مجلة العلوم القانونية والسياسية

اسم المقال: أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي
اسم الكاتب: أ.م.د. عبد العزيز شعبان خالد الحديثي
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/995
تاريخ الاسترداد: 2026/11/01 15:18 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة العلوم القانونية والسياسية جامعة ديالى ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي

أ.م.د عبد العزيز شعبان خالد الحديثي(*)

(*) دكتوراه في القانون الدولي – جامعة روان – فرنسا. نشر بضعة بحوث. تولى عمادة كلية القانون والعلوم السياسية – جامعة ديالى للفترة من ٢٠٠٢ – ٢٠١١ .

المقدمة

تعتبر جريمة اختطاف الطائرات المدنية من جرائم العصر الحديث التي لم تكن مألوفة من قبل وقد ظهرت نتيجة للتطور والتقدم في صناعة الطائرات التي أصبحت واحدة من أهم وأبرز وسائل النقل على الصعيدين الوطني والدولي لاتساع الطائرات لمئات المسافرين والتحليق لساعات عديدة في الجو كان من الطبيعي توقع وقوع أفعال قد تشكل جرائم وفقا للقانون الوطني لدولة التسجيل من شانها أن تهدد سلامة وأمن الطائرات المدنية وتجعل سلامة الركاب وأفراد الطاقة عرضة للخطر ومن هذه الأفعال جريمة السرقة أو القتل أو الابتزاز أو الحجز غير المشروع أو حمل لسلاح دون رخصة..الخ.

أما جريمة اختطاف الطائرات محل الدراسة فيقصد بها أجمالا قيام شخص بمفرده أو بالاشتراك مع الغير بصورة غير قانونية وهو على ظهر طائرة في حالة طيران بالسيطرة عليها أو تغيير مسارها بوجه غير شرعي أو قانوني باستخدام القوة أو التهديد بها أو الشروع في ارتكاب أي فعل من هذا القبيل على أن تكون الطائرة المختطفة أثناء الطيران (١).

وتقع حوادث اختطاف الطائرات بتأثير من بواعث شتى وقد يكون الباعث واضحا ومعروفا وقد يجمع باعث رئيسي إلى جانب باعث أخر ثانوي وقد يكون في كثير من الأحوال مجهولا ومن البواعث المعروفة الاختطاف لتحقيق غرض سياسي والأهداف السياسية التي يسعى المختطفون لتحقيقها عديدة منها ما هو واضح للرأي العام كالمطالبة بتقرير المصير أو مقاومة الاحتلال أو الاضطهاد السياسي لمجموعة معينة أو الاحتجاج على سياسة دولة معينة أو مجرد أحداث ضرر بوسائل النقل الجوية لدولة معادية أو من اجل تحرير بعض المناضلين في سجون دولة ما.

وقد يكون الباعث هو الرغبة في الهرب من بلد معين لسبب ما وذلك في حالة تعذر مغادرته بالطرق المشروعة وقد يكون السبب النقمة على النظام السياسي والاجتماعي أو الاقتصادي فيدعي المختطف انه هرب لأسباب سياسية ويطلب من الدولة التي هبطت فيها الطائرة أن تمنحه حق اللجوء السياسي(٢).

كما يمكن أن يكون الهدف الأساسي من خطف الطائرة شخصيا بغية الحصول على أموال المسافرين أو المطالبة بفدية من الدولة التي لها علاقة مباشرة بالطائرة المختطفة مقابل الإفراج

---

(١) ينظر د. هيثم احمد حسن الناصري_ خطف الطائرات_(الطبعة الأولى _بيروت_المؤسسة العربية للدراسات والنشر_1976_ص8_7 وأيضا د.محمد المحذوب_خطف الطائرات في الممارسة والقانون_القاهرة_معهد البحوث للدراسات العربية_مطبعة الجبلاوي_ص5

(٢) ينظر د. أسامة مصطفى إبراهيم_جريمة اختطاف الطائرات المدنية_بيروت_منشورات الحلبي الحقوقية2003_ص17.

عن ركابها وملاحيها .أو الفرار من العدالة بعد ارتكاب الجريمة أو نتيجة إصابة الخاطف بخلل عقلي أو احد الأمراض العصبية أو اضطراب عاطفي(٣).

وتكمن أهمية معرفة الأسباب والدوافع لارتكاب جريمة اختطاف الطائرات في أنها تساعد في القضاء على الجريمة أو الحد منها وتعتبر معرفة الأسباب الكامنة وراء ارتكاب جريمة اختطاف الطائرات من الوسائل الفعالة لان معرفة الدوافع وإيجاد الحلول لها قد يساعد في منعها(٤).

ويظهر بوضوح مما تقدم أن جريمة اختطاف الطائرات هي من موضوعات الساعة وان لها أهمية على الصعيدين العملي و النظري فأهمية الموضوع من الناحية العملية تبدو لنا من خلال تكاثر حوادث اختطاف الطائرات والمخاطر الناجمة عن عمليات اختطاف الطائرات أما أهميته من الناحية النظرية فتتجلى في انه يثير مسائل قانونية لم يتم بعد وضع حلول قاطعة بشأنها ومتفق عليها في المجتمع الدولي.

المبحث الأول

أركان جريمة اختطاف الطائرات المدنية

لاكتمال جريمة اختطاف الطائرات المدنية لابد من توافر أركانها والتي تتمثل بتوافر العناصر والشروط التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بهذه الجريمة حتى يمكن تطبيق التدابير المنصوص عليها في تلك الاتفاقيات وأركان هذه الجريمة تتمثل بالاتي:

١. **الركن الشرعي.**
٢. **الركن المادي.**
٣. **الركن المعنوي.**

المطلب الأول

الركن الشرعي

الركن الشرعي للجريمة هو الصفة غير المشروعة للسلوك الإجرامي سواء كان فعلا أو امتناعا ولتحقيق هذه الصفة يقتضي خضوع السلوك لنص تجريم وعدم خضوعه لسبب إباحة(٥).

---

(٣) ينظر د. هيثم احمد حسن الناصري_خطف الطائرات_المرجع السابق_ص13_11

(١) د.عبود السراج _علم الأجرام والعقاب(دراسة تحليلية في أسباب الجريمة)_المطبعة الثانية_الكويت1985_ص21

(٢) ينظر د.أكرم نشأت إبراهيم_القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن_الطبعة الأولى_بغداد_مطبعة الفنيان_1988_ص79

وقد نصت كل من اتفاقيات ذات الصلة بجريمة اختطاف الطائرات(اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ و اتفاقية لاهاي ١٩٧٠و اتفاقية مونتريال١٩٧١) على أهمية انعدام الأساس القانوني للفعل المرتكب ويتضح ذلك من ايراد عبارة(الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة) إذ نصت المادة (١) من اتفاقية لاهاي ١٩٧٠على (يكون مسئولا جنائيا من كان على متن الطائرة بطريقة غير مشروعة).

ويتحقق هذا العنصر (الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة) أذا صدر من شخص ليس له سلطة إصدار أو صفة التحكم في الطائرة أو فرض رقابته عليها بحيث يرمي إلى سلب القيادة من قائدها الأصلي.

عليه فإذا قام احد ركاب الطائرة بسحب مسدسه و هدد بإطلاق النار على قائدها طالبا منه الذهاب بالطائرة إلى الجهة التي حددها ذلك الراكب اعتبر ذلك حالة من حالات الاستعمال غير الشرعي للقوة وممارسة غير شرعية للسيطرة على الطائرة وبالتالي جريمة اختطاف الطائرة (٦).

ومن مفهوم المخالفة لا تعتبر جريمة اختطاف قيام احد رجال الأمن وهو على متن طائرة مختطفة بإكراه المختطف بالقوة أو بالتهديد باستعمالها على أعادة السيطرة على الطائرة وإعادة قيادتها إلى قائدها الشرعي.

أما في حالة قيام قائد الطائرة الذي يطير بها مخالفا أمر رؤسائه فانه لا يعتبر مختطفا وفقا لهذه الاتفاقيات وكذا الحال فيما لو أصدرت شركة الطيران التي تمتلك الطائرة أوامر إلى احد إفراد طاقمها بتولي قيادة الطائرة بدلا من قائدها الأصلي وقام القائد المعين بالاستيلاء على الطائرة لأنه يستند على أساس قانوني ولكن المعاقبة على هذه الأفعال وفقا للقانون الداخلي تحت مسمى أخر وفقا لمسؤولية قائد الطائرة (٧).

وتحديد المشروعية يتم في ضوء الاتفاقيات الدولية التي تنظم الملاحة الجوية والتشريعات الوطنية وخاصة قانون الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها (٨).

---

(١) ينظر د.أمام حسنين عطا الله_الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة(دراسة مقارنة)_الإسكندرية دار المطبوعات الجامعية_2004_ص816 وأيضا هيثم احمد حسن الناصري_خطف الطائرات المرجع السابق_ص18

(٢) ينظر د. عبد الكريم درويش _الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والسفن_بحث مقدم إلى كلية الدراسات العليا_دبلوم العلوم الجنائية_مركز بحوث الشرطة _الإسكندرية_1986_ص49 نقلا عن د.أمام عطا الله_الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة_دراسة مقارنة) المرجع السابق _ص816.

(٣) ينظر د.أسامة مصطفى ابراهيم_جريمة اختطاف الطائرات المدنية_المرجع السابق_ص52

المطلب الثاني

الركن المـــادي

الركن المادي للجريمة هو الذي يتحقق بوقوع السلوك الإجرامي للجاني (الخاطف) وحصول النتيجة الضارة لهذا السلوك المكونة اعتداء على حق أو مصلحة يحميها القانون وتوافر العلاقة السببية بين السلوك والنتيجة الحاصلة(٩).

ويمكن بحث الركن المادي في جريمة اختطاف الطائرات وفق التقسيم الآتي:

١. **استعمال القوة أو التهديد باستخدامها.**

٢. **ارتكاب الفعل على متن الطائرة.**

٣. **أن يقع الفعل غير المشروع إثناء الطيران.**

٤. **الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها.**

أولا:استعمال القوة أو التهديد باستخدامها:

ويقصد بذلك أن يتم الاختطاف أو السيطرة بممارسة أفعال العنف ضد قائد الطائرة حتى يخضع لمشيئة الخاطف في تغيير مسارها إلى الجهة التي يراد الوصول أليها(١٠) وان مفهوم العنف يشمل القوة المادية وسائر وسائل التهديد والإكراه المعنوي وهذا ما نصت عليه المادة (١) من اتفاقية لاهاي إذ جاء فيها (بالاستيلاء بطريقة غير مشروعة بالعنف أو التهديد بالعنف باستعمال أي شكل أخر من أشكال الإكراه على هذه الطائرات أو ممارسة الرقابة عليها...).

ولاشك في أن التهديد باستعمال القوة هو الغالب في ارتكاب جريمة اختطاف الطائرات فالمختطف يشهر عادة سلاحا ما كمسدس أو قنبلة ... الخ) يهدد به قائد الطائرة أو مساعده أو احد الركاب أو قد يهدد بنسف الطائرة وذلك لإكراه قائد الطائرة على تنفيذ طلبه بتحويل مسار الطائرة إلى مكان معين كما أن المادة (١) من اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ قد أضافت إلى ذلك عبارة (أو بأي شكل أخر من أشكال التخويف) وهذه العبارة تشمل صور الإكراه أو الإرهاب المعنوي.

كتهديد قائد الطائرة بقتل احد أفراد عائلته كما يمكن تصور الاستيلاء غير المشروع عن طريق الغش أو التدليس بان يقدم خطابا بتعيينه قائدا للطائرة بدلا عن قائدها ولإمكانية كل ذلك طالب البعض في مؤتمر طوكيو عدم ذكر أو تحديد وسائل خطف الطائرات ضمن المادة (١١) على اعتبار أن أحكام الاتفاقية يجب أن تطبق مهما تم الاستيلاء غير المشروع أيا كانت الوسيلة المستعملة وقد عالجت

---

(٤) ينظر د. د.علي حسين الخلف_والبادئ العامة في قانون العقوبات_بغداد_مطبعة وزارة التعليم العالي_1982_ص13

(١)ينظر د.محمد المجذوب _خطف الطائرات في الممارسة والقانون _المرجع السابق_ص123_124

اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ الغموض الذي اكتنف نص المادة (١١) من اتفاقية طوكيو بان نصت صراحة على القوة المعنوية بإضافتها عبارة (بأي شكل آخر من أشكال التخويف)([١١]).

ثانيا:ارتكاب الفعل على متن الطائرة:

يقتصر نفاذ المادة (١) من اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ على حالة ارتكاب الفعل من قبل شخص يكون (على متن الطائرة) وينطبق نفس الشرط على حالتي الشروع والمشاركة بمعنى انه لا تخضع أفعال الاستيلاء غير القانوني على الطائرة أو المشاركة في ارتكاب تلك الأفعال لأحكام اتفاقية لاهاي أذا قام بها شخص من خارج الطائرة وقصد من هذا استبعاد حالات الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة بفعل قيام طائرات حربية بإجبار مدنية على تغيير مسارها بالقوة([١٢]).

ونحن نرى أن الاستيلاء غير المشروع على الطائرة سواء تم داخلها أو خارجها فانه سوف يعرض سلامة الطائرة وما عليها من أفراد وأموال للخطر وهذا يعد قصورا واضحا في الاتفاقية حيث أن أعمال الاعتداء على سلامة الطائرات لا تقتصر على تلك المرتكبة على متنها فقط ولكن قد يوجه الاعتداء إلى الطائرة من طائرة أخرى وكان الأجدر أن يشتمل نص المادة (١) من اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ على هاتين الحالتين.

ثالثا:أن يقع الفعل غير المشروع إثناء الطيران:

نصت المادة (١) الفقرة (٣) من اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ على أن فترة الطيران تبدأ من اللحظة التي يتم فيها قطع الطائرة لممر الهبوط بينما ورد في الفقرة (٣) من المادة (٥) بأنها تبدأ (من لحظة إغلاق أبواب الطائرة بعد ركوب المسافرين إلى لحظة فتح تلك الأبواب بغرض نزولهم دون اشتراط تشغيل القوة المحركة للإقلاع أو قطع ممر الهبوط أو الصعود وقد اقر مؤتمر طوكيو بان المقصود بفترة الطيران أن يوحد بنطاق المادة (١) الفقرة (٣) من الاتفاقية ونجد أن هذا المفهوم غامض لان عبارة (تشغيل القوة المحركة للطائرة للإقلاع تحتمل التأويل ربما يقصد بها الوقت الذي تبدأ فيه الطائرة زيادة سرعتها في منتصف ممر الإقلاع تمهيدا للإقلاع الفعلي وقد يعني وصول الطائرة إلى بداية الإقلاع ([١٣]).

أما اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ فقد حددت فترة الطيران من اللحظة التي تغلق فيها كل أبواب الطائرة الخارجية بعد صعود كل الركاب حتى اللحظة التي تفتح فيها هذه الأبواب لغرض النزول.

والذي يستشف من هذا النص انه أذا حدث اختطاف أو سيطرة على طائرة قبل إغلاق جميع أبوابها وهي واقفة في المطار فان الجريمة لا تعتبر جريمة اختطا ف بمفهومها الدولي لعدم تحقق هذا الشرط

---

(٢) ينظر د. أسامة مصطفى إبراهيم _جريمة خطف الطائرات المدنية_المرجع السابق_ص53 .

(٣) ينظر د.أمام عطا الله _الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة _دراسة مقارنة)_المرجع السابق_ص817.

(١) ينظر د.محمد المحذوب _خطف الطائرات في الممارسة والقانون_المرجع السابق_ص125.

أما في حالة الهبوط الاضطراري تظل الطائرة في حالة طيران إلى أن تتسلم السلطات المختصة المسؤولية عنها وعن الأشخاص والممتلكات الموجودة على متنها.

وعلى كل حال فأننا نذهب مع ما ذهب أليه بعض الفقه ([14]) من أن معيار غلق وفتح أبواب الطائرة بهدف الإقلاع أو النزول يعتبر أكثر دقة على الأحوال من معيار تشغيل القوة المحركة الذي أخذت به اتفاقية طوكيو لأنه بغلق الأبواب تنتقل السلطة على الطائرة إلى قائدها وذلك حال تعرضها لمحاولة اختطاف وهي مازالت على ارض المطار.

رابعا:الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها:

لقد سبق القول أن فعل الاستيلاء أو السيطرة يجب أن يقوم به شخص موجود في داخل الطائرة ولا يدخل في ركن الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها أو على قيادتها مجرد التدخل في تشغيل الطائرة طبقا لاتفاقية لاهاي على أن التدخل في تشغيل الطائرة يخضع للمادة (١١) من اتفاقية طوكيو كما يخضع لبعض التشريعات الوطنية ومن أمثلة هذا التدخل أن يقتحم راكب ثمل أو متهوس غرفة قيادة الطائرة([15]).

أما التهديد على سبيل المزاح بالاستيلاء على الطائرة منجانب شخص موجود على متنها فانه يخضع لاتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ فهذه الاتفاقية لم تأخذ بنظر الاعتبار قصد من يرتكب جريمة اختطاف الطائرة أويشرع في ارتكاب تلك الجريمة وفضلا عن ذلك يثير التهديد بالاستيلاء علىالطائرة وان جاء على سبيل المزاح الذعر والقلق لدى ركاب الطائرة وملاحيها الأمر الذي قد يؤدي ألى نتائج محزنة وقد نتج عن مثل هذه الحوادث بالفعل تأخر كبير في الخدمات الجوية الدولية وقلق شديد بين الركاب([16]).

ويعتبر في حكم الفاعل الأصلي للجريمة الشريك فيها وعلى عكس اتفاقية طوكيو لم تحدد ومن ثم فيرجع في تحديد الاشتراك وعناصره ألى التشريعات الوطنية والقواعد العامة بها وتستلزم الاتفاقية لاماكن مقابلة الشريك وجوده على متن الطائرة أذ لا تنطبق أحكام الاتفاقية على الشريك الأرضي وإذا كانت الاتفاقية لم تنص على التحريض على الخطف فان ذلك راجع ألى خضوع التحريض لأحكام الاشتراك التي قد تأخذ صورة التحريض أو الاتفاق أو المساعدة وفقا للقواعد العامة([17]).

---

(٢) ينظر د.أمام عطا الله _الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة(دراسة مقارنة)_المرجع السابق_ص826

(٣) ينظر هيثم احمد حسن البكر _خطف الطائرات_المرجع السابق_ص194

(٤) ينظر د.محمد المحذوب _خطف الطائرات في الممارسة والقانون_المرجع السابق_ص125.

(٥) ينظر د.محمد المحذوب _خطف الطائرات في الممارسة والقانون_المرجع نفسه.

كما يمكن تصور الشروع في الجريمة اختطاف الطائرات أذ أن الاتفاقية استخدمت للتعبير عن الشروع عبارة مطاطة لا تعطي مدلولا محددا وهي (أذا كان مثل هذا العمل على وشك الوقوع) وهذا على الرغم من أن الشروع له مدلول قانوني محدد حيث لا يتوافر ألا بلغ نشاط الجاني مرحلة يعتبر بها على الأقل بادئا في تنفيذ الجريمة(١٨).

ويرى البعض (١٩) انه لم تكن هناك حاجة للنص على الشروع بهذا المعنى الذي يؤدي ألى اختلاف النظر في التفسير حيث ان جميع مظاهر الشروع تدخل في نطاق الاتفاقية ككل.

المطلب الثالث

الركن المعنوي

لا يكفي لوقوع الجريمة توافر ركنها الشرعي المتمثل الفعل أو الصفة غير المشروعة للسلوك الإجرامي وتوافر ركنها المادي المتمثل بارتكاب السلوك الإجرامي (استعمال القوة أو التهديد باستخدامها) وحصول النتيجة الضارة (الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها) والعلاقة السببية بينهما وإنما يجب أيضا توافر ركنها المعنوي بعنصريه الأهلية الجنائية والخطيئة والخطيئة الجنائية.

ويتخذ الركن المعنوي في هذه الجريمة أي جريمة اختطاف الطائرات صورة القصد الجنائي الذي يقوم على العلم والإرادة فينبغي أن ينصرف علم الجاني (فاعلا أصليا أو شريكا) ألى عناصر السلوك الإجرامي وان يعلم بالصفة غير المشروعة للفعل لان الجهل بذلك يعد عذرا محلا في مجال القانون الدولي الجنائي.

كما يجب أن تتجه أرادة الجاني ألى فعل الاستيلاء أو السيطرة أيا كان الباعث على ذلك وسواء كان هذا الهدف جديا أو على سبيل المزاح أذ انه لا يخفى ما يسببه هذا الفعل من ذعر ورعب بين

---

(١) هذا وقد عرف المشرع العراقي في قانون العقوبات رقم 111 لسنة 1969 الشروع في الجريمة بمقتضى نص الفقرة (١) من المادة (٣٠)منه بأنه (البدءبتنفيذ فعل بقصد ارتكاب جناية أو جنحة أوقف أو خاب أثره لأسباب لا دخل لإرادة الفاعل فيها) فالشروع يمثل المرحلة الأولى في تنفيذ الجريمة والتصميم على ارتكابها ومرحلة التحضير للقيام بها ولا تعتبر مرحلة التفكير والتصميم على ارتكاب الجريمة شروعا على ارتكابها وأركان الشروع وفقا للنص الوارد أعلاه ثلاثة الأول البدء في تنفيذ والثاني أن يكون بقصد ارتكاب جناية أو جنحة والثالث أوقف أو خاب الأثر لأسباب لا دخل لإرادة الفاعل فيها.

(٢) ينظر د.أمام عطا الله ـ الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة(دراسة مقارنة)ـ المرجع السابق ـ ص826

الركاب ويجب توافر قصد خاص يتمثل في اتجاه نية الجاني ألى الاستيلاء أو السيطرة على الطائرة فإذا كانت نيته هي السرقة وسلب الأموال فلا تقع الجريمة وان كان يمكن أن يشكل الفعلجريمة مستقلة(٢٠).

المطلب الرابع

الركن الدولـي

لا تعتبر جريمة خطف الطائرات جريمة دولية ألا أذا توافر الركن الدولي والذي يعني وقوع الجريمة من دولة ضد دولة أخرى بقصد المساس بحسن سير الطيران المدني الدولي فلا تقع في حالة الطيران الداخلي وهذا الركن يلزم توافره لخضوع الفعل لأحكام الاتفاقية حتى وان لم تتحدث عنه الاتفاقية بصراحة يتطلبها أن يرتكب الفعل من جانب الشخص باسم الدولة ولحسابها ذلك أن المسؤولية الجنائية توقع عادة على الشخص الطبيعي كما أن هذه الجريمة تقع لتحقيق أهداف عامة وليست خاصة كما ينطوي الفعل المادي فيها على مساس بالعلاقات الإنسانية الدولية ومن شان كل ذلك أن يقطع بتوافر الركن الدولي(٢١).

والراجح هو عدم اقتصار العنصر الدولي على ارتكاب الجريمة من جانب دولة ضد دولة أخرى عن طريق رعاياها أو أشخاص آخرين تدعمهم ولكن تتوافر الصفة الدولية في الجريمة أذا توافرت احد عناصر دولية العمل الإرهابي(٢٢) وبذلك تتحقق الصفة الدولية لجريمة الاستيلاء على الطائرات أذا كان الجاني لا ينتمي لجنسية الدولة التي تتبعها الطائرة أو ارتكب الجريمة في دولة غير الدولة التي ينتمي لها أو وقع مطار الهبوط والإقلاع في دولتين مختلفتين بصرف النظر عما أذا كان خط سير الطائرة الأصلي داخليا أو دوليا.

من كل ما تقدم نتوصل ألى أن جريمة اختطاف الطائرات تعد جريمة دولية بمعنى انه يمكن القول أن اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ تطبق على جميع حالات الاختطاف أو الاستيلاء غير المشروع على الطائرات أو تحويل مسارها مهما كان نوع وجنسية الطائرة ولا يستثنى من ذلك ألا:

١. عملية الاختطاف التي تمت من والى دولة ليست طرفا في الاتفاقية.
٢. الإقلاع والهبوط يتم في دولة التسجيل.
٣. الطائرات التي (يتم تحويل مسارها فوق البحر العالي المتصل بإقليم الدولة التي تملكها أذا كانت هذه الدولة من استعادتها بدون أن تمر في أجواء دولة أخرى وإذا كانت تنتمي ألى مؤسسة

---

(٣) ينظر أسامة مصطفى إبراهيم_جريمة خطف الطائرات المدنية_المرجع السابق_ص59 و د.محمد المعذوب _خطف الطائرات في الممارسة والقانون_المرجع السابق_ص125.

(١) ينظر د.أمام عطا الله_الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة(دراسة مقارنة)_المرجع السابق_ص828

(٢) ينظر د.عبد العزيز محمد شكري_إرهاب دولي_الطبعة الاولى_بيروت_دارالعلم للملايين_1991_ص ٢٠٠

تشغيل مشتركة للنقل الجوي أو وكالة تشغيل دولية مسجلة مشتركا أو دوليا لا تطبق أحكام الاتفاقية أذا كان أقلاع أو هبوط الطائرة الفعلي واقعين داخل إقليم إحدى الدول الأعضاء في المؤسسة أو الوكالة(٢٣).

المبحث الثاني

الطبيعة القانونية لجريمة خطف الطائرات المدنية

يثير موضوع طبيعة جريمة اختطاف الطائرات بعض المسائل المهمة التي من ضمنها هل هي من الجرائم الدولية ؟ أيمكن اعتبارها من الجرائم المستمرة ؟ أتدخل ضمن جريمة لصوصية البحر أو يعرف بـ(القرصنة) وسنتناول هذه المسائل الثلاث فيما يلي:

المطلب الاول

خطف الطائرات من جرائم القانون الدولي

يذهب البعض من الفقه (٢٤) أن جريمة اختطاف الطائرات جريمة من جرائم القانون الدولي لعدد من الاعتبارات تتلخص في أنها:

١. تمثل اعتداء على مصلحة تهم الجماعة الدولية كلها وهي الطيران المدني.

٢. توافر بعد الاختصاص الشامل فيها كما أعطت الاتفاقيات الدولية التي تحبط فيها الطائرة حق المعاقبة على الفعل بدلا من تسليم الفاعل فضلا عن المقترح اليوناني بإنشاء محكمة جنائية دولية لمعاقبة مختطفي الطائرات باعتبارها جرائم موجهة ضد امن وسلامة الخدمات الدولية وتضار منها الكثير من الدول.

ولعل الهدف الأساسي من إضافة وصف (الدولية)الى الجريمة التي نصت عليها اتفاقية لاهاي هو تحقيق الاختصاص الشامل أو العالمي عن هذه الجرائم لضمان المحاكمة عليها في جميع الأحوال وذلك قياسا على الجرائم الدولية وخاصة القرصنة البحرية.

ويذهب البعض الى أن جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات قد أصبحت من الجرائم الدولية وذلك بسبب دخولها في القانون الدولي الجنائي العرفي خاصة وان معظم التشريعات العقابية في النظم القانونية الرئيسية في العالم تعتبرها جريمة وتعاقب عليها كما أن الضمير العام للدول و الشعوب والأفراد

(٣) ينظرعبد العزيز محمد شكري_المرجع نفسه وايضاً د.أمام عطا الله_المرجع السابق_ص828

(١) ينظر د. محمد منصور الصاوي_أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية_القاهرة 1984 _ص277 نقلا عن د.أمام عطا الله_المرجع السابق_ص829

قد استقر على إجرامية هذه الأفعال وضرورة اتخاذ التدابير القمعية للحد منها وخاصة على المستوى الدولي([25]).

ألا أننا لا نؤيد وجهة النظر هذه وسبب ذلك أن اتفاقية لاهاي لما تزل بعيدة عن الاختصاص العالمي الشامل فخطف الطائرات لا يعد جريمة دولية ألا أذا توافر الركن الدولي بتوافر عنصر من عناصر الصفة الدولية في الجريمة.

ولا يعني ذلك أننا لا نؤيد الاتجاه نحو اعتبار هذه الجريمة من الجرائم الدولية وإنما ننظر في ذلك حاليا في ضوء النص الموجود ونرى انه لا يحتمل هذا التفسير الواسع مما يستدعي تدخلا من جانب الدول لتعديل الاتفاقيات في هذا الشأن والنص صراحة على اعتبارها جريمة دولية للاعتبارين التاليين:

١. كون الملاحة الجوية الدولية باتت تمثل نشاطا حيويا بين الدول وأصبح المساس بهذه المصلحة يمثل اعتداء على مظاهر العلاقات الودية التجارية والسياسية وانتظامها.

٢. تسبب هذه الأفعال غير المشروعة أهدار للكرامة الإنسانية واعتداء على الحقوق الأساسية للإنسان.

ومن الجدير الإشارة ألى أن اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ قد ميزت ما بين الاعتداءات التي تقع على وسائل النقل الداخلي وتلك التي تقع على وسائل النقل الدولي وجعلت من الأول جرائم داخلية تخضع للتشريعات الوطنية في حين اعتبرت الثانية ذات صفة دولية.

ويتنقد البعض([26]) من الفقه هذا المسلك حيث لا تتوقف الصفة الدولية وفقا لوجهة نظرهم على مكان ارتكاب الفعل فقد يتم الأعداد والتخطيط خارج الدولة بقصد خطف الطائرة في رحلة داخلية ويجبر قائدها على التوجه بها ألى دولة أخرى وهنا تتوافر الصفة الدولية أيضا وهذا ما نراه الأجدر بالإتباع.

---

(١) ينظر د.عبد العزيز مخيمر عبد الهادي _لقانون الكويتي الجديد في شان الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية في ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة للطيران المدني_مجلة الحقوق_العدد الاول_السنة التاسعة عشر 1995_ص83 نقلا عن د.أمام عطا الله_المرجع السابق_ص830.

(١) ينظر د. اشرف توفيق شمس الدين_دروس في القانون الجنائي الدولي_دار النهضة العربية_القاهرة_1977 ص200 .

المطلب الثاني

خطف الطائرات من الجرائم المستمرة

تقسم الجرائم بالنظر الى ركنها المادي وعلى أساس الزمن الذي يستغرقه تمام الجريمة الى جرائم وقتية وجرائم مستمرة فالجريمة الوقتية هي التي تتطابق لحظة أتمام الجريمة من قبل الجاني مع لحظة اكتمال عناصرها المكونة لها أي هي التي يكون السلوك الاجرامي المكون لركنها المادي أنيا وينتهي في الحال أو خلال برهة يسيرة وقد تكون ايجابية تقع بسلوك أجرامي ايجابي كالقتل والسرقة كما قد تكون سلبية تقع بسلوك إجرامي سلبي ([٢٧]).

أما الجريمة المستمرة فهي على نوعين مستمرة متوالية أي هي التي يكون السلوك الإجرامي المكون لركنها المادي مستمرا متواليا أما النوع الثاني فهي مستمرة ثابتة أي يكون السلوك الإجرامي المكون لركنها المادي أنيا يبدأ وينتهي في الحال مع استمرار أو دوام أثره الى أن يزول أو يزال([٢٨]) وبالنظر الى أن جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات نجد أنها من الجرائم المستمرة التي يستمر فيها النشاط الإجرامي الاستيلاء أو السيطرة فترة من الزمن وذلك وفقا لإرادة الجاني وهي تشبه بذلك جريمة احتجاز الرهائن.

وتظهر أهمية حالة الاستمرار بصفة خاصة في النواحي الآتية:

١. من حيث تناسب شدة العقوبة:

فقد تتناسب شدة العقوبة في الجريمة المستمرة مع طول المدة التي يستمر خلال ارتكاب الجريمة.

٢. تطبيق القانون من حيث المكان:

يثير ذلك مسالة تحديد الاختصاص القضائي من حيث المكان داخل الدولة.

وهي مسالة تخضع للقانون الداخلي للدولة المعنية غير أن الطائرة المختطفة قد ينتقل بها المختطف في الغالب من دولة الى دولة أو دول أخرى وقد تكون أو لاتكون دولة تسجيل الطائرة أو اختصاص الدولة التي تهبط فيها الطائرة مع المختطف وأما اختصاص الدولة التي يكون فيها المركز الرئيسي لإعمال مستأجر الطائرة أو محل إقامته الدائم أو الدولة التي يكون فيها المتهم موجودا فيها وترفض تسليمه.

٣. من حيث تطبيق القانون الجديد:

الأصل أن يسري على الجرائم القانون النافذ وقت ارتكابها فإذا صدر قانون جديد بعد ارتكاب الجريمة وقبل أن يصبح الحكم الصادر فيها نهائيا طبق القانون الأصلح للمتهم وعلى العكس من ذلك يسري فيما تخص الجرائم المستمرة القانون الجديد على ما وقع قبل نفاذه فيها فيما أذا استمرت الى حين

---

(٢) ينظر د.أكرم نشأت ابراهيم_القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن_المرجع السابق ص٧٠

(٣) ينظر د.محمود نجيب حسني _شرح قانون العقوبات(القسم العام)_القاهرة_1962_ص335 .

نفاذه أو بعده فإذا صدر قانون جديد يشدد العقاب في أثناء استمرار الجريمة سرى القانون الجديد على هذه الجريمة بالرغم من أنها بدأت قبل نفاذ القانون الجديد([٢٩]).

المطلب الثالث

خطف الطائرات من قبيل القرصنة

أن الجريمة لصوصية البحر عرفت منذ قرون عديدة وقد استقر القانون العرفي على معاقبة هذه الجريمة واعتبارها ضد الإنسانية ومن ثم يحق لأي دولة من دول العالم أن تقبض على لصوص البحر (القرصنة) وإخضاعهم لقضائها الجنائي بصرف النظر عن جنسياتهم أو جنسية الطائرة أو السفينة أو مكان وقوع الجريمة.

ولما كانت جريمة القرصنة تنطوي على تدخل غير مشروع عن طريق العنف أو التهديد في وسائل المواصلات الدولية ولتشابه جريمة اختطاف الطائرات لها في هذه الحالة فقد كانت هناك محاولات من اجل اعتبار جريمة اختطاف الطائرات جريمة قرصنة.

هذا وقد عرفت جريمة القرصنة بأنها كل اعتداء مسلح يقع في عرض البحار في مركب لحسابه الخاص بقصد النهب والسلب والخطف وسبي الأشخاص الموجودينعليها أو الأمرين معا([٣٠]).

عليه أن المحاولات التي تبذل لوصف عمليات الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بالقرصنة الجوية تحاول أن تطبق القواعد الخاصة بالقرصنة البحرية على هذه الأفعال فالقرصنة البحرية بوصفها جريمة دولية لها أركانها الخاصة التي حددها العرف الدولي وأشارت أليها اتفاقية جنيف ١٩٥٨ لأعالي البحار في المادة (١٥) التي عرفتها بأنها (أي عمل من أعمال العنف غير المشروع أو الاستيلاء أو النهب أذا ارتكب لأغراض خاصة وكان موجها ضد سفينة أو طائرة أخرى ضد ما تحمله من أشخاص أو أموال وذلك أذا وقع العمل في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لاختصاص دولة من الدول).

ومن النص أعلاه يمكن أجمال عناصر جريمة القرصنة في الأتي:

١. أن جريمة القرصنة ترتكب لتحقيق إغراض خاصة ذات طابع اقتصادي.

---

(١) ينظر د.أكرم نشأت ابراهيم_القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن_المرجع السابق ص٧٠ و د.أمام عطا الله_إرهاب والبنيان القانوني للجريمة(دراسة مقارنة)_المرجع السابق_ص832 وهيثم احمد حسن البكر _خطف الطائرات_المرجع السابق_ص196_197

(٢) ينظر د.علي الصادق أبو هيف_القانون الدولي العام_الطبعة الرابعة_الإسكندرية_دار النشر الثقافة _١٩٦٨ _ص364

٢. لكي تكون الأفعال غير المشروعة لها صفة القرصنة لابد أن تكون موجهة من ملاحي أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة ضد سفينة أو طائرة أو ضد ما تحمله من أشخاص وأموال.

٣. إي فعل للتحريض أو تسهيل إي فعل غير مشروع مقرون بالعمل يشكل أيضا جريمة قرصنة.

وقد أشارت الاتفاقية أعلاه أن جريمة القرصنة باعتبارها جريمة دولية تخضع للاختصاص العالمي أو الشامل حيث يكون لكل دولة القبض على السفينة أو الطائرة القرصانية حتى لو لم تكن طرفا في الاتفاقية وعلى ذلك فالرغبة في اعتبار جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات من قبيل القرصنة هو تطبيق مبدأ الاختصاص الشامل أو العالمي بالنسبة لهذه الجرائم بالنظر الى خطورتها وهي نفس الرغبة التي كانت وراء المناداة باعتبارها هذه الأفعال تشكل جريمة دولية كما يسبق الإشارة .ولكن بمقارنة عناصر جريمة القرصنة مع ما يسبق و اوضحناه عن عناصر اختطاف الطائرات نلاحظ الفروق الآتية:

١. أن جريمة القرصنة لا ترتكب ألا في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لاختصاص أي دولة ([٣١]) على عكس جريمة اختطاف الطائرات التي تقع غالبا داخل حدود دولة ما وقعت في البحار العالية فان الهبوط يتم في دولة معينة لطبيعة الجريمة المستمرة تعتبر الجريمة مرتكبة في دولة الهبوط.

٢. أن جريمة القرصنة تفترض وقوع أفعال العنف من طاقم أو ركاب السفينة أو الطائرة الخاصة ضد سفينة أو طائرة أخرى على خلاف جريمة اختطاف الطائرات التي يشترط لاكتمالها أن يكون الخاطف على متن الطائرة.

٣. أن الهدف من ارتكاب جريمة اختطاف الطائرات في الغالب نتيجة لبواعث سياسية ومما تقدم نتوصل إلى أن جريمة خطف الطائرات جريمة قائمة بذاتها وليست من قبيل القرصنة.

أن الغاية من وراء محاولة أجراء القياس كانت ترجع الى حداثة التحريم الدولي لخطف الطائرات ولعدم أمكانية القياس فقد تم التوقيع على اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ ومن ثم اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ولقد امتازت الاتفاقية الأخيرة بمزايا لا وجود لها في قواعد القانون الدولي العرفي أو الاتفاقية الخاصة بجريمة القرصنة([٣٢]) وتتمثل بالاتي:

١. ألزمت المادة الفقرة (١) من المادة (٩) من اتفاقية لاهاي الدول الإطراف في الاتفاقية تسليم خاص مختطفي الطائرة أو محاكمتهم.

---

(١) ينظر د.أكرم نشأت ابراهيم_القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن_المرجع السابق ص٧٠ و د.محمد المجذوب _المرجع السابق_ص88

(٢) ينظر د. د.حسين إبراهيم صالح _الجريمة الدولية _دراسة تحليلية تطبيقية_الطبعة الاولى_القاهرة_1979 ص208 نقلا عن د.أمام عطا الله _المرجع السابق_ص834

٢. ألزمت المادة ذاتها من اتفاقية لاهاي الدول المتعاقدة بجميع التدابير الملائمة لإعادة السيطرة على الطائرة المختطفة إلى قائدها.

٣. كما ألزمت المادة نفسها من اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ الدول المتعاقدة على أعادة الطائرة وحمولتها إلى من لهم الحق في حيازتها قانونا.

وخلاصة ما تقدم انه لما كانت جريمة القرصنة تميزت باختصاصها العالمي باعتبارها جريمة دولية ومن الأهمية بمكان أن جريمة اختطاف الطائرات لا تقل خطورة عن جريمة القرصنة ولذا نرى أن ترفع إلى مصاف الجرائم الدولية.

المبحث الثالث

عقوبة جريمة خطف الطائرات المدنية

من خصائص القاعدة الجنائية أنها تكون من جهة مختصة ومقترنة بجزاء محدد ومتصفة بصفة العمومية حتى تحقق الغاية من صدورها والتي تتمثل في قمع الجريمة المعينة ولذا فان أي قانون أو اتفاقية لا تقترن بعقوبة محددة تبقى بدون فعالية في مكافحة الجريمة عليه فان جريمة اختطاف الطائرات كأي جريمة أخرى لابد ولن تقترن بجزاء أو عقوبة ألا لما أمكن مكافحتها عليه سنتناول في هذا المبحث البحث في عقوبة جريمة اختطاف الطائرات على المستوى الدولي وسنخصص له المطلب الأول في حين نخصص الثاني لبحث هذه العقوبة على مستوى التشريعات الداخلية.

المطلب الاول

عقوبة الاختطاف على المستوى الدولي

كانت أولى الخطوات لقمع جريمة اختطاف الطائرات على المستوى الدولي اتفاقية طوكيو الخاصة بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة ثم اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ ثم اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٧١ ألا أننا سنقتصر كلامنا على اتفاقيتي طوكيو ولاهاي دون اتفاقية مونتريال لعدم بحث الأخيرة بشكل جاد عقوبة هذه الجريمة.

أولا:اتفاقية طوكيو لسنة ١٩٦٣

اتسمت هذه الاتفاقية بمسلك سلبي فيما يخص الالتزامات التي تقع على عاتق الدول في شان جميع الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات بما في ذلك جريمة اختطاف الطائرات التي أفردت لها

الاتفاقية مادة واحدة فقط وهي المادة (١١) من الاتفاقية(٣٣) فالدولة التي يوجد المتهم في إقليمها أن تتخذ تدابير احترازية تمهيدا لمحاكمته جنائيا أو تسليمهأو أبعاده وهذه التدابير تتلخص بما يلي:

١. توقيف المتهم احتياطيا:

للدولة التي هبطت الطائرة فوق أراضيها توقيف المتهم احتياطيا لضمان بقائه في إقليمها أذا رأت هذه الدولة أن الظروف تقتضي ذلك وهذا ما أشارت أليه الفقرة (٢) من المادة (١٣) من الاتفاقية وقد تكتفي باستجوابه وإطلاق سراحه أذا تأكدت من عدم ثبوت التهمة ضده.

٢. قيام الدولة المذكورة بإجراء تحقيق فوري وأولي بغية التثبت من وقوع الحادث.

٣. محاكمة المتهم جنائيا وفقا لإحكام التشريعات الوطنية لدولة الهبوط.

وهنا نرى كما ذهب بعض الفقه (٣٤) أن هذه الاتفاقية قد توسعت في مفهوم الاختصاص الجنائي فسمحت لدولة الهبوط بممارسته مع كون أن الجريمة لم تحدث أو تقع في نطاق إقليمها الجوي كما أن الاتفاقية لم تورد النص على عقوبات معينة ولم تنص على حد أدنى أو أعلى للعقوبة وجعلت الأمر متروك للسلطة التقديرية للدولة التي تحاكمه(٣٥).

ومما يلاحظ على هذه الاتفاقية أن ترك تحديد تقدير العقوبة للقوانين الوطنية دون تحديد الحد الأدنى لها قد يساعد في ازدياد تلك الجريمة عن طريق تغيير مسار الطائرة ألى دولة لاتسم تشريعاتها الجنائية بالشدة.

ثانيا:اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠:

كان لابد من أيجاد التزام دولي يعالج مسالة العقوبة الذي أخفقت فيه اتفاقية طوكيو والذي ظهر هذا القصور في ازدياد معدلات جريمة اختطاف الطائرات وقد حاولت اتفاقية لاهاي معالجة هذا القصور وكانت مسالة العقوبة موضع مناقشة في مؤتمر لاهاي وطالبت بعض الدول بتشديد العقوبة وتشبيه جريمة اختطاف الطائرات بجرائم الاعتداء على الحياة كجريمة إبادة الجنس البشري.وقد توصلت الدول في نهاية الأمر ألى صيغة تلزم الدول المتعاقدة بالقضاء على جريمة اختطاف الطائرات المدنية بفرض عقوبات مشددة أذ تنص المادة (٢) من اتفاقية لاهاي على (تتعهدكل دولة متعاقدة بان تجعل الجريمة معاقبا عليها بعقوبات مشددة) أن هذه الاتفاقية تحرص على تأكيد رغبة المشرع الدولي في أنزال العقوبة في الخاطف وعدم إتاحة الفرصة له كي يفلت من العقاب:

(١) ينظر د. أسامة مصطفى ابراهيم_خطف الطائرات _المرجع السابق_ص66

(١) ينظر د.محمد المذوب_خطف الطائرات في الممارسة والقانون_المرجع السابق_ص١٢٧

(٢) ينظر د.محمد المذوب_خطف الطائرات في الممارسة والقانون_المرجع السابق_ص١٢٩

١. وإذا لم ترغب الدولة في محاكمته فعليها تسليمه وفقا لقواعد التسليم التي يحددها التشريع الوطني والتي تنص عليها معاهدات التسليم التي تكون دولة الهبوط طرفا فيها واتفاقيات التسليم الدولية التي لا تجيز عادة تسليم المجرمين السياسيين فالدولة المتعاقدة التي تستقبل الخاطف بعد هبوط الطائرة أو تلقي القبض عليه بعد فرار من دولة الهبوط ملزمة بالقبض عليه ومحاكمته حسب قوانينها الداخلية ولا يعفى من هذا الإلزام ألا أذا وافقت على تسليمه أى دولة أخرى ذات اختصاص ومصلحة(٣٦).

ومما يلاحظ على العقوبات المشددة الوارد ذكرها في نص المادة (٢) من اتفاقية لاهاي أنها لم تحدد أي وصف لها وترك أمر تقديرها للتشريعات الوطنية فقد يرى مشرع في دولة ما أن مدة 4 سنوات كعقوبة هي رادعة بينما يرى مشرع أخر أن عقوبة الإعدام هي المناسبة لهذه الجريمة الخطيرة أن هذا التباين الذي قد يحدث من شانه أن يشجع جرائم اختطاف الطائرات بحيث يغير الخاطف مسار الطائرة المختطفة أى دولة لا تعاقب على مثل هذه الجريمة بعقوبات رادعة.

ولم تعالج اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٧١ هذا القصور وكلفت المادة (٣) منها سلطة الدولة المتعاقدة على تقدير العقوبة مع اشتراط تشديدها(٣٧).

المطلب الثاني

عقوبة الاختطاف على مستوى التشريعات الوطنية

تعتبر جريمة اختطاف الطائرات من الجرائم الجديدة التي ظهرت نتيجة للتقدم والتطور وأخذت هذه الظاهرة تتزايد خلال السنينات مما أدى بعض الدول ألى إعادة النظر في تشريعاتها وقوانينها الداخلية لقمع هذه الجريمة.

أما في غير هذه الدول (إي التي لا تعاقب على جريمة اختطاف الطائرات كجريمة مستقلة) فيمكن تطبيق الإحكام المتعلقة بالجرائم العادية التي وردت في شأنها نصوص في قانون العقوبات والتي تدخل ضمن أفعال اختطاف الطائرات كالجرائم التي تقع على الأشخاص (الخطف والاعتداء.. الخ) أو الأموال (السلب ..الخ)أو الاعتداء على سلامة النقل ووسائل المواصلات العامة.

وعلى أي حال أن التشريعات الوطنية في معالجتها لاختطاف الطائرات قد تبنت ثلاثة طرق:

الطريقة الاولى: إصدار قانون جديد يعاقب صراحة مختطفي الطائرات:

ومن هذه الدول التي عالجت مشكله اختطاف الطائرات بقانون خاص جديد مستقل المملكة المتحدة حيث صدر قانون اختطاف الطائرات الانجليزي لسنة ١٩٧١بغرض تنفيذ اتفاقية لاهاي لسنة

(٣) ينظر د. أسامة مصطفى ابراهيم_خطف الطائرات _المرجع السابق_ص66 و د.محمد المذنوب_خطف الطائرات_المرجع السابق_ص162

(٤) ينظر نص المادة (٣) من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٧١

١٩٧٠وقد نصت المادة (١)منه على تعريف هذه الجريمة بأنها (كل شخص على متن طائرة في حالة طيران يستولي على الطائرة أو يمارس السيطرة عليها باستعمال القوه أو التهديد من أي نوع كان يعتبر مرتكباً جريمة اختطاف الطائرات أيا كانت جنسيته وأيا كانت دولة تسجيل الطائرة).

وقد حددت الفقرة (٢) من المادة (١) عقوبة ارتكاب هذه الجريمة أو التحريض أو المساعدة عليها بالسجن مدى الحياة الآ انه لم ينص على أن الشروع جريمة تستحق العقاب كما فعلت اتفاقية لاهاي([٣٨]).

وعالجت المادة (٢) من هذا القانون الجرائم التي ترتكب وتكون مصاحبة لجريمة الخطف بأن جعلتها جرائم مستقلة دون المساس بعقوبة اختطاف الطائرات.

وقد أحسن المشرع الكويتي صنعاً بعدم تعديل هذه التعريفات والأخذ بها كما وردت في اتفاقيتي لاهاي ومونتريال أذ انه من شان هذا أن يخلق حالة من التجانس بين التشريعات الوطنية الأمر الذي يساعد على عدم إفلات الجناة من العقاب بحجة اختلاف التعريفات الواردة في التشريعات الداخلية وربما أدى ألى نشوء عرف دولي فيما يتعلق بهذه الجريمة مع مرور الوقت.

ونصت المادة (٣) من القانون الكويتي على العقوبات المقررة على الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الذي يتم باستخدام القوة أو التهديد بها وتكون العقوبة الحبس المؤبد أو المؤقت الذي لا يقل عن عشر سنوات فأن اقترن الاختطاف باحتجاز شخص أو أكثر ألى غير الجهة التي كان متجهاً أليها تصبح العقوبة الحبس المؤبد أو المؤقت الذي لا يقل عن عشر سنوات.

وتشدد العقوبة أذا نتج عن الاختطاف جرح شخص أو إصابته بأذى وتدمير طائرة أو ألحاق أذى بحيث تكون العقوبة هي الإعدام أو الحبس المؤبد والإعدام إذا نتج عن الجريمة موت إنسان.

كما نص القانون أيضا على عقاب كل شخص يكون عالماً بوجود مشروع لارتكاب الجريمة ولم يبلغ عنها بالسجن مدة لا تتجاوز خمس سنوات أو بغرامة لا تتجاوز خمسة آلاف دينار أو بالعقوبتين معا ويجوز تشديد العقوبة أذا ارتكبت في زمن الحرب أو في حالة إعلان الإحكام العرفية.

ومن الدول التي أصدرت حديثاً قانون يعاقب على جريمة اختطاف الطائرات دولة قطر أذ صدر القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٢ بشأن الطيران المدني الذي نص في ألفقره (٥) من المادة (٩٤) منه (يعد مرتكباً لجريمة الاعتداء على الطائرات أي شخص يرتكب عمداً أو يشرع في ارتكاب أو يكون شريكاً لشخص يقوم بالقوة والتهديد باستعمال القوة أو بأي صورة من صور الإكراه بالاستيلاء على طائرات وهي في حالة طيران أو السيطرة على قيادتها).

(١) ينظر د. أسامة مصطفى ابراهيم_خطف الطائرات _المرجع السابق_ص66 و د.محمد المحذوب_خطف الطائرات_المرجع السابق_ص162

ووفقاً للمادة (١٠٧) تكون العقوبة الإعدام أو الحبس المؤبد إذا ترتب على الفعل موت شخص والسجن مدة لا تتجاوز عشر سنوات في حالة الاختطاف أو السيطرة عليها ولا تخل أحكام هذا القانون بتوقيع أي عقوبة اشد ينص عليها قانون العقوبات أو أي قانون أخر([٣٩]).

الطريقة الثانية: تعديل قانون العقوبات ليتضمن جريمة اختطاف الطائرات:

ومن الدول التي سعت لتعديل قانونها العقابي دولة مصر وكان القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ هو الذي يعنى بحماية وسلامة الطيران المدني ألا انه لم ينص صراحة جريمة اختطاف الطائرات وان كان يعد كل من يقوم عمداً أو دون وجه حق مشروع بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران أذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر يعده مرتكباً لجريمة يعاقب عليها القانون.

ألا أن المشرع المصري ورغبة منه لمعالجة هذا القصور اصدر في عام ١٩٩٢ القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٩٢ الخاص بتعديل بعض نصوص قانون العقوبات والإجراءات الجنائية بإضافة مواد خاصة بجريمة الإرهاب([٤٠]) ومن تلك المادة (٨٨) الخاصة بجريمة اختطاف وسيلة من وسائل النقل أذ نصت على (يعاقب بالإشغال الشاقة المؤقتة كل من اختطف وسيلة من وسائل النقل الجوي أو البري أو المائي معرضاً سلامة من بها لخطر...).

أن هذا النص قد جاء مطلق وواسع من حيث المضمون فلا يشترط أن تكون هذه السيطرة أو الخطف من داخل الطائرة أو خارجها ولم يحدد فترة معينة فيجوز ان يكون الخطف أثناء الطيران أو قبل الإقلاع([٤١]).

وتشدد العقوبة لتصبح عقوبة الإشغال الشاقة المؤبدة في الأحوال التالية:

١. إذا استخدم الجاني الإرهاب كوسيلة لتحقيق سيطرته على وسيلة النقل(الطائرة).

---

(١) ينظر د.يحيى احمد ألبنا_الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران_الطبعة الاولى_الاسكندرية_منشأة المعارف1994 _ص13 نقلا عن أسامة مصطفى ابراهيم_المرجع السابق_ص75 _76

(٢) ينظر د.محمد محمود سعيد _جرائم الإرهاب _الطبعة الاولى_القاهرة_دار الفكر العربي_1995 _ص_81 عرفت المادة 86 من قانون رقم 97 لسنة 1992 المعدل القانون رقم 28 لسنة 1981 (الإرهاب) بأنه(كل استخدام للقوة أو العنف أو التهديد أو الترويع يلجأ أليه الجاني تنفيذا لمشروع إجرامي فردي أو جماعي بهدف الإخلال بالنظام العام أو تعريض سلامة المجتمع وأمنه للخطر أذا كان من شأن ذلك إيذاء الأشخاص أو ألقاء الرعب بينهم أو تعريض حياتهم وحرياتهم وأمنهم للخطر)

(٣) ينظر أسامة مصطفى ابراهيم_المرجع السابق_ص82

٢. أذا نشأ عن فعل الاختطاف جروح أو فقد أحدى العينين أو عاهة مستديمة يستحيل برؤها أو الجروح التي ينشأ عنها مرض أو عجز عن الإشغال الشخصية مدة تزيد على عشرين يوماً.

٣. أذا قاوم الجاني بالقوة أو العنف السلطات العامة أثناء تأدية وظيفتها في استعادة الطائرة المختطفة وسبب التشديد هو حمل الخاطف للرضوخ لأوامر السلطات المختصة.

و تكون العقوبة الإعدام إذا نشأ عن الاختطاف موت شخص سواء أكان داخل الطائرة أو خارجها.

الطريقة الثالثة: عدم النص على جريمة اختطاف الطائرات باعتبارها تنطوي على جرائم مختلفة:

ومن الدول التي لم تصدر قانوناً بشأن جريمة اختطاف الطائرات لو تعديل قانونها الجنائي أو العقابي دولة السودان أذ لم يتضمن القانون الجنائي السوداني لسنة ١٩٩١ النص على جريمة اختطاف الطائرات كجريمة مستقلة قائمة بحد ذاتها وبالرغم من ذلك فقد تنطوي هذه الجريمة على عدة أفعال غير مشروعة أذ وفقاً لهذا القانون قد تشكل:

١. جريمة الحرابة:

تنص المادة (١٦٧) من القانون الجنائي السوداني لسنة ١٩٩١ على انه (يعد مرتكباً جريمة الحرابة من يرهب العامة أو يقطع الطريق بقصد ارتكاب جريمة على الجسم أو العرض أو المال شريطة أن يقع الفعل:

أ. خارج العمران في البر أو البحر أو الجو أو داخل العمران مع تعذر الغوث.

ب. بأستخدام السلاح أو أي أداة صالحة للإيذاء أو التهديد بذلك).

أن هذه المادة تشترط تحقق عنصر الرهبة للعامة أو قطع الطريق وهذا العنصر متوافر ومتحقق في جريمة اختطاف الطائرات فالرهبة تصيب كل ركاب وطاقم الطائرة بل تتعدى ألى ذويهم أيضا.

٢. جريمة الاعتداء على الحرية الشخصية:

قد تنطوي جريمة اختطاف الطائرات على جريمة الخطف المنصوص عليها في المادة (١٦٢) من القانون الجنائي السوداني والتي تنص على انه(من يخطف شخصاً بأن يرغمه أو يغريه بأي طريقة من طرق الخداع على أن يغادر مكاناً بقصد ارتكاب جريمة بالاعتداء على ذلك الشخص أو حريته).

فأن الخاطف عموماً يرغم كل ركاب الطائرة بالإضافة ألى طاقمها على تغيير مكان الهبوط ألى مكان أخر وبعد ذلك يتم حجزهم كرهائن بقصد تحقيق مطالبه وعقوبة الخاطف السجن مدة ل تتجاوز عشر سنوات أو بالغرامة أو العقوبتين معا وتعتبر هذه العقوبة مناسبة وفقاً للقانون الحالي بشأن اختطاف الطائرات.

٣. الجرائم الواقعة على النفس والجسم:

قد ينتج عن اختطاف الطائرات تعرض الركاب للأذى الجسيم أو الموت عليه فالخاطف يعتبر مسؤلاً عن تلك الأفعال وان لم يكن قاصداً أحداث تلك النتائج لأنها نتيجة راجحة لفعله فمن يخطف طائرة مستخدماً أسلحة أو مواد متفجرة يعلم أو يفترض به العلم أن من شأن ذلك أن يعرض حياة الركاب للخطر وكذا الحال بمن يأمر قائد الطائرة بتغيير مسارها ألى دولة ما مع أخطاره بعدم توفر الوقود اللازم للوصول ألى تلك الدولة فإذا سقطت ونتج عن ذلك وفاة بعض الركاب فأن الخطف يعتبر مرتكباً جريمة القتل العمد المنصوص عليها في المادة (١٣١) من القانون الجنائي السوداني لسنة ١٩٩١([٤٢]).

٤. جريمة الإرهاب:

نصت المادة (١٤٤) من القانون الجنائي السوداني على انه يعد مرتكبا جريمة الإرهاب كل من :

١. يتوعد غيره بالإضرار به أو بأي شخص أخر يهمه أمره قاصداً بذلك تهديده أو حمله على أن يفعل مالا يلزمه قانوناً أو لا يفعل ما يجوز له قانونا.

٢. تصدر منه حركة أو تحفيز قاصداً بذلك استعمال القوة الجنائية أو عالماً باحتمال أن يلقي ذلك في روع أي شخص حاضر أن يوشك أن يستعمل معه القوة الجنائية.

ومن الاستعراض السابق لنصوص القانون الجنائي السوداني لسنة ١٩٩١ يستشف لنا أن هذا القانون لم يتعرض ألى جريمة اختطاف الطائرات بشكل واضح ألا انه عالجها باعتبارها تشكل أفعالا غير مشروعة في شكل جرائم مركبة لا تناسب عقوبتها مع خطورة هذه الجريمة وبما تسببه من أضرار وإثارة الرعب والفزع والأذى للركاب وربما الموت في أحيان أخرى وتعطيل للنقل الجوي وتوتر في العلاقات بين الدول([٤٣]).

(١) ينظر أسامة مصطفى ابراهيم_المرجع السابق_ص82

(٢) ينظر أسامة مصطفى ابراهيم_المرجع السابق_ص82

الخاتمة

يستشف مما تقدم انه رغم وجود اتفاقيات دولية تتعلق بجريمة اختطاف الطائرات المدنية (اتفاقية طوكيو ١٩٦٣_اتفاقية لاهاي ١٩٧٠_اتفاقية مونتريال١٩٧١) وبالإضافة الى الإجراءات الوقائية التي تتخذها الدول في المطارات ألا أن ظاهرة اختطاف الطائرات المدنية لما تزل مستمرة مع تزايد عدد الطائرات ومستخدميها الأمر الذي قد يؤدي الى مضاعفة الأضرار الناجمة عن هذه الجريمة.

لذا ومن اجل القضاء على جريمة اختطاف الطائرات المدنية أو على الأقل التقليل منها يتطلب الأتي:

١. أن عدم التزام العديد من الدول بالانضمام أو المصادقة على الاتفاقيات المتعلقة بجريمة اختطاف الطائرات يتطلب أن تواصل الجمعية العامة للأمم المتحدة جهودها لحث الدول الأعضاء التي لم تصادق على تلك الاتفاقية بالإسراع في الانضمام أليها باعتبار هذه الجريمة مخلة بأمن الإنسانية وليس هناك دول بمعزل عن تعرض طائراتها لهذه الجريمة.

٢. إصدار اتفاقية جديدة تعالج القصور الذي انتاب الاتفاقيات الدولية الثلاثة المتعلقة بجريمة اختطاف الطائرات والذي وضح من خلال الممارسة العملية وعلى وجه التحديد فيما يتعلق بتحديد العقوبة الملائمة والرادعة لهذه الجريمة وعدم ترك تقديرها للدول الأطراف الأمر الذي يقود الى اختلاف وتباين الجزاءات من دولة لأخرى ووجود عقوبات لا تتناسب مع خطورة هذه الجريمة.

٣. توحيد الإجراءات الوقائية في المطارات وتقرير حد أدنى لها عن طريق عقد اتفاقية دولية تتناول أهم الإجراءات الوقائية فيما يتعلق بتفتيش الركاب والحقائب قبل الصعود الى الطائرة وإغلاق الباب المؤدي الى كابينة القيادة والتأكيد من هوية العاملين في المطار بصفة مستمرة ووضع الحرس الخاص...الخ من الإجراءات الوقائية.

٤. عقد معاهدة دولية جديدة لتسليم مختطفي الطائرات وجوبيا أذا لم يتم محاكمتهم في البلد الذي يوجدون فيه مع عدم الأخذ بالبواعث والدوافع في الاعتبار أيا كانت الدوافع وذلك لسد النقص الذي ورد في اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠.

أما بخصوص موقف المشرع العراقي من جريمة اختطاف الطائرات المدنية فيلاحظ عليه الأتي:

١. لم ينص المشرع العراقي في قانون العقوبات رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ على جريمة اختطاف الطائرات المدنية كجريمة مستقلة وان كان قد أورد عدة إحكام تتعلق بتحديد حالات سريانه على الجرائم التي ترتكب على متن طائرة عراقية أم أجنبية في إقليم العراق الجوي أو أينما وجدت الطائرة.

٢. صدق العراق على اتفاقية منع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات (اتفاقية لاهاي لسنة١٩٧٠) بقانون التصديق المرقم ١٢٧ لسنة ١٩٧١ وقد تضمنت هذه الاتفاقية جملة التزامات على كل دولة متعاقدة منها ما يخص وجوب اتخاذ الإجراءات التي قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها في جريمة اختطاف الطائرات أو أي فعل أخر من أفعال العنف الأخرى المرتكبة من قبل المختطف ضد ركاب الطائرة أو ملاحيها بما له علاقة بجريمة اختطاف الطائرة ألا انه لم يرد نص دستوري في العراق في شأن كيفية تنفيذ المعاهدات أو الاتفاقيات التي صدقها العراق ويبدو أن الأمر جرى على إدخال التعديلات التشريعية اللازمة لوضع الالتزامات التي نصت عليها المعاهدات أو الاتفاقيات موضع التنفيذ داخل العراق.

٣. تم هذا التدخل بإصدار (قانون الطيران المدني رقم ١٤٨لسنة ١٩٧٤ا لذي نص في المادة (١٨٩) منه على أن (تطبق أحكام القوانين المرعية والمعاهدات والاتفاقيات الدولية المنظمة أليها الدولة فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب ضد امن وسلامة الطيران المدني) فالمشرع هنا يكون قد أمر عن طريق هذا النص الواسع بتطبيق إحكام اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ لقمع اختطاف الطائرات فجريمة اختطاف الطائرات وما يرتكب من أفعال العنف على الطائرة ضد الأشخاص بما له علاقة بتلك الجريمة يدخل ضمن ما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب ضد امن وسلامة الطيران المدني.

٤. كما ويوجد نص المادة (٢) من قانون الطيران المدني لسنة ١٩٧٤ الذي ينص على أن أحكام هذا القانون لا تسري (في نطاق سريان اتفاقية دولية نافذة في العراق أذا تضمنت هذه الاتفاقية أحكاما مخالفة لأحكامه) عليه فأنه عند التنازع بين اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ وبين قانون الطيران المدني تنفذ أحكام تلك الاتفاقية ولا تسري أحكام هذا القانون المخالفة للاتفاقية.

٥. وبناء على ما تقدم نوصي بأجراء تعديل على قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ يقضي بإيلاج جريمة اختطاف الطائرات المدنية ضمن تضاعيف القانون الاخيره وتحديد أركانها وشروطها وعقوبتها على ضوء أحكام اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ من اجل توحيد الأحكام بين القانون والاتفاقية المذكورة.

المصادر

أولاً : الكتب والمؤلفات الفقهية:

١. أسامة مصطفى إبراهيم _جريمة اختطاف الطائرات المدنية_بيروت_منشورات الحلبي الحقوقية_٢٠٠٣.

٢. د.أكرم نشأت ابراهيم_القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن_الطبعة الأولى بغداد_مطبعة الفتيان_١٩٩٨.

٣. د.أمام عطا الله _الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة(دراسة مقارنة)_الإسكندرية دار المطبوعات الجامعية_٢٠٠٤.

٤. د.عبد العزيز محمد شكري_الإرهاب الدولي_الطبعة الاولى_بيروت_دار العلم للملايين_١٩٩١.

٥. د.علي حسين الخلف_المبادئ العامة في قانون العقوبات_بغداد_مطبعة وزارة التعليم العالي_١٩٨٢.

٦. د.علي صادق أبو هيف_القانون الدولي العام_الطبعة الرابعة_الإسكندرية دار النشر الثقافية_١٩٥٩.

٧. د.محمد المحذوب_خطف الطائرات في الممارسة والقانون_القاهرة_معهد البحوث والدراسات العربية_مطبعة الجيلاوي_١٩٧٤.

٨. د.محمود نجيب حسني_شرح قانون العقوبات(القسم العام)_القاهرة ١٩٦٢.

٩. هيثم احمد حسن البكر الناصري_خطف الطائرات_الطبعة الاولى_بيروت_المؤسسة العربية للدراسات والنشر_١٩٧٩.

ثانياً : التشريعات:

١. قانون العقوبات رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩.

٢. قانون اختطاف الطائرات الانجليزي لسنة ١٩٧١.

٣. قانون الطيران المدني رقم ١٤٨لسنة ١٩٧٤.

٤. قانون العقوبات المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١.

٥. القانون الجنائي السوداني لسنة ١٩٩١.

ثالثاً : الاتفاقيات والمواثيق الدولية:

١. تفاقية طوكيو ١٩٦٣. اتفاقية لاهاي ١٩٧٠. اتفاقية مونتريال١٩

Abstract

The crimes which threaten the security of air transport

The airplanes which carry people face kidnapping actions done by a person or group of people and changing their directions. The motive of the kidnapping may be political or sometimes personal. In either way the kidnapping is described as a criminal act which is contrary to the international legality and this is the legal basis of the crime and the kidnapper will be criminally responsible. The kidnapping act is fulfilled when the kidnapper is on the airplane and when he changes the direction of it. Since the airplane kidnapping is an act which must be punished on, the kidnapper must be arrested and judged according to the article (2) from the convention of Lahay for the year 1970.

The contracting state must make a vow to make the crime be punished on, and if the state on which the airplane has land doesn't want to judge the kidnapper, it must surrender him to the state which wants to judge him according to the rules of criminals surrendering.