOPOULOS فى هذا الصدد:

A notre avis, les dispositions précitées du droit humanitaire en matière de protection des aéronefs» sanitaires - protection fondée sur les principes fondamentaux d'humanité -, pourraient être mutatis mutandis appliquées dans le cas des aéronefs civils, la protection desquels étant dictée par les mêmes . Georges D. KYRIAKOPOULOS, La sécurité de l'aviation civile en droit, principes fondamentaux international public ..., op. cit., p. 478.

(٧٧) فقد أكدت المادة ٢/١ من البروتوكول الإضافى الأول لسنة ١٩٧٧ شرط دى مارتنز الذى تضمنته ديباجة إتفاقية لاهى الثانية الخاصة بالحرب البرية، والذى أكد على أنه: إذا لم يتم التوصل إلى تقنين كامل لقوانين وأعراف الحرب البرية، فإن المدنيين والمحاربين يظلون فى حماية القوانين والأعراف غير المكتوبة. يراجع فى ذلك: ا. د. صلاح الدين عامر، تطور مفهوم جرائم الحرب...، مرجع سابق، ص ١١٣، هامش ٢٢؛ ا. د. جان بكتيه، مبادئ القانون الدولى الإنسانى، مرجع سابق، ص ٥١.

(٧٨) وتنص الفقرة الثانية من هذه المادة على أن «يلتزم كل طرف متعاقد بملاحقة المتهمين بإقتراح مثل هذه المخالفات الجسيمة أو بالأمر بإقتراحها، وبتقديمهم إلى محاكمة، أيا كانت جنسيتهم. وله أيضا، إذا فضل ذلك، وطبقا لأحكام تشريعه، أن يسلمهم إلى طرف متعاقد معنى آخر لمحاكمتهم ما دامت تتوفر لدى الطرف المذكور أدلة إتهام كافية ضد هؤلاء الأشخاص». كما تنص الفقرة الثالثة من هذه المادة على أن «على كل طرف متعاقد إتخاذ التدابير اللازمة لوقف جميع الأفعال التى تتعارض مع أحكام هذه الإتفاقية بخلاف المخالفات الجسيمة المبينة فى المادة التالية...»

(٧٩) يراجع كذلك إتفاقيات جنيف الأولى والثانية والثالثة لسنة ١٩٤٩، وبصفة خاصة: المواد ٥٠ من الإتفاقية الأولى، والمادة ٥١ من الإتفاقية الثانية، والمادة ١٣٠ من الإتفاقية الثالثة.

بالأشخاص المدنيين، أو أضراراً للأعيان المدنية...».

ويبدو أنه بعد إقرار نظام روما الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية في ١٧ يوليو ١٩٩٨<sup>(٨٠)</sup>، قد تأكد بما لا يدع مجالاً لأى شك أن، الإنتهاك الجسيم للمدنيين والممتلكات المدنية المحمية بالقانون الدولي الإنساني يعد جريمة حرب. فقد نصت المادة ٨/٢ من هذا النظام بوضوح على أنه، «لغرض هذا النظام الأساسي تعنى «جرائم الحرب»:

(أ) الإنتهاكات الجسيمة لإتفاقيات جنيف المؤرخة ١٢ أغسطس ١٩٤٩، ضد الأشخاص، أو الممتلكات الذين تحميهم أحكام إتفاقية جنيف ذات الصلة، والتي تتمثل فى أى فعل من الأفعال التالية: ... ٣ - تعمد إحداث معاناة شديدة أو إلحاق أذى خطير بالجسم أو بالصحة؛ و ٤ - إلحاق تدمير واسع النطاق بالممتلكات والإستيلاء عليها دون أن تكون هناك ضرورة عسكرية تبرر ذلك وبالمخالفة للقانون وبطريقة عابثة.

(ب) الإنتهاكات الخطيرة الأخرى للقوانين والأعراف السارية على المنازعات الدولية المسلحة فى النطاق الثابت للقانون الدولي، أى أى فعل من الأفعال التالية:

١ - تعمد توجيه هجمات ضد السكان المدنيين بصفقتهم هذه أو ضد أفراد مدنيين لا يشاركون مباشرة فى الأعمال الحربية. ٢ - تعمد توجيه هجمات ضد مواقع مدنية، أى المواقع التى لا تشكل أهدافاً عسكرية. ٣ - تعمد شن هجمات ضد موظفين مستخدمين أو منشآت أو مواد أو وحدات أو مركبات مستخدمة فى مهمة من مهام المساعدة الإنسانية ... ٤ -

الموجودون على متن الطائرات المدنية أو الذين يعملون فى خدمات الحركة الجوية المدنية والطائرات الصحية يتمتعون بالحماية من الإعتداء عليهم حال النزاعات المسلحة طبقاً لقواعد قانون الحرب التقليدى أو القانون الدولي الإنساني، لأنهم يدخلون، كما أوضحنا، فى عداد المدنيين والأهداف المدنية، فإن تعمد إنتهاك هذه الحماية المقررة للطيران المدني حال النزاعات المسلحة، عن طريق القتل العمد وتعمد إحداث آلام شديدة وأضرار خطيرة بالسلامة البدنية أو الصحية للأشخاص المدنيين المستخدمين لهذا لطيران أو العاملين فيه وتدمير الطائرات المدنية على نحو لا تبرره ضرورة حربية، يشكل إنتهاكاً جسيماً لمدنيين وممتلكات مدنية محمية بالقانون الدولي الإنساني، ومن ثم يعد جريمة حرب. وبالتالي يجب معاقبة فاعلها جنائياً، وتعويض ضحايا هذه الإنتهاكات عن الأضرار التى لحقت بهم.

كما أكدت المادة ٨٥ من البروتوكول الإضافى الأول لسنة ١٩٧٧ على أن هذه الأعمال تشكل إنتهاكات جسيمة للقانون الدولي الإنساني، وبالتالي تعد جريمة حرب، «إذا إقترفت ضد أفراد الخدمات الطبية ... أو ضد الوحدات الطبية أو وسائل النقل الطبى التى يسيطر عليها الخصم ويحميها هذا البروتوكول»، أو إذا ... «شن هجوم عشوائى على الأفراد المدنيين والأعيان المدنية عن معرفة بأن مثل هذا الهجوم يسبب خسائر بالغة فى الأرواح، أو إصابات بالأشخاص المدنيين أو أضراراً للأعيان المدنية»، أو إذا ... «شن هجوم على الأشغال الهندسية ... عن معرفة بأن مثل هذا الهجوم يسبب خسائر بالغة فى الأرواح، أو إصابات

(٨٠) تجدر الإشارة فى هذا الصدد إلى أن نظام روما الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية قد تم إقراره فى ١٧ يوليو ١٩٩٨، ودخل حيز النفاذ فى الأول من يوليو ٢٠٠٢.

كبيرة فى تحقيق الرفاهية الإجتماعية والإقتصادية لأمم وشعوب العالم، وإيجاد وإبقاء الصداقة وحسن التفاهم بين هذه الأمم والشعوب، وتحقيق السلام والتنمية الدوليين. بيد أن، الأنشطة العسكرية التى تجرى فى إطار النزاعات المسلحة أو الحرب تنطوي على خطورة بالغة بالنسبة لسلامة هذا الطيران وأمنه.

لذلك على الرغم من أن للدول الحق فى وقف تطبيق إتفاقية شيكاغو بشروط محددة فى حالة الحرب، فإنه لا يمكنها أن تتحرر من التدابير الخاصة بحماية الطيران المدنى وضمان سلامته. كذلك فإن ضرورة حماية الطيران المدنى الدولي من الأنشطة العسكرية للدول حال الحرب تفرض نفسها، حتى خارج الإلتزامات المقررة بإتفاقية شيكاغو، لأسباب أنسانية أساسية تكمن فى قانون النزاعات المسلحة، بفرعية : التقليدى المتمثل فى قانون الحرب؛ والمعاصر المتمثل فى القانون الدولي الإنسانى. وعلى ذلك،خلصنا إلى أن قانون النزاعات المسلحة بشقبة التقليدى والمعاصر يمنح الطيران المدنى، سواء كان محايدا أم معاديا، حماية مؤكدة وحصانة مطلقة، طالما لم يتحول إلى طيران عسكرى. ومن ثم أكدنا على أن تعمد إنتهاك هذه الحماية المقررة للطيران المدنى حال الحرب أو النزاعات المسلحة يعد جريمة حرب، تستوجب عقاب فاعلها وتعويض ضحاياها.

«تم بفضل الله، فله الحمد من قبل ومن بعد»

تعتمد شن هجوم مع العلم بأن هذا الهجوم سيسفر عن خسائر تبعية فى الأرواح أو عن إصابات بين المدنيين أو عن إلحاق أضرار مدنية ... ١٣ - تدمير ممتلكات العدو أو الإستيلاء عليها مالم يكن هذا التدمير أو الإستيلاء مما تحتمه ضرورات الحرب ... ٢٤ - تعمد توجيه هجمات ضد المبانى والمواد والوحدات الطبية ووسائل النقل والأفراد من مستعملى الشعارات المميزة المبينة فى إتفاقيات جنيف طبقا للقانون الدولي»<sup>(٨١)</sup>.

ولاشك أن أى هجوم على الطيران المدنى يسبب خسائر فادحة فى أرواح المدنيين الموجودين على متن الطائرات المدنية، فضلا عن المعاناة والألام التى تلحق بهم وبذويهم. كما أنه يسبب خسائر بالغة بالأموال والممتلكات المدنية المتمثلة فى مرافق تشغيل الطيران المدنى وأمتعة الركاب والطائرات المدنية ذاتها وخدمات الحركة الجوية برمتها. وعلى ذلك، فإن أى إنتهاك متعمد للحماية المقررة للطيران المدنى، يشكل مخالفة جسيمة للقانون الدولي الإنسانى. ومن ثم يعد جريمة حرب، طبقا للمادة ٢/٨ من نظام روما الأساسى للمحكمة الجنائية الدولية، يستوجب عقاب فاعله وتعويض ضحاياها.

### خاتمة

لا شك فيه أن الطيران المدنى الدولي يؤدى الآن دورا بالغ الأهمية للجماعة الدولية فى كل أوجه العلاقات الدولية. فهو يساهم مساهمة

(٨١) -Statut de Rome de la Cour pénale internationale, dans: P.-M. DUPUY, Les grands textes de droit international public, 5e édition, 2006, Dalloz, p. 232 - 310.