

مبنای قانون اساسی و قانونی حاکمیت دولت بر حریم هوایی آن

امیر علی عبد^۱، محمود مال میر^۲، علی عادل اسماعیل کاشف الغطاء^۳، محمود اشرافی^۴

^۱ دانشجوی دکتری تخصصی حقوق جزا و جرم شناسی، دانشگاه آزاد اسلامی اصفهان (واحد خوراسگان)، اصفهان، ایران

^۲ دانشیار پایه ۱۳، عضو هیات علمی دانشگاه آزاد، دانشگاه آزاد اسلامی اصفهان، اصفهان، ایران

^۳ استاد دانشگاه کوفه، کوفه، عراق

^۴ دانشیار، گروه حقوق جزا و جرم شناسی، دانشگاه آزاد اسلامی اصفهان (واحد خوراسگان)، اصفهان، ایران

چکیده

حریم هوایی یکی از مناطق مهمی است که دولت بر آن اقتدار و حاکمیت خود را اعمال می کند. اخیراً علاقه کشورها به حریم هوایی به دلیل اهمیت زیاد آن در عملیات حمل و نقل هوایی و پرواز هواپیما بر فراز آن به منظور حمل و نقل یا مبادلات تجاری افزایش یافته است، زیرا حمل و نقل از دهه ۱۹۲۰، به یکی از مهم ترین استراتژی های اقتصادی و سیاسی و همچنین امنیت تبدیل شده است که ذهن بسیاری از کشورها را به خود مشغول می کند، کشورهایی که برای توسعه سیستم حمل و نقل هوایی و رساندن این سیستم به بالاترین سطوح توسعه، ایمنی و امنیت سخت در تلاش هستند و این امر می تواند تنها با سازماندهی حفاظت قانونی از فضا یا حریم هوایی در هر کشور امکان پذیر شود، زیرا این یکی از مهمترین کلیدهای دولت برای بیان روابط، اقتدار، وضعیت و اقتصاد خود در میان سایر کشورها است. علاوه بر این، ایمنی حمل و نقل هوایی نقش عمده و برجسته ای در حمایت و کمک به کشورها در تدوین سیاست های مختلف، اعمال اختیارات و حاکمیت بر آنها، حفظ استقلال و دستیابی به اهداف، ایفا می کند. ناوبری هوایی در حریم هوایی عراق، مصر و امارات با تأمین بودجه دولت با درآمدهای مالی که از طریق اعمال عوارض و مالیات برای پرواز هواپیماها در حریم هوایی عراق، مصر و امارات حاصل می شود، نقش مهم و برجسته ای در حمایت از اقتصاد ملی این کشورها دارد. از آنجایی که حفظ حریم هوایی اهمیت فراوانی در تضمین و حفظ حاکمیت کشور و تأمین منافع قانونی آن دارد، قانونگذاران عراقی، مصری و اماراتی با اعطای حمایت حقوقی و کیفری از حریم هوایی خود، توجه خود را در این زمینه افزایش داده و هرگونه رفتار مجرمانه یا تجاوزکارانه که حریم هوایی را در معرض خطر یا آسیب قرار می دهد را جرم انگاری کرده اند.

واژه های کلیدی: قانون اساسی، حریم هوایی دولت، ناوبری هوایی، قانون حاکمیت دولت بر حریم هوایی

۱- مقدمه

مبنای قانون اساسی و قوانین برای حریم هوایی کشور در قوانین عراق، مصر و امارات، حفاظت از آن است. در مورد این مساله، قانونگذار عراقی، مصری و اماراتی چه از طریق قانون کیفری عراق، مصر و امارات و چه از طریق قوانین خاص مانند قوانین هواپیمایی کشوری (قوانین هوانوردی غیر نظامی)، با تعیین مجازات برای هر فردی که مرتکب اعمال و رفتارهای مجرمانه ای شود، قوانین خود را اعمال می کنند. تنظیم حقوقی تردد هواپیماها در حریم هوایی کشورها با ایجاد مبانی قانون اساسی و قانونی برای تنظیم و حمایت کیفری از حریم هوایی کشورها اعم از قانون اساسی، قوانین داخلی، معاهدات یا موافقتنامه های بین المللی مربوط در این زمینه، انجام می گیرد؛ و برای اینکه این کشورها بتوانند از حریم هوایی خود در برابر هرگونه تجاوز یا حمله ای که علیه آنها رخ می دهد محافظت کنند، باید عبور هواپیماهای متعلق به سایر کشورها از حریم هوایی خود را چه از طریق قانون اساسی و یا قوانین داخلی خود، یا از طریق موافقت نامه های بین المللی مربوط به حریم هوایی، تنظیم کنند؛ زیرا حریم هوایی کشور تابع حاکمیت و اقتدار دولت است و دولت حاکمیت خود را به طور کامل بر حریم هوایی اعمال می کند، زیرا حاکمیت دولت بر افراد، قلمرو و اراضی خود یکی از مواردی است که قانونگذار برای حفظ حاکمیت، امنیت و ثبات کشور به آن توجه زیادی دارد. زمانی که قانونگذار عراقی و همچنین قانونگذاران مصری و اماراتی مبانی قانونی را برای حفاظت از حاکمیت دولت در حریم هوایی آن وضع کردند، هدف آنها حفظ منافع قانونی در خور حمایت در برابر هرگونه رفتار یا حمله ی جنایتکارانه ای که حاکمیت دولت را در حریم هوایی اش در معرض خطر یا آسیب قرار می دهد، بود. حمایت کیفری از حریم هوایی کشور مجموعه ای از متون قانونی مجازاتی است که در قانون کیفری عراق، مصر و امارات، یا مندرج در قانون هوانوردی غیرنظامی عراق، مصر و امارات است که هدف آن ارائه ی حمایت قانونی کیفری از حریم هوایی کشور از طریق جرم انگاری اعمال و رفتارهایی است که این حاکمیت (یعنی حاکمیت دولت) را نقض می کند و عاملان آن را با هدف دستیابی به منافع قانونی و حفظ امنیت و ثبات خارجی کشور، مجازات می کند.

۲- ادبیات تحقیق

در مطالعه ی خود، رویکرد تحلیلی تطبیقی را با تحلیل متون قانونی که به حریم هوایی کشور در قوانین عراق، مصر و امارات و قانون هوانوردی غیرنظامی عراق، مصر و امارات اشاره داشتند، در یک تحلیل حقوقی منطقی اتخاذ می کنیم. سپس این متون را با هم مقایسه می کنیم تا به دلیل اهمیت این مطالعه که کمک شایانی به قانونگذار می کند، بین آنها متن برگزیده را در تمام ابعاد آن ترجیح دهیم؛ و این کار از طریق پیشنهاداتی که برای رسیدگی به مشکلات مندرج در متن کیفری برای حفاظت از حریم هوایی دولت ارائه شده است، انجام می گیرد.

۳- سوال تحقیق

با پاسخ به سوالات زیر به مسئله تحقیق خواهیم پرداخت:

آیا قانونگذار عراق، متونی قانونی یا قانون اساسی برای تعریف و سازماندهی حریم هوایی ارائه کرده است؟

آیا قانونگذار عراقی با قوانین مورد مقایسه موافق است؟

آیا متون قانون اساسی یا قانونی با توافقات بین المللی مطابقت دارد؟

۴- روش تحقیق

ما موضوع تحقیق خود را با تقسیم آن به دو بخش، مورد بحث قرار خواهیم داد. در بخش اول به مبانی قانونی قانون اساسی در سطح قانون می پردازیم. در بخش دوم، به مبنای قانونی برای حریم هوایی در سطح بین‌المللی می پردازیم.

۴-۱- بخش اول

هر کشوری در جهان اعمال حاکمیت کامل بر کل حریم هوایی خود را دارد و حق دارد مبانی قانون اساسی و قوانینی را ایجاد کند که با تنظیم این قوانین یا با استفاده از حریم هوایی قلمرو خود به نحوی که با منافع تجاری، اقتصادی، امنیتی و سیاسی آن مطابقت داشته باشد، از حاکمیت، حمایت قانونی یا کیفری کند.^۱

در نتیجه ی تغییرات و ملاحظات و تحولاتی که پس از اواسط قرن بیستم در همه ی عرصه‌های مختلف زندگی رخ داد، برای هر کشوری در جهان غیرممکن شد که برای ایجاد مبادلات، روابط دیپلماتیک تجاری یا اقتصادی در جامعه بین‌المللی، به ویژه در حریم هوایی، با کشورهای دیگر تماس نگرفته یا رابطه ای تأسیس نکند. در حال حاضر فرودگاه‌ها و شرکت‌های هواپیمایی زیادی در سراسر جهان وجود دارند که عملیات حمل و نقل افراد و کالا را انجام می دهند. البته در تمام نقاط جهان این امر مستلزم مقررات قانونی و مبانی قانون اساسی است که عبور و مرور هواپیماهای متعلق به شرکت‌های دولتی، یا شرکت‌های خصوصی در کشورهای مختلف جهان به منظور حفاظت از حاکمیت کشورها را تنظیم کند؛ زیرا عبور این هواپیماها یکسری حقوق و تعهداتی را به همراه خواهد داشت که متوجه دولت می شود که از حریم هوایی یا قلمرو کشورهای دیگر استفاده یا استفاده می کند، همین امر در مورد کشورهایی که به هواپیماها اجازه عبور از حریم هوایی آنها را می دهند نیز صدق می کند؛ بنابراین، این کشورها خود را با همکاری بین‌المللی برای تنظیم استفاده از حریم هوایی خود از طریق توافق‌نامه‌های بین‌المللی و قوانین اساسی ملی و قوانین مربوط به تنظیم استفاده از حریم هوایی خود مواجه کردند.^۲

قانونگذاران عراقی، مصری و اماراتی به دلیل اهمیت فراوان و حیاتی این حوزه و ارتباط و وابستگی آن به حاکمیت، امنیت، ثبات و امنیت کشور، همگی دغدغه تنظیم حریم هوایی یا سرزمینی را داشتند. از این رو قانونگذار عراق و قانونگذاران مصری و اماراتی با قوانین و مقررات متعددی سعی در تنظیم ترافیک هوایی غیرنظامی و تعریف حقوق آن کردند. و همچنین تعهدات کشورهایی که از حریم هوایی عراق، مصر و امارات استفاده می کنند، چه از طریق قانون اساسی یا قوانین داخلی که اغلب منعکس کننده توافقات بین‌المللی و منطبق و سازگار با آنها است، یا از طریق معاهدات یا موافقت‌نامه‌های بین‌المللی اعم از دوجانبه یا جمعی، مربوط به تنظیم استفاده از حریم هوایی یا سرزمینی است و در مورد این موضوع به صورت دقیق و جامع صحبت می کنیم.

۴-۱-۱- اساس قانون اساسی حاکمیت دولت بر حریم هوایی خود در (عراق - مصر - امارات)

قانون اساسی هر مبنای، منابع و اجزای حقوقی هر ایالت تلقی می شود، زیرا قانون عالی آن را تشکیل می دهد و بر سایر قوانین حاکم بر کشور برتری دارد. قانون اساسی از بعد سیاسی شکل دولت و حکومت را تعیین می کند و شکل حکومت نیز در پرتو قانون اساسی تعیین می شود. خواه این حکومت سلطنتی باشد یا جمهوری، یا شکل حکومت پارلمانی یا ریاست جمهوری باشد، همه ی قوانین دیگر در کشور حمایت قانونی خود و همچنین نیروی الزام آور خود را از قانون اساسی می گیرند. علاوه بر نقش قانون اساسی در تشکیل مقامات، تعیین اختیارات مختلف آنها در کشور و ترسیم حدود هر یک از این مقامات به منظور عدم تعارض بین آنها، تضمین‌هایی واقعی برای حقوق و آزادی‌هایی که افراد مردم در پرتو قانون اساسی از آن برخوردارند، ارائه می شود. اهمیت قانون اساسی در این است که در محدوده آن و بر اساس آن، برای هیچ کس حاکمیتی جز افراد مردمی وجود ندارد و هیچ حقی بدون قید و محدودیت وجود ندارد و حتی مردم با محدودیت‌هایی که تعیین می کنند، از حقوق

مختلف خود استفاده می کنند. قانون اساسی بر اساس سازوکارهایی است که برای حضور نمایندگان مردم در مجامع پارلمانی بدون توجه به تفاوت نام آنها بین کشورها، ایجاد می شود.^۳

حاکمیت بهترین بیان اعمال قدرت و کنترل دولتها بر حریم هوایی آنهاست که نوع سیاست قانونگذاری را که منافع آنها را تامین می کند، تایید می کند. حاکمیت کنترل خود را بر قلمرو خود، خواه قلمرو زمینی، سرزمین آبی و یا حریم هوایی اعلام می کند و قانون اساسی بالاترین و عالی ترین قانون کشور را تشکیل می دهد که از طریق آن پایه ها و اجزای اساسی که هر کشوری بر آن استوار است، تشکیل می شود. قلمرو (حریم) یکی از مهمترین ارکان هر کشور در کنار دولت و مردم تلقی می شود، زیرا قلمرو یکی از ارکان دولتی است که حاکمیت، اقتدار و اختیارات مختلف خود را بر آن اعمال می کند و آن را بر اساس قوانین خود تنظیم می کند.^۴ در حالی که قانون اساسی یکی از پایه های اصلی است که به حاکمیت دولت بر حریم هوایی آن اشاره دارد و تأیید می کند که حاکمیت دولت شامل تمام قلمرو آن از جمله حریم هوایی می شود. در حالی که قانون اساسی عراق و همچنین قانون اساسی مصر و امارات با اشاره تلویحی به حاکمیت دولت بر حریم هوایی آن تاکید کرده اند. این امر مطابق با مقررات قانون اساسی در مورد اهمیت حریم هوایی برای امنیت کشور و لزوم حفظ آن از هرگونه تجاوز یا نقض و عدم ورود به فضا یا حریم هوایی است مگر بر اساس مفاد معاهده بین المللی یا به موجب مجوزهای خاص. حاکمیت دولت و حفظ آن، علاوه بر حقوق بین الملل، از مهمترین مباحث حقوق اساسی است.^۵ ما اساس قانون اساسی حاکمیت دولت بر حریم هوایی خود را در قانون اساسی عراق، مصر و امارات با توجه به ترتیبات زیر مورد بحث قرار خواهیم داد:

الف: مبنای قانون اساسی حاکمیت دولت بر حریم هوایی آن در قانون اساسی عراق در سال ۲۰۰۵

عراق به یک کشور فدرال متشکل از یک منطقه و یک دولت فدرال تبدیل شده است. به همین ترتیب، مقامات منطقه ای کردستان پس از تصویب قانون اساسی عراق در سال ۲۰۰۵، حاکمیت خود را بر بخشی از خاک عراق در شمال اعمال می کنند. اعمال حاکمیت به منظور تامین نیازهای زندگی روزمره شهروندان و اعضای مردم کرد ساکن در سرزمین یا منطقه ی کردستان است و اعمال این حاکمیت مطلق نیست، بلکه نسبی است و در حدود اعمال اختیاراتی است که قانونگذار عراق در قانون اساسی عراق در حال اجرا به مناطق فدرال اعطا کرده است.

در اصل یک قانون اساسی آمده است: «جمهوری عراق یک کشور فدرال و یک کشور مستقل با حاکمیت کامل است و نظام حکومتی آن جمهوری، نمایندگی، پارلمانی و دموکراتیک است و این قانون اساسی ضامن وحدت کشور عراق است؛ و ماده ۵ آن مقرر می دارد: حاکمیت قانون و مردم منشأ قوا و مشروعیت آنهاست و از طریق رای مستقیم و عمومی مخفی و از طریق نهادهای قانون اساسی آن اعمال می شود.

در اصل ۱۵ آمده است: «هر فردی حق حیات دارد و حق امنیت و آزادی دارد، سلب یا تحدید هیچ یک از این حقوق جایز نیست مگر به موجب قانون.

همچنین در ماده (۴۴) آن مقرر می دارد: «اول: عراقی در داخل و خارج از عراق آزادی تردد و آزادی رفت و آمد و اقامت دارد. در اصل (۶۷) آن آمده است: «رئیس جمهور، رئیس دولت است و نماد وحدت ملت است و حاکمیت کشور را تضمین می کند. حفظ حاکمیت، استقلال، وحدت و تمامیت ارضی عراق بر اساس احکام قانون اساسی می باشد.

ب: قانون اساسی حاکمیت دولت بر حریم هوایی آن در قانون اساسی اصلاح شده مصر در سال ۲۰۱۴

قانونگذار مصر به طور ضمنی به حاکمیت دولت بر قلمرو خود اشاره کرده است، همانطور که در ماده ۱ قانون اساسی مصر به شماره فوق آمده است. "جمهوری عربی مصر یک کشور با حاکمیت یکپارچه و غیرقابل تقسیم است و نظام آن جمهوری خواهانه و دموکراتیک است که بر اساس تابعیت و حاکمیت "قانون" است."^۶

در ماده (۴) آن مقرر شده است: حاکمیت تنها متعلق به مردم است و آنها منشأ اقتدار و حفظ وحدت ملی خود بر اساس اصول برابری، عدالت و فرصت‌های برابر در میان همه شهروندان هستند. این با توجه به روشی است که در قانون اساسی آمده است. در ماده (۵۹) آن مقرر شده است: "زندگی امن حق هر فرد یا انسان است و دولت متعهد به تامین امنیت و اطمینان برای شهروندان خود و هر فرد یا انسانی است که در سرزمین خود زندگی می‌کند".

ماده (۶۲) آن نیز مقرر می‌دارد: آزادی رفت و آمد، اقامت و مهاجرت تضمین شده است.

ماده (۸۶) آن مقرر می‌دارد: حفظ امنیت ملی یک وظیفه و تکلیف همگانی و رعایت آن یک مسئولیت ملی است که قانون آن را تضمین کرده است.

ماده (۹۴) مقرر می‌دارد: حاکمیت قانون اساسی حکومت در دولت است. دولت تابع قانون و تابع استقلال، مصونیت و بی‌طرفی قوه قضائیه است که ضمانت‌های اساسی حمایت از حقوق و حمایت از آزادی هاست.

ماده (۱۳۹) نیز مقرر می‌دارد:

رئیس جمهور، رئیس دولت و رئیس قوه مجریه آن است که حافظ استقلال و یکپارچگی ملت و یکپارچگی سرزمینش است و ملزم به احکام قانون اساسی است و اختیارات خود را مطابق قانون اساسی اعمال و اجرا می‌کند.

ج: مبنای قانون اساسی حاکمیت دولت بر حریم هوایی آن در قانون اساسی اصلاح شده امارات متحده عربی در

سال ۱۹۷۱

قانونگذار اماراتی مشتاق بود و بر حاکمیت قانون و حاکمیت دولت بر قلمرو آن تاکید داشت.

در ماده (۲) قانون اساسی شماره فوق آمده است: اتحادیه در اموری که به آن محول شده است، بر تمامی و همه ی سرزمین‌ها و آب‌های سرزمینی که در داخل مرزهای کشور امارات قرار دارند، مطابق با مفاد این قانون اساسی، حاکمیت خواهد داشت.

در ماده (۳) آن مقرر شده است: کشور عضو امارات حاکمیت خود را بر اراضی و آب‌های سرزمینی خود در همه و تمامی موضوعاتی که اتحادیه بر اساس و بر مبنای این قانون اساسی صلاحیت ندارد، اعمال می‌کند.

همانطور که ماده (۴) آن مقرر می‌دارد: اتحادیه نمی‌تواند از حق حاکمیت خود صرف نظر کند یا بخشی از سرزمین‌ها یا آب‌های خود را واگذار کند.

در ماده (۱۰) آن آمده است: اهداف اتحادیه حفظ استقلال، حاکمیت، امنیت و ثبات دولت، دفع هرگونه تجاوز علیه موجودیت آن، حمایت از حقوق و آزادی‌های مردم در اتحادیه و دستیابی به همکاری نزدیک بین امارت‌های آن به نفع مشترک آنها است که برای رسیدن به این اهداف و شکوفایی و پیشرفت در همه زمینه‌ها و فراهم آوردن زندگی بهینه برای همه شهروندان است. هر یک از اماراتی‌های عضو حق استقلال و حاکمیت امارات دیگر را در امور داخلی خود در محدوده و مطابق این قانون اساسی دارند.

ماده ۲۹ نیز مقرر می‌دارد: آزادی رفت و آمد و آزادی اقامت برای اتباع طبق قانون و در حدود آن تضمین می‌شود. از موارد فوق، به ما نشان می‌دهد که:

۱- قانون اساسی عراقی برای سال ۲۰۰۵ و قانون اساسی مصر برای سال ۲۰۱۴ اصلاح شد و قانون اساسی امارات متحده عربی برای سال ۱۹۷۱ اصلاح شده است، در این اصلاحات آنها به حاکمیت دولت بر حریم هوایی آن به طور واضح و صریح اشاره نکردند، بلکه در این قوانین اساسی به طور ضمنی به حاکمیت دولت بر قلمرو آن اشاره کردند.

۲- قانون اساسی بالاترین هرم به عنوان پایه ای برای حاکمیت دولت در منطقه خود است. قانونگذار عراقی و همچنین قانونگذاران مصری و اماراتی بر حاکمیت و استقلال کامل دولت تاکید کردند و این قانونگذاران، حاکمیت قانون و مردم را منبع اقتدار و مشروعیت خود قرار دادند. بر اساس این قوانین اساسی، آنها این قانونگذاران را رئیس جمهور کردند که نماد وحدت ملت است و نماینده ی حاکمیت کشور، تضمین تبعیت از قانون اساسی و حفظ حاکمیت، استقلال، وحدت و تمامیت ارضی عراق بر اساس مفاد قانون اساسی می‌باشد.

۳- قانون اساسی اصلاح شده ۱۹۷۱ امارات، منحصرأ از قانون اساسی عراق و مصر گرفته شده که در آن به وضوح و صریح به موضوع عدم اجازه ی اتحادیه برای واگذاری حق حاکمیت خود یا ترک بخشی از سرزمین یا آب های خود اشاره داشت. این اقدامی مثبت و قابل ستایش است، زیرا حاکمیت دولت امری بسیار مهم است زیرا با استقلال، موجودیت و امنیت دولت مرتبط است^۸

۴-۱-۲- مبنای قانونی حاکمیت دولت بر منطقه هوایی آن در (عراق - مصر - امارات)

ما اساس حقوقی حاکمیت دولت بر حریم هوایی خود را با روشن کردن آن در سطح حقوقی، در سطح داخلی و در سطح بین‌المللی به ترتیب زیر و به تفصیل مورد بحث قرار خواهیم داد:

الف: مبنای حقوقی حاکمیت دولت بر حریم هوایی خود در سطح حقوقی

آرای فقهی حقوقدانان در مورد مبنا یا نظام حقوقی حاکمیت دولت بر حریم هوایی یا لایه‌های هوایی بالای حریم هوایی و دریای سرزمینی آن متفاوت و مختلف بوده است. در این زمینه نظریه های زیادی مطرح شده است که به ترتیب زیر به آنها اشاره می‌کنیم:

نظریه ی اول: نظریه اصل آزادی هوا (اصل آزادی مطلق هوا): طرفداران این نظریه که برجسته ترین آنها حقوقدان فرانسوی (فوشه) هستند، معتقدند هوا آزاد است و تابع حاکمیت هیچ کشوری نیست و ناوبری هوایی برای تمامی هواپیماهای متعلق به کشورهای جهان رایگان است. آنها معتقدند که هوا نیز مانند دریای عمومی باید دسترسی عمومی داشته باشد و استفاده از آن باید آزاد و بدون محدودیت باشد^۹.

از نظر طرفداران این نظریه، هوا به دلیل عدم امکان کنترل حاکمیت بر روی آن و عدم امکان اعمال آن، عنصری از قلمرو دولت محسوب نمی‌شود و نمی‌توان آن را تصرف کرد و نمی‌توان آن را کنترل کرد؛ بنابراین باید از محدوده حاکمیت دولت یا دولت ها خارج شود و برای همه ی هواپیماها و حمل و نقل هوایی آزاد بماند زیرا مانند دریا یا دریاها است. افکار عمومی و پیکان های انتقاد به این نظریه معطوف شده است، زیرا این نظریه تهدیدی برای امنیت و ایمنی کشورهایی است که این نظریه را پذیرفته اند، زیرا این نظریه باعث می‌شود دولت کنترل و نظارت بر هواپیماهایی را که از بالای آن عبور می‌کنند و پرواز می‌کنند از دست بدهد. حریم هوایی و این نظریه مانع از آن می‌شود که کشور موافق با این نظریه، از حق خود برای دفاع از امنیت خود استفاده کرده و ثبات و منافع خود را از هرگونه تجاوزی که در قلمرو آن رخ می‌دهد، حفظ کند. همچنین این نظریه آسیب‌های فراوانی به حاکمیت، امنیت و منافع دولت وارد می‌کند و کاربرد آن در عمل، خطرات و هشدارهای بسیاری را برای کشورهای ضعیف و کشورهای کوچک به همراه خواهد داشت^{۱۰}.

نظریه دوم: نظریه ی تایید شده ی حاکمیت در جو (حاکمیت مطلق)

طرفداران این نظریه که برجسته ترین آنها حقوقدان انگلیسی **Weslake**، حقوقدان آلمانی **Grueriwald**، حقوقدان آلمانی **Zittelmann**، حقوقدان بلژیکی **Anzilotti**، حقوقدان ایتالیایی **Devisscher** و حقوقدان هلندی **Nijeholt** هستند. این حقوقدانان معتقدند که حاکمیت دولت بر قلمرو خود است و حریم هوایی بالای قلمرو کشور جزء این قلمرو محسوب می‌شود و دولت کلیه ی امور مربوط به آن را بر عهده می‌گیرد؛ و حوزه های قضایی و مراجع حریم هوایی اضاف بر قلمرو خشکی و دریایی است. از اینجا نتیجه می‌گیرد که هر کشوری حق دارد استفاده از حریم هوایی خود را بر اساس آنچه مناسب و منطبق با منافع و امنیت خود بداند تنظیم کند و حق دارد به سایر کشورهای جهان اجازه ی عبور از طریق حریم هوایی خود با توجه به آنچه که مناسب امنیت و منافع کشور خود بداند، بدهد یا ندهد. طرفداران این نظریه بر اصل مالکیت برتری تکیه کرده اند که می‌گوید که حاکمیت دولت تا آسمان های بالای سرزمین آن امتداد دارد و آن حاکمیت مطلق و کامل است. در این نظریه، فقه این شروط را بر نظریه ی سوء استفاده در استفاده از محل حق، بنا نهاده و آن را نیز با در نظر گرفتن تسهیلات و توافق برای عبور یا فرود به نفع ناوبری هوایی بنا نهاده است^{۱۱}.

حامیان این نظریه اغلب می‌گفتند که مالکیت محدود به جو است که برای سود بردن از آن مفید است. این نظریه به این دلیل مورد انتقاد قرار گرفته است که دولت در عمل نمی‌تواند حاکمیت خود را بر لایه‌های جوی بالای قلمرو خود تحمیل کند، زیرا به رسمیت شناختن حاکمیت دولت بر لایه‌های جو منجر به ایجاد انسداد در ارتباطات می‌شود. سفرهای هوایی بین کشورهای مختلف جهان علاوه بر نقش فزاینده‌ی حاکمیت در بهره‌ی کنونی از طریق درهم تنیدگی و تقویت روابط بین‌المللی بین کشورهای جهان پس از ظهور سازمان بین‌المللی، سازمان ملل متحد که خواستار رشد تقویت روابط بین‌المللی دوستانه و مسالمت‌آمیز بین کشورها و لطمه نخوردن به حقوق سایر کشورها هستند، انجام می‌شود.^{۱۲}

نظریه سوم: نظریه حاکمیت محدود (نظریه مناطق)

اساس این نظریه قیاس هوا و دریا است. طرفداران این نظریه معتقدند که هوا به دو لایه تقسیم می‌شود. لایه‌ی اول مستقیماً بالای قلمرو است و تا مسافت یا فواصل معینی امتداد دارد و تابع حاکمیت و اقتدار دولت است. لایه‌ی دیگر در بالای لایه‌ی اول قرار دارد و یک لایه‌ی آزاد است، زیرا این نظریه مبتنی بر قیاس بر اصولی است که آنها برای آبهای سرزمینی و اصولی که برای دریاهای آزاد با هم ایجاد می‌شوند.^{۱۳}

برخی از طرفداران این نظریه، جو را به سه منطقه تقسیم می‌کنند. منطقه اول منطقه‌ای است که نزدیک به زمین و تابع حاکمیت دولت است، مانند آب‌های داخلی. منطقه دوم در مجاورت منطقه اول است و دولت حق حاکمیت بر آن را دارد و هواپیماهای خارجی حق دارند از روی آن به صورت عبور بی‌ضرر، گذر کنند، همانطور که در مورد عبور کشتی‌ها در دریای سرزمینی چنین است. منطقه‌ی سوم، منطقه‌ی بالایی است که در آن نوابری هوایی برای همه آزاد و مجاز است، همانطور که در منطقه‌ی دریاهای آزاد چنین است. این نظریه مورد انتقاد قرار گرفت زیرا می‌خواست این ایده را بر اساس تقسیم دریاهای لایه‌های جو نیز اعمال کند. این نظریه همچنین قادر به تعیین ارتفاع جو یا منطقه‌ی هوایی از ارتفاع سطح زمین نبود.^{۱۴}

نظریه چهارم: نظریه کارکردی در زمینه استفاده از حریم هوایی

طرفداران این نظریه می‌گویند نوابری هوایی باید آزاد باشد و کشورها باید آن را بر اساس نیازهای امنیتی و امنیت سرزمینی تنظیم کنند. سیستم محیط جوی قانونی باید در خدمت کاری که فضا قادر به انجام آن است باشد تا سعادت بشریت تضمین شود و نه اینکه برای نابودی بشریت استفاده شود.^{۱۵}

بر این اساس، دولت حق دارد در صورت هرگونه تهدید یا حمله‌ای که امنیت و حاکمیت را تحت تأثیر قرار دهد، ادعای حاکمیت نامحدود بر فضای خود کند. حریم هوایی نباید در مقابل ماهواره‌های نقشه برداری، جاسوسی و عکاسی نیز آزاد و مطلق باشد؛ و اینکه این فضای هوایی باید برای هر گونه استفاده‌ای که به حاکمیت دولت لطمه‌ای وارد نکند آزاد باشد، مانند هوانوردی تجاری و کارهای مربوط به نظارت هوایی یا ارتباطات و یا حق عبور وسایل نقلیه هوایی مختلف و متفاوت از این فضا یا این منطقه صرفاً برای عبور بی‌ضرر، مشروط بر اینکه این موضوع فقط به زمان صلح محدود شود.

با آنچه در بالا ذکر شد، نظریات فوق در مورد مبنای حاکمیت بر حریم هوایی متفاوت بود. برخی از آنها به سمت اصل آزادی هوا یعنی اصل آزادی مطلق هوا رفتند، برخی به سمت حاکمیت مطلق هوا رفتند و برخی به سمت حاکمیت محدود هوا با تقسیم آن به مناطق رفتند. می‌بینیم که نظریه‌ی چهارم محتمل‌ترین و بهینه‌ترین نظریه از نظر توسعه، تأکید بر حاکمیت دولت بر حریم هوایی خود و در عین حال در نظر گرفتن حقوق سایر دولت‌ها است.^{۱۶}

برای ما روشن شده است که کشورها تقریباً بر یک قاعده‌ی کلی توافق دارند که عبارت است از حاکمیت کامل دولت‌ها بر حریم هوایی خود با در نظر گرفتن اصل همکاری بین‌المللی برای دستیابی به منافع و اهداف مشترک بین آن کشورها که عبارت است از دلیلی که کشورها را به منظور تنظیم استفاده از حریم هوایی یا قلمرو، به انعقاد قراردادهای بین‌المللی مشروع و نیز دوجانبه ترغیب کرد.

ب: مبنای قانونی برای حاکمیت دولت بر حریم هوایی خود در سطح داخلی

وقتی قانونگذار حقوقی متون و قواعد حقوقی انتزاعی را وضع می کند که برای همه افراد جامعه در هر یک از کشورهای مختلف جهان الزام آور است، هدفش دستیابی به منافع و منفعت مورد نظر است که مستحق حمایت برای تنظیم زندگی، امور و رفتار افراد است. قانونگذار در رسیدگی و تنظیم هیچ موقعیت یا پدیده ای در جامعه دخالت نمی کند مگر اینکه کاملاً یقین داشته باشد که این وضعیت یا پدیده بر جامعه تأثیر می گذارد و برای افراد آن جامعه نیز خطر ایجاد می کند؛ زیرا متون قانونی که وضع می کند وسیله و ابزار اساسی و اصلی نیز در تحقق عدالت و تحقق عدالت اجتماعی برای آحاد جامعه و تأمین امنیت برای آنان نیز محسوب می شود و همچنین قانونگذار برای تحقق اهداف و مقاصد فوق در درجه اول به این متون قانونی تکیه خواهد کرد.^{۱۸}

حاکمیت دولت بر افراد، قلمرو و اراضی خود از مواردی است که قانونگذار قانونی برای حفظ و حاکمیت، امنیت و ثبات دولت به آن توجه زیادی داشته است. ما مبنای حقوقی حاکمیت دولت بر حریم هوایی خود را در سطح داخلی با توجه به ترتیبات زیر مورد بحث قرار خواهیم داد:

۱- مبنای حقوقی حاکمیت دولت بر حریم هوایی خود در سطح داخلی در قوانین عراق.

قانونگذار عراق توجه زیادی به موضوع حفظ و حاکمیت کشور و حفظ قلمرو آن از جمله حریم هوایی داشته است، زیرا این موضوع با امنیت و ثبات کشور و حفظ موجودیت و حاکمیت آن مرتبط است. قانونگذار عراق مبنای قانونی این حاکمیت بر حریم هوایی را در قوانین زیر بیان کرده است:

الف - قانون کیفری عراق شماره (۱۱۱) مصوب ۱۹۶۹ اصلاح شده:

قانون کیفری اصلاح شده عراق حاوی متون قانونی بود که حاکمیت دولت بر قلمرو آن را تأیید می کرد: "مفاد این قانون در مورد همه ی جنایات ارتكابی در عراق اعمال می شود. در عراق جرم در صورتی ارتكاب یافته تلقی می شود که یکی از اعمالی که آن را تشکیل می دهد در آنجا واقع شده یا انجام شده باشد و یا نتیجه مجرمانه ی آن در آنجا محقق شده باشد یا قصد تحقق آن را داشته باشد. در همه ی شرایط، این قانون شامل همه ی کسانی است که در جنایتی که به طور کامل یا جزئی در عراق رخ داده است، مشارکت داشته اند، حتی اگر سهم فردی در آن جنایت در خارج از کشور اتفاق افتاده باشد، خواه مرتکب جرم شده باشد یا خواه شریک جرم باشد."

در این بیانیه همچنین آمده است: "صلاحیت ارضی عراق شامل اراضی جمهوری عراق و هر مکان تحت حاکمیت جمهوری عراق اعم از آبهای سرزمینی و حریم هوایی بالای آنها و همچنین اراضی خارجی تحت اشغال ارتش عراق است. کشتی ها و هواپیماهای عراقی در هر جایی که باشند، در رابطه با جنایاتی که امنیت و منافع ارتش را تحت تأثیر قرار می دهند، تابع صلاحیت منطقه ای جمهوری عراق هستند." همچنین مقرر می دارد: "این قانون در مورد جرایمی که در کشتی خارجی در بندر یا آبهای سرزمینی عراق انجام یا مرتکب شده است، اعمال نمی شود، مگر اینکه آن جنایت بر امنیت آن منطقه تأثیر بگذارد و یا مجرم یا قربانی عراقی باشد یا از سوی مقامات عراقی درخواست کمک شود." همچنین این قانون در مورد جرایم ارتكابی با هواپیمای خارجی در حریم هوایی کشور عراق نیز اعمال نمی شود، مگر اینکه هواپیما پس از ارتكاب یا انجام جرم در عراق فرود بیاید یا هواپیما به امنیت آن منطقه لطمه وارد کند و یا مجرم یا قربانی عراقی باشد یا از مقامات عراقی درخواست کمک شود.

قانونگذار عراق به اشاره به حاکمیت دولت بر قلمرو آن اکتفا نمی کند، بلکه با جرم انگاری هر رفتار یا حمله مجرمانه ای که خطر و آسیبی برای قلمرو محسوب می شود، حمایت کیفری را به حریم هوایی خود افزود. همانطور که در اصلاحیه قانون کیفری عراق آمده است: "هرکس ترقه، مواد منفجره یا مواد قابل اشتعال را به هر وسیله حمل و نقل زمینی، هوایی، آبی یا به صورت نامه یا بسته پستی حمل کند یا اقدام به حمل آن کند، به حبس و جزای نقدی یا یکی از این دو مجازات محکوم خواهد شد." همچنین می گوید: "هرکس عمدتاً به هر وسیله یا روشی امنیت نوابری هوایی یا آبی یا ایمنی قطار، کشتی، هواپیما یا هر وسیله از وسایل حمل و نقل عمومی را به خطر بیندازد، به حبس محکوم می شود. در صورتی که این عمل منجر به فاجعه

شود، به حبس ابد مجازات خواهد شد و مجازات اعدام یا حبس ابد در صورتی است که این عمل منجر به مرگ شخصی شود." همچنین مقرر می‌دارد: "هر کس به اشتباه خود و تصادفاً برای یکی از وسایل حمل‌ونقل عمومی زمینی، آبی یا هوایی حادثه ایجاد کند و این حادثه عملکرد آن را مختل کند یا افراد حاضر در آن را در معرض خطر قرار دهد، به حبس و جزای نقدی یا به یکی از این دو مجازات محکوم می‌شود. در صورتی که این جرم منجر به فاجعه یا مرگ انسان شود، مجازات آن حبس از هفت سال بیشتر نخواهد بود." همچنین مقرر می‌دارد: "هر کس عمداً در عملکرد وسایل حمل‌ونقل عمومی زمینی، آبی یا هوایی اختلال ایجاد کند به حبس تا هفت سال یا به حبس و جزای نقدی محکوم می‌شود."

ب- قانون هوانوردی غیرنظامی عراق شماره (۱۴۸) مصوب ۱۹۷۴ اصلاح شده:

قانونگذار عراق در این قانون مبنای حقوقی حاکمیت کشور بر حریم هوایی خود را به طور صریح و واضح مقرر کرده است، به طوری که در آن آمده است: "دولت دارای حاکمیت کامل و مطلق بر فضای هوایی بالای قلمرو خود است." همچنین می‌گوید: "هیچ هواپیمایی در قلمرو کشور و فضای بالای جایز به پرواز نیست مگر این که دارای مجوز مربوطه باشد. شرایط این مجوز توسط مقامات هواپیمایی کشوری پس از مشورت با مقامات ذی ربط و بر اساس معاهده بین‌المللی که دولت عضو آن است یا بر اساس توافقنامه دوجانبه هوایی مؤثر منعقد شده بین دولت و یک کشور خارجی به منظور تنظیم حمل و نقل هوایی، تعیین می‌شود، مجوز اعطا شده شخصی تلقی می‌شود و نمی‌توان آن را به شخص یا شرکت دیگر واگذار کرد."

همچنین مقرر می‌دارد: "مقامات هواپیمایی کشوری با همکاری سایر مقامات یا مراجع ذی‌صلاح، کنترل‌ها و دستورالعمل‌هایی را ایجاد کرده و آنچه را که لازم و مقتضی بدانند برای حفظ امنیت فرودگاه‌های کشور و تأمین ایمنی هواپیماها و وسایل کمک ناوبری اتخاذ کنند." برای این منظور، آنها ممکن است کارهای زیر را انجام دهند:

- جلوگیری یا محدود کردن ورود افراد یا اشخاص به برخی از مناطق مهم در فرودگاه‌ها

- احراز هویت افراد و وسایل نقلیه ورودی به فرودگاه‌ها، نظارت بر آنها، بازجویی از هر فردی که موضوعی در آنها مشکوک است و همچنین در صورت لزوم بازرسی از وی.

- تفتیش هر مسافری که مشکوک به حمل سلاح، مواد قابل اشتعال یا هر ماده دیگری است که می‌تواند در هر گونه اقدام خشونت‌آمیز، خرابکاری یا تهدید در طول پرواز مورد استفاده قرار گیرد. همچنین مقرر می‌دارد: "بدون تعصب به مجازات‌های شدیدتر مقرر در این قانون، برای هر یک از موارد زیر جزای نقدی از سی میلیون دینار و حداکثر پنجاه میلیون دینار در نظر گرفته می‌شود:

۱- اگر یک هواپیما را خلبانی کرد یا آن را به پرواز درآورد در حالی که هواپیما دارای تابعیت یا علامت ثبتی نباشد، یا علامت‌های نادرست یا نامشخص داشته باشد.

۲- بر فراز یکی از مناطق ممنوعه پرواز به پرواز درآمده و یا ناخواسته بر فراز یکی از این مناطق پیدا شده و به دستورات صادره عمل نکرده است.

۳- هنگام پرواز هواپیما بر فراز قلمرو کشور، دستور فرود را رعایت نکرد.

۴- هواپیما را در خارج از فرودگاه‌ها یا خارج از مکان‌هایی که برای آن تعیین شده است فرود می‌آورد و یا خارج از مناطق و مسیرهای مشخص شده پرواز می‌کند مگر اینکه مجوزی برای این کار وجود داشته باشد یا در صورت بروز وضعیت فورس ماژور.

۵- بدون اجازه، هواپیما را بر فراز قلمرو کشور به پرواز درآورد و موارد زیر در هواپیما بود:

- اسلحه، مهمات نظامی یا هر ماده دیگری که انتقال آن براساس قانون کشور ممنوع است

- افراد به قصد قاچاق یا به قصد ارتکاب جرم، حتی اگر مرتکب نشده باشند.

۶- در صورت درخواست مقام صلاحیتدار، بدون هیچ توجیهی از جستجو یا کمک به هر وسیله‌ای که در اختیار داشت برای نجات هواپیما، شخص یا فردی که در اثر سانحه هوایی در معرض مرگ یا خطر قرار گرفته بود، خودداری کرد.

۴-۲- مبنای قانونی برای حاکمیت دولت بر حریم هوایی خود در سطح داخلی در قوانین مصر

قانونگذار مصر برای تنظیم مبنای حقوقی حاکمیت بر حریم هوایی جمهوری عربی مصر، همان راهی را طی کرد که قانونگذار عراقی طی کرده بود. قانونگذار مصری به مبنای قانونی این حاکمیت بر حریم هوایی در قوانین زیر اشاره کرده است:

الف: قانون کیفری مصر شماره (۵۸) مصوب ۱۹۳۷ اصلاح شده

قانونگذار مصر بر لزوم حمایت کیفری از حریم هوایی این کشور با ذکر و تعیین مبنای قانونی برای جرم انگاری هرگونه رفتار، تجاوز یا نقض آن قلمرو تاکید کرد. به این صورت که در این قانون آمده است: "به مجازات اعدام محکوم می‌شود، هرکس که ورود دشمن را به کشور تسهیل کند، شهرها، دژها، تأسیسات، مکان‌ها، بنادر، انبارها، زرادخانه‌ها، کشتی‌ها یا هواپیماها را نیز به دشمن تسلیم کند. یا وسایل حمل و نقل یا اسلحه یا مهمات یا آذوقه یا غذا یا هر چیز دیگری که برای دفاع از کشور تهیه شده یا برای آن استفاده می‌شود را به تسلیم دشمن کند، یا با رساندن اخبار به او خدمت کرده یا راهنمای او باشد."

همچنین در این قانون آمده است، "هرکس بدون مجوز مقامات ذیصلاح بر فراز قلمرو کشور مصر پرواز کند و هر کسی که برخلاف ممنوعیت صادره از سوی مقام صلاحیتدار، از مکان‌ها عکس یا طرح یا نقشه می‌گیرد، باید به حبس بیش از یک سال و به جزای نقدی که از پانصد پوند بیشتر نباشد یا یکی از این دو مجازات محکوم شود." همچنین مقرر می‌دارد: «هر کس وسیله حمل‌ونقل هوایی، زمینی یا آبی را ربوده باشد و در نتیجه امنیت سرنشینان آن را به خطر اندازد، به حبس با اعمال شاقه مجازات می‌شود و مجازات حبس ابد در صورتی است که مرتکب یا مجرم از تروریسم استفاده کند یا این عمل منجر به صدمات مقرر در مواد ۲۴۰ و ۲۴۱ این قانون برای هر شخص یا فردی که در داخل یا خارج از آن وسیله بوده، شود. یا اگر مجرم با زور یا خشونت در مقابل مقامات دولتی در حین انجام وظیفه برای گرفتن کنترل وسیله نقلیه مقاومت کند، در صورتی که این عمل منجر به مرگ شخصی در داخل یا خارج از آن وسیله شود، مجازات اعدام است."

همچنین مقرر شده است: "هر کس عمداً ایمنی وسایل حمل و نقل عمومی زمینی یا وسایل حمل و نقل آبی یا هوایی را به خطر بیندازد یا در عملکرد آنها اختلال ایجاد کند به حبس با اعمال شاقه یا حبس محکوم می‌شود." همچنین مقرر می‌دارد: «کسی که ناخواسته یا غیرعمد در یکی از وسایل حمل‌ونقل عمومی زمینی یا حمل‌ونقل عمومی آبی یا هوایی حادثه‌ای ایجاد کند که افراد داخل آن را در معرض خطر قرار دهد، به حبس از شش ماه یا به جزای نقدی تا حداکثر دویست پوند محکوم می‌شود."

ب: قانون هوانوردی غیرنظامی مصر شماره (۲۸) مصوب ۱۹۸۱ اصلاح شده

قانونگذار مصر با تأیید و اشاره به حاکمیت دولت مصر بر حریم هوایی خود، در این قانون تصریح می‌کند: "دولت بر فضای هوایی در قلمرو خود حاکمیت کامل و حاکمیت مطلق دارد." همچنین در این بیانیه آمده است: "حمل سلاح، مواد قابل اشتعال یا هر گونه مواد دیگری که می‌تواند در هر اقدام خرابکارانه، خشونت آمیز یا تهدید در طول پرواز مورد استفاده قرار گیرد، بدون مجوز از طرف مقامات هواپیمای کشوری برای هیچ فردی مجاز نیست." همچنین مقرر می‌دارد: "مقامات هواپیمایی کشوری می‌توانند بدون تبعیض ملیت، پرواز هواپیماها را بر فراز مناطق خاص یا مشخص در جمهوری مصر، خواه به دلایل نظامی یا الزامات مربوط به نظم عمومی، ممنوع یا محدود کنند." همچنین، مقامات هوانوردی غیرنظامی در قلمرو جمهوری مصر یا هر بخشی از آن، در شرایط خاص یا شرایط استثنایی یا به دلایل مربوط به نظم عمومی می‌توانند مناطق خطرناک و ممنوعه را تعیین کنند. در صورتی که برای خلبان هواپیما مشخص شود که بر فراز یکی از مناطق ممنوعه پرواز می‌کند، باید سریعاً به واحد کنترل ترافیک هوایی مربوطه اطلاع دهد. همچنین باید دستورات آن را با دقت تمام انجام دهد و اگر این امکان وجود ندارد باید سریعاً هواپیما را در نزدیکترین فرودگاه جمهوری مصر خارج از آن منطقه ممنوعه فرود آورد و گزارش مفصلی از این حادثه و توجیهات آن به مراجع ذیصلاح ارائه نماید. چنانچه مقامات ذیصلاح به هواپیما به دلیل پرواز بر فراز منطقه ممنوعه هشدار دهند، باید سریعاً دستورالعمل‌های صادره از سوی این مقامات را اجرا کنند، در غیر این صورت این مقامات پس از اطلاع، اقدامات لازم را برای اجبار هواپیما به فرود انجام می‌دهند.

قانونگذار مصری همچنین مجازات هایی را که برای کسانی که به حاکمیت حریم هوایی کشور تجاوز کنند در این قانون پیش بینی کرده است، زیرا در این قانون آمده است: «جریمه ای که بیش از دو هزار پوند مصر نباشد و حبس برای مدت حداکثر سه سال یا یکی از این دو مجازات برای موارد زیر اعمال می شود: هرکس با هواپیمای بدون تابعیت یا علائم ثبتی یا دارای علائم نادرست یا نامشخص بدون مجوز خاص از مقامات هوانوردی غیرنظامی و به قصد پنهان کردن هویت آن هواپیما پرواز کند و یا به پرواز درآوردن هواپیما بر فراز منطقه ممنوعه، یا حضور غیرعمدی آن بر فراز یکی از این مناطق و همچنین عدم رعایت دستورات صادر شده به آن و نیز عدم رعایت دستور فرود در هنگام پرواز بر فراز خاک جمهوری مصر، یا فرود یا برخاستن در خارج از فرودگاه ها یا مکان های تعیین شده یا پرواز در خارج از مناطق تعیین شده و مسیرهای تعیین شده بدون مجوز خاص از مقامات هواپیمایی غیرنظامی در مواردی غیر از فورس ماژور، یا پرواز هواپیما در داخل خاک جمهوری مصر بدون مجوز در حین حمل سلاح، مهمات یا هر گونه مواد دیگری که حمل و نقل آن توسط قوانین ملی ممنوع است یا حمل اشخاص به قصد انجام قاچاق و ارتکاب جنایت، حتی اگر مرتکب نشده باشد.

۴-۳- مبنای حقوقی حاکمیت دولت بر حریم هوایی خود در سطح داخلی در قوانین امارات متحده عربی

قانونگذار امارات متحده عربی با تنظیم مقررات و مبانی قانونی مربوط به حاکمیت دولت بر سرزمین خود، به ویژه حریم هوایی، به اهمیت حفظ امنیت و ثبات کشور در داخل و خارج واقف شده است، چرا که امارات متحده عربی یکی از کشورهایی است که در زمینه هوانوردی و ساخت فرودگاه پیشرفت زیادی داشته است و به منظور حفظ حاکمیت حریم هوایی امارات، قانونگذار اماراتی اساس حاکمیت خود بر حریم هوایی را قوانین زیر بیان کرده است:

الف: قانون کیفری امارات متحده عربی شماره (۳) مصوب ۱۹۸۷ اصلاح شده

قانونگذار اماراتی در این قانون به قلمرو ایالت و حاکمیت آن اشاره کرده و بیان می کند: "مفاد این قانون در مورد هرکسی که در قلمرو کشور مرتکب جرم شود، جاری است. قلمرو کشور شامل اراضی آن و هر مکان تحت حاکمیت آن، از جمله آب های سرزمینی و فضای هوایی بالای آنها است. ارتکاب جرم در صورتی در قلمرو کشور تلقی می شود که یکی از اعمال تشکیل دهنده آن در آنجا واقع شده باشد یا نتیجه مجرمانه آن در آنجا حاصل شده باشد یا قرار بود این جنایت آنجا انجام شود." همچنین در این قانون آمده است: "مفاد این قانون در مورد جرایم ارتکاب یافته در کشتی ها و هواپیماهای نظامی پرچم دار کشور در هر کجا که باشند، اعمال می شود." همچنین مقرر می دارد: "در مورد جرایمی که در هواپیماهای خارجی در حریم هوایی کشور انجام شده یا انجام می شود، مفاد این قانون شامل حال آنها نمی شود مگر اینکه هواپیما پس از ارتکاب یا در حین ارتکاب جرم در یکی از فرودگاه های کشور فرود آید، یا در صورتی که آن جرم به حسب ماهیت خود مخل امنیت و آرامش کشور باشد یا نظم عمومی آن کشور را مختل کند یا آن جرم نقض مقررات و مقررات ناظر دریانوردی در کشور باشد، یا خلبان هواپیما از مقامات محلی درخواست کمک کرده یا مجرم یا قربانی شهروند آن کشور باشند. قانونگذار امارات همه رفتارهای مجرمانه ای را که بر حاکمیت دولت و قلمرو آن تأثیر می گذارد جرم دانسته است، زیرا تصریح می کند: "هرکس عمداً مرتکب عملی شود که به حاکمیت، استقلال یا وحدت دولت یا تمامیت ارضی کشور لطمه بزند، به اعدام یا حبس ابد محکوم می شود."

همچنین مقرر می دارد: «هر کسی که بر فراز منطقه ای از قلمرو کشور برخلاف ممنوعیت صادر شده توسط مقامات ذیصلاح پرواز کند، به حبس از شش ماه و حداکثر پنج سال و جزای نقدی از یکصد هزار درهم یا به یکی از این دو مجازات محکوم می شود».

ب: قانون هوانوردی غیرنظامی امارات متحده عربی شماره (۲۰) مصوب ۱۹۹۱ اصلاح شده

قانونگذار امارات در این قانون با نص صریح از حاکمیت دولت بر حریم هوایی خود خبر می دهد. در این قانون آمده است: "دولت بر فضای هوایی بالای قلمرو خود حاکمیت کامل و مطلق دارد." همچنین مقرر می دارد: "هیچ هواپیمایی نمی تواند در

قلمرو کشور یا فضای بالای آن فعالیت کند، مگر با مجوزی که از مقام صلاحیتدار صادر شده و شرایط آن را مشخص است و به خلبان آن اجازه می دهد بر اساس یک معاهده بین المللی که دولت یکی از طرفین آن است، یا یک توافقنامه هوایی دوجانبه مؤثر که بین دولت و یکی از کشورهای دیگر برای تنظیم حمل و نقل هوایی منعقد شده است، عملیات هوایی خاصی را انجام دهد. مجوز اعطا شده شخصی است و نمی توان آن را به دیگری واگذار کرد."

همچنین مقرر می دارد: "اقدام زیر را نمی توان با هواپیما حمل کرد، مگر با مجوز قبلی از مراجع ذی ربط و با رعایت شرایطی که مقام ذی صلاح تعیین می کند: مواد منفجره یا ترفه، مگر آنچه برای راهاندازی هواپیما یا دادن سیگنال های مقرر ضروری است، تسلیحات و مهمات و همچنین مواد هسته ای، ایزوتوپ های رادیواکتیو و هر چیزی که به آنها مربوط می شود، گازهای سمی، میکروب ها و مواد خطرناک و هر چیز دیگری که انتقال آن توسط مقام صالح ممنوع تشخیص داده شده است." () قانونگذار اماراتی به ذکر مبنای قانونی برای این حاکمیت بر حریم هوایی خود بسنده نکرد، بلکه هرگونه تعرض یا نقض آن حاکمیت را جرم انگاری کرد، چنانکه تصریح کرد: " مجازات حبس تا حداکثر سه سال و جزای نقدی که بیش از صد هزار درهم نباشد یا یکی از این دو مجازات، برای موارد زیر اعمال می شود: هرکس هواپیمایی را به پرواز درآورد در حالی که دارای تابعیت یا علائم ثبتی نباشد یا دارای علائم نادرست یا نامشخص باشد و هرکس که هواپیما را بر فراز منطقه ممنوعه به پرواز درآورد یا ناخواسته بر فراز یکی از این مناطق پیدا شود، یا به دستورات صادر شده برای خود عمل نکند و هرکسی که هنگام پرواز بر فراز قلمرو کشور از دستور فرود هواپیما پیروی نکند و هر کسی که با هواپیما در خارج از فرودگاه ها یا خارج از مکان های تعیین شده فرود می آید یا برمی خیزد یا خارج از مناطق تعیین شده پرواز می کند، مگر اینکه مجوز خاصی برای آن موضوع توسط مقام صلاحیتدار صادر شده باشد؛ و هر خلبان هواپیمایی که بدون مجوز بر فراز قلمرو کشور پرواز می کند در حالی که سلاح، مهمات یا هرگونه موادی که حمل و نقل آن توسط قوانین ملی ممنوع است و همچنین اشخاص یا افراد به قصد انجام قاچاق یا ارتکاب جرم، حتی اگر مرتکب نشده باشند را حمل کند.

۵- یافته های تحقیق

- ۱- بین حریم هوایی و قانون کیفری رابطه تنگاتنگی وجود دارد زیرا قواعد حقوقی موجود در آن از طریق قانون جزا تنظیم خواهد شد و نحوه استفاده از جو در پرواز با هواپیما، اعم از غیرنظامی، تجاری یا نظامی را مشخص می کند.
- ۲- قانون اساسی عراق مصوب سال ۲۰۰۵، قانون اساسی مصر اصلاح شده در ۲۰۱۴ و قانون اساسی امارات متحده عربی اصلاح شده در ۱۹۷۱، به حاکمیت دولت بر حریم هوایی خود به طور واضح و صریح اشاره نمی کند، بلکه این قوانین اساسی حاوی یک اشاره ضمنی به حاکمیت دولت بر قلمرو خود هستند.
- ۳- برای ما روشن شده است که کشورها تقریباً بر یک قاعده کلی که حاکمیت کامل کشورها بر حریم هوایی خود است با در نظر گرفتن اصل همکاری بین المللی برای دستیابی به منافع و اهداف مشترک بین آن کشورها، توافق دارند. این دلیلی است که کشورها را به انعقاد موافقت نامه های بین المللی اعم از حقوقی و دوجانبه به منظور تنظیم استفاده از حریم هوایی یا قلمرو واداشت.

۶- بحث و نتیجه گیری

- ۱- پیشنهاد می کنیم قانونگذار عراق، قوانین ویژه ای را در رابطه با امنیت و ایمنی هوانوردی غیرنظامی در برابر رفتارهای غیرقانونی و اعمال مجرمانه که هنوز قوانینی برای آنها وضع نشده است، به منظور تقویت و حفظ امنیت و حاکمیت کشور بر قلمروی هوایی خود صادر کند.

۲- پیشنهاد می‌کنیم قانونگذار عراق مقررات قانونی مربوط به استفاده از هواپیماهای بدون سرنشین را وضع کند و اقدامات پیشگیرانه، اصلاحی و نظامی را در قبال هر هواپیمای بدون سرنشینی که به آسمان عراق نفوذ کرده و حریم هوایی آن را نقض می‌کند، انجام دهد تا امنیت و حاکمیت کشور حفظ شود و عراق سالی برای عملیات نظامی سایر کشورها نباشد.

۳- پیشنهاد می‌کنیم قانونگذار عراق به منظور ارتقای حفظ امنیت داخلی و خارجی کشور، به موافقت نامه‌ها و معاهدات بین المللی مربوط به حفظ ایمنی و امنیت نوابری هوایی بپیوندد تا با تکیه بر مقررات و قواعد بین المللی مندرج در آن موافقت نامه‌های بین المللی، از وقوع هرگونه تخلف در حریم هوایی کشور عراق جلوگیری شود.

منابع

۱. عبدالوهاب بن محمد بن طاهر عاصول، احکام الفضا و هوا، دانشکده شریعت و معارف اسلامی، دانشگاه ام القرى، ۱۴۳۰ ق - ۱۴۳۱ ق.
۲. عدلی امیرخالد، قرارداد حمل و نقل هوایی در پرتو قانون جدید هواپیمایی کشوری، چاپ اول، انتشارات دانشگاه، اسکندریه ۱۹۹۶.
۳. سراج الدین محمد، حمل و نقل هوایی در مصر، چاپ اول، مرجع کتاب عمومی مصر - قاهره، ۱۹۹۵ م.
۴. حسن السعدی و وائل الوائلی، پهپادها و کاربردهای نظامی آنها: مروری تاریخی بر توسعه پهپادها و کاربردهای مدرن آنها در زمینه نظامی، با تاکید بر مهمترین جنبه‌های فناوری در ساخت هواپیما، ۲۰۱۴.
۵. سراج الدین محمد الربی، حمل و نقل هوایی و فناوری اطلاعات، چاپ دوم، اداره کل مصر، قاهره، ۱۹۹۹ م.
۶. عاشور الجواد عبدالحمید، تلخیص قانون هوا، چاپ اول، دارالنهضة العربیه، ۱۹۹۲ م.
۷. آیسر انورعلی و دکتر. امل عبدالرحیم عثمان، اصول جرم شناسی و جزا، چاپ اول، دارالنهضة العربیه، قاهره، ۱۹۹۳ م.
۸. رجب عبدالمنعم متوالی، تروریسم بین المللی و هواپیماریایی در پرتو حقوق بین الملل معاصر، چاپ دوم، خانه فرهنگ، مصر، ۲۰۰۴.
۹. جمال مظلوم، قانون اساسی و قانون اساسی، چاپ دوم، منشعۃ المعارف، اسکندریه، ۱۳۸۴ ش.
۱۰. ایمن محمد سید مصطفی الاسیوطی، جنبه‌های حقوقی تأثیر ماهواره‌ها بر حاکمیت ملی، چاپ اول، دار مصر للنشر و نشر، قاهره، ۲۰۲۰.
۱۱. زکی الشعراوی، الموجیز فی قانون هوا، چاپ اول، دارالفکر، اسکندریه، ۱۳۸۶ ش.
۱۲. جاسم خربیت، اصول کلی در قانون جزا، چاپ اول، دارالسنهوری، بغداد، ۱۳۸۵ ش.
۱۳. طاها عبدالرحمن زهیر، نقش پلیس در مقابله با جرم ربودن هواپیما و کشتی و جلوگیری از استفاده از آنها در اقدامات تروریستی، چاپ اول، آکادمی پلیس، دبی، ۲۰۱۶.
۱۴. عبدالکریم ابوالفتوح ابراهیم درویش، مبارزه با جنایات هواپیما، تصرف غیرقانونی هواپیما، حمله به هواپیماهای غیرنظامی با موشک، حمله به فرودگاهها، چاپ اول، دارالنهضة العربیه، قاهره ۱۹۹۸ م.
۱۵. بشیر جمعه عبدالجبار الکویسی، حفاظت بین المللی جو، چاپ اول، انتشارات الحلبي، بیروت، لبنان ۲۰۱۳ م.
۱۶. حمد الله محمد حمدالله، قانون هوایی، ایده‌ها و قوانین اساسی - قرارداد حمل و نقل هوایی بین المللی و داخلی برای اشخاص و کالاها، چاپ اول، کتابخانه حقوق و اقتصاد، ریاض، ۲۰۱۶.
۱۷. حکمت شبر، حاکمیت در دنیای در حال تغییر، انتشارات دفتر فکری و آگاهی در اتحادیه میهن پرستان کردستان، ۲۰۰۶.
۱۸. براء منذر کمال عبد اللطیف، هواپیماهای بدون سرنشین از منظر حقوق بشردوستانه، دانشگاه علوم کاربردی خصوصی، کالج حقوق، اردن ۲۰۱۶.

۱۹. سعید بن سلیمان العبری، سیستم حقوقی ناوبری در تنگه های بین المللی، چاپ اول، خانه النهضة العربیة، قاهره. ۱۹۹۵.
۲۰. عبد المجید ابراهیم سلمان، قرارداد حمل و نقل هوایی تجاری با توجه به توافق نامه های بین المللی و قوانین تجاری عرب، چاپ اول انتشارات حقوقی الحلایی، لبنان.
۲۱. إیهاب عبد المطلب، دانشنامه جنایتکار مدرن در توضیح قانون کیفری، مج ۲، دارالقضا، مصر، ۱۹۹۰.
۲۲. جعفر محمد مقیل الشلالی، اصول قانون هوایی، چاپ اول، دانشگاه عدن برای چاپ، ۲۰۰۵.
۲۳. بدر عبدالطیف یاقوت، تأمین تسهیلات هواپیمایی کشوری از خطرات عملیات تروریستی، چاپ اول، انتشارات دارالجذیه، اسکندریه، ۲۰۰۹.
۲۴. ریمون عقل فرحات، دانشنامه حقوقی برای حمل و نقل هوایی، دریا و زمین قسمت ۱، انتشارات حقوق بشر، بیروت ۲۰۰۴.
۲۵. عبد الفضیل محمد احمد، قانون هوایی ویژه، چاپ اول، دارالفکر و قانون برای انتشار و توزیع منصوره، ۲۰۱۴.
۲۶. خالد سعود البشر، تقابل جنایی و امنیتی برای آدم ربایی هواپیما، طبقه اول، دار الریاض، عربستان سعودی، ۱۴۱۴ هجری قمری.
۲۷. حسین المحمدی بوادی، تروریسم بین المللی بین جنایت و کنترل، طبقه اول، دانشگاه دارالفکر، مصر، ۲۰۰۰.
۲۸. السید عیسی السید احمد الهاشمی، قانون بین المللی هوا و فضا، خانه النهضة العربیة، قاهره، ۲۰۰۹.