



اسم المقال: أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي

اسم الكاتب: أ.م.د. عبد العزيز شعبان خالد الحديشي

رابط ثابت: <https://political-encyclopedia.org/library/995>

تاريخ الاسترداد: 2026/07/10 08:34 +03

الموسوعة السياسية 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 السياسية - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

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



أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي

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

(*) 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 لانتساع الطائرات لمئات المسافرين والتحليق لساعات عديدة في الجو كان من الطبيعي توقع وقوع أفعال قد تشكل جرائم وفقا للقانون الوطني لدولة التسجيل من شأنها أن تهدد سلامة وأمن الطائرات المدنية وتجعل سلامة الركاب وأفراد الطاقم عرضة للخطر ومن هذه الأفعال جريمة السرقة أو القتل أو الابتزاز أو الحجز غير المشروع أو حمل سلاح 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 بما 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 آخر 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 أجل تحرير بعض المناضلين في سجون دولة ما.

وقد يكون الباعث هو الرغبة في الحرب من بلد معين لسبب ما وذلك في حالة تعذر مغادرته بالطرق المشروعة وقد يكون السبب التهمة على النظام السياسي والاجتماعي أو الاقتصادي فيدعي للمختطف 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 شخصا بغية الحصول على أموال المسافرين أو المطالبة بقضية من الدولة التي لها علاقة مباشرة بالطائرة المختطفة مقابل الإفراج

(١) ينظر د. هشام احمد حسن الناصري. خطف الطائرات... (الطبعة الأولى... بيروت... المؤسسة العربية للدراسات والنشر... 1976... ص 7-8 وأيضا د. محمد المنسوب... خطف الطائرات في الممارسة والقانون... القاهرة... معهد البحوث للدراسات العربية... مطبعة الجبلاوي... ص 5

(٢) ينظر د. أسامة مصطفى إبراهيم... جريمة اختطاف الطائرات المدنية... بيروت... منشورات المجلس الحفوية... 2003... ص 17.

عن ركائها وملاحيتها. 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 تكرار حوادث اختطاف الطائرات والمخاطر الناجمة عن عمليات اختطاف الطائرات أما أهميته من الناحية النظرية فتجلى 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 لا بد من توافر أركانها والتي تشمل 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 فعلاً أو امتناعاً ولتحقيق هذه الصفة يقتضي حضور السلوك لنص تجريم وعدم حضوره 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

الفتيان_1988_ص79

وقد نصت كل من اتفاقيات ذات الصلة بجرمة اختطاف الطائرات (اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ و اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ و اتفاقية مونتريال ١٩٧١) على أهمية انعدام الأساس القانوني للفعل المرتكب ويتضح ذلك من ايراد عبارة (الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة) إذ نصت المادة (١) من اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ على (يكون مسئولاً جنائياً من كان على متن الطائرة بطريقة غير مشروعة).

ويتحقق هذا العنصر (الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة) إذا 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 طالباً 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 إعادة السيطرة على الطائرة وإعادة قيادتها إلى قائدها الشرعي.

أما في حالة قيام قائد الطائرة الذي يطير بما يخالف أمر رؤسائه فإنه لا يعتبر مخالفاً وفقاً لهذه الاتفاقيات وكذا الحال فيما لو أصدرت شركة الطيران التي تمتلك الطائرة أوامر إلى احد أفراد طاقمها بتولي قيادة الطائرة بدلاً من قائدها الأصلي وقام القائد المعين بالاستيلاء على الطائرة لأنه يستند على أساس قانوني ولكن المعاقبة على هذه الأفعال وفقاً للقانون الداخلي تحت مسمى آخر وفقاً 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 حسين عطا الله - الإرهاب والبيان القانوني للجرمة (دراسة مقارنة) - الإسكندرية دار المطبوعات الجامعية - 2004 ص 816 وأيضا هيثم احمد حسن الناصري - خطف الطائرات المرجع السابق ص 18

(٢) ينظر د. عبد الكرم درويش - الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والسفن - بحث مقدم إلى كلية الدراسات العليا - دبلوم العلوم الجنائية - مركز بحوث الشرطة - الإسكندرية - 1986 ص 49 نقلاً عن د. أمام عطا الله - الإرهاب والبيان القانوني للجرمة - دراسة مقارنة (المرجع السابق) ص 816.

(٣) ينظر د. أسامة مصطفى ابراهيم - جريمة اختطاف الطائرات المدنية - المرجع السابق ص 52

المطلب الثاني

الركن المادي

الركن المادي للجرمة 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^(٤).

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 أثناء الطيران.
٤. الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها.

أولاً: 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 إليها^(٥)، وأن 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 باستخدام أي شكل آخر من أشكال الإكراه على هذه الطائرات أو ممارسة الرقابة عليها...).

ولاشك في أن التهديد باستخدام القوة هو الغالب في ارتكاب جريمة اختطاف الطائرات فالمختطف بشهر عادة سلاحاً ما كـمستلـس 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 آخر 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 التديليس بان يقدم خاطفاً يعينه قائداً للطائرة بدلاً عن قائدها وإمكانية 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 متى ما تم الاستيلاء غير المشروع أيما كانت الوسيلة المستعملة وقد عاجلت

(٤) ينظر د. د. علي حسين الخلف المبادئ العامة في قانون العقوبات - بغداد - مطبعة وزارة التعليم العالي - 1982 - ص 13

(٥) ينظر د. محمد الجنوب - خطف الطائرات في الممارسة والقانون - المرجع السابق - ص 123 - 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:

يقصر نفاذ المادة (١) من اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ على حالة ارتكاب الفعل من قبل شخص يكون (على متن الطائرة) وينطبق نفس الشرط على حالتى الشروع والمشاركة بمعنى انه لا تخضع أفعال الاستيلاء غير القانوني على الطائرة أو المشاركة في ارتكاب تلك الأفعال لأحكام اتفاقية لاهاي إذا قام بما 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).

وإن نرى أن الاستيلاء غير المشروع على الطائرة سواء تم داخلها أو خارجها فإنه 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 الأجدد أن يشتمل نص المادة (١) من اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ على هاتين الحالتين.

ثالثا: أن يقع الفعل غير المشروع أثناء الطيران:

نصت المادة (١) الفقرة (٣) من اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ على أن فترة الطيران تبدأ من اللحظة التي يتم فيها قطع الطائرة لمسر 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 عمر الهبوط أو الصعود وقد اقر مؤتمر طوكيو بان المقصود بفترة الطيران أن يؤخذ بنطاق المادة (١) الفقرة (٣) من الاتفاقية ويحدد أن هذا المفهوم غامض لان عبارة (تشغيل القوة المحركة للطائرة للإقلاع) تحتتمل التأويل ربما يقصد بما الوقت الذي تبدأ فيه الطائرة بزيادة سرعتها في منتصف عمر 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 إذا حدث احتطاف أو سيطرة على طائرة قبل إغلاق جميع أبوابها وهي واقفة في المطار فإن الجريمة لا تعتبر جريمة احتطاف بمفهومها الدولي لعدم تحقق هذا الشرط

(٢) ينظر د. أسامة مصطفى إبراهيم... جريمة حطف الطائرات لمدنية_المرجع السابق_ص 53.

(٣) ينظر د. أمام عطا الله... الإرهاب والبيان القانوني للجريمة... دراسة مقارنة...المرجع السابق_ص 817.

(١) ينظر د. محمد الخذوب... حطف الطائرات. في الممارسة والقانون...المرجع السابق_ص 125.

أما في حالة المهبوط الاضطراري نظل 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 إليه بعض الفقه^(٤) 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 أرض المطار.

وابعا: 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 بمجرد 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 متهموس غرفة قيادة الطائرة^(٥).

أما التهديد على سبيل المزاح بالاستيلاء على الطائرة منحانب شخص موجود على متنها فانه يخضع لاتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ فهذه الاتفاقية لم تأخذ بنظر الاعتبار قصد من يرتكب جريمة اختطاف الطائرة أو يشرب في ارتكاب تلك الجريمة وفضلا عن ذلك يثير التهديد بالاستيلاء على الطائرة وان جاء على سبيل المزاح الذعر والقلق لدى ركاب الطائرة وملاحيتها الأمر الذي قد يؤدي إلى نتائج مخزنة وقد نتج عن مثل هذه الحوادث بالفعل تأخر كبير في الخدمات الجوية الدولية وقلق شديد بين الركاب^(٦).

ويعتبر في حكم الفاعل الأصلي للجريمة الشريك فيها وعلى عكس اتفاقية طوكيو لم تحدد ومن ثم يرجع في تحديد الاشتراك وعناصره إلى التشريعات الوطنية والقواعد العامة بما تستلزم الاتفاقية لاماكن مقابلة الشريك وجوده على متن الطائرة إذ لا تنطبق أحكام الاتفاقية على الشريك الأرضي وإذا كانت الاتفاقية لم تنص على التحريض على الخطف فان ذلك راجع إلى خضوع التحريض لأحكام الاشتراك التي قد تأخذ صورة التحريض أو الاتفاق أو المساعدة وفقا للقواعد العامة^(٧).

(٢) ينظر د. أمام عطا الله - الإرعاب والبيان القانوني للجريمة (دراسة مقارنة) - المرجع السابق - ص 826

(٣) ينظر هشام احمد حسن البكر - خطف الطائرات - المرجع السابق - ص 194

(٤) ينظر د. محمد المهذوب - خطف الطائرات في الممارسة والقانون - المرجع السابق - ص 125.

(٥) ينظر د. محمد المهذوب - 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 مدلولاً محدداً وهي (إذا كان مثل هذا العمل على وشك الوقوع) وهذا على الرغم من أن الشروع له مدلول قانوني محدد حيث لا يتوافر إلا ببلغ نشاط الجاني مرحلة يعتبر بما على الأقل بادئا في تنفيذ الجريمة^(١٨).

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

المطلب الثالث

الركن المعنوي

لا يكفي لوقوع الجريمة توافر ركنها الشرعي المتمثل بالفعل 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 يعنصره 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) إلى عناصر السلوك الإجرامي وإن يعلم بالصفة غير المشروعة للفعل لأن الجهل بذلك يعد عذرا محلا في مجال القانون الدولي الجنائي.

كما يجب أن تتجه إرادة الجاني إلى فعل الاستيلاء أو السيطرة أيا كان الباعث على ذلك وسواء كان هذا الهدف جديا أو على سبيل المزاح أذ أنه لا يخفى ما يسببه هذا الفعل من دعر ورعب بين

(١) هذا وقد عرف لمشروع العراقي في قانون العفويات رقم 111 لسنة 1969 الشروع في الجريمة بمقتضى نص الفقرة (١) من المادة (٣٠) منه بأنه (البدء بتنفيذ فعل بقصد ارتكاب جنابة أو جنحة أوقف أو سباب 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 الأولى البدء في تنفيذ والثاني أن يكون بقصد ارتكاب جنابة أو جنحة والثالث أوقف أو سباب الأثر لأسباب لا دخل لإرادة الفاعل فيها.

(٢) ينظر د. أمام عطا الله... الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة (دراسة مقارنة) - المرجع السابق - ص 826

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 الفعل جريمة مستقلة^(٢٠).

المطلب الرابع

الركن الدولي

لا تعتبر جريمة خطف الطائرات جريمة دولية ألا إذا 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 يتحدث 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 شأن كل ذلك أن يقطع بتوافر الركن الدولي^(٢١).

والراجع هو عدم اقتصر العنصر الدولي على ارتكاب الجريمة من جانب دولة ضد دولة أخرى عن طريق رعاياها أو أشخاص آخرين تدعمهم ولكن توافر الصفة الدولية في الجريمة إذا توافرت احد عناصر دولية العمل الإرهابي^(٢٢) وبذلك تتحقق الصفة الدولية لجريمة الاستيلاء على الطائرات إذا كان الجاني لا ينتمي لجنسية الدولة التي تتبعها الطائرة أو ارتكب الجريمة في دولة غير الدولة التي ينتمي لها أو وقع مطار الميوط والإقلاع في دولتين مختلفتين بصرف النظر عما إذا 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 ألى:

١. عملية الاختطاف التي تمت من وإلى دولة ليست طرفاً في الاتفاقية.
٢. الإقلاع والميوط يتم في دولة التسجيل.
٣. الطائرات التي (يتم تحويل مسارها فوق البحر العالي المتصل بإقليم الدولة التي تملكها إذا كانت هذه الدولة من استعدادها بدون أن تمر في أجواء دولة أخرى وإذا كانت تنتمي ألى مؤسسة

(٣) ينظر أسامة مصطفي إرهاب- جريمة خطف الطائرات المدنية- المرجع السابق- ص 59 و د. محمد الهذوب- خطف الطائرات في الممارسة والقانون- المرجع السابق- ص 125.

(١) ينظر د. أمم عطا الله- الإرهاب والبيان القانوني للجريمة (دراسة مقارنة)- المرجع السابق- ص 828

(٢) ينظر د. عبد العزيز محمد شكري- إرهاب دولي- الطبعة الأولى- بيروت- دارالعلم للملأين- 1991- ص ٢٠٠

تشغيل مشتركة للنقل الجوي أو وكالة تشغيل دولية مسجلة مشتركاً أو دولياً لا تطبق أحكام الاتفاقية إذا كان أقلع أو هبوط الطائرة الفعلي واقعين داخل إقليم إحدى الدول الأعضاء في المؤسسة أو الوكالة^(٣).

المبحث الثاني

الطبيعة القانونية لجريمة خطف الطائرات المدنية

يشير موضوع طبيعة جريمة اختطاف الطائرات بعض المسائل المهمة التي من ضمنها هل هي من الجرائم الدولية؟ أم يمكن اعتبارها من الجرائم المستمرة؟ أم تدخل ضمن جريمة لصووية البحر أو يعرف بالقرصنة) وستتناول هذه المسائل الثلاث فيما يلي:

المطلب الأول

خطف الطائرات من جرائم القانون الدولي

يذهب البعض من الفقه^(٤) أن جريمة اختطاف الطائرات جريمة من جرائم القانون الدولي لعدد من الاعتبارات تلخص في أنها:

١. تمثل اعتداء على مصلحة تم 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 محتطقي الطائرات باعتبارها جرائم موجهة ضد أمن وسلامة الخدمات الدولية وتضار منها الكثير من الدول.
- ولعل الهدف الأساسي من إضافة وصف (الدولية) إلى 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 إلى أن جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات قد أصبحت من الجرائم الدولية وذلك بسبب دخولها في القانون الدولي الجنائي العرفي خاصة وإن معظم التشريعات العقابية في النظم القانونية الرئيسية في العالم تعتبرها جريمة وتعاقب عليها كما أن الضمير العام للدول والشعوب والأفراد

(٣) بنظر عبد العزيز محمد شكري - المرجع نفسه وإيضاً د. أمام عطا الله - المرجع السابق - ص 828

(١) بنظر د. محمد منصور الصاوي - أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية - القاهرة

1984 - ص 277 نفا عن د. أمام عطا الله - المرجع السابق - ص 829

قد استقر على إجرامية هذه الأفعال وضرورة اتخاذ التدابير القمعية للحد منها وبخاصة على المستوى الدولي^(٢٥).

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 إذا 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 حالياً 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 الملاحه 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 الأولى جرائم داخلية تخضع لتشريعات الوطنية في حين اعتبرت الثانية ذات صفة دولية.

ويتفق البعض^(٢٦) 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 ويجر قاتدها على التوجه بما ألى دولة أخرى وهنا تتوافر الصفة الدولية أيضا وهذا ما نراه الأجدر بالإتياع.

(١) ينظر د. عبد العزيز عيبر عبد الهادي _لقانون الكويتي الجديد في شان الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحه الجوية في ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة للطيران المدني_مجلة الحقوق_العدد الاول_السنة التاسعة عشر 1995_ص83 نقلا عن د.امام 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 إلى ركنها المادي وعلى أساس الزمن الذي يستغرقه تمام الجريمة إلى جرائم وقتية وجرائم مستمرة فالجريمة الوقتية هي التي تنطبق لحظة أتمام الجريمة من قبل الجاني مع لحظة اكتمال عناصرها المكونة لها أي هي التي يكون السلوك الإجرامي المكون لركنها المادي أنيا وينتهي في الحال أو خلال برهة يسيرة وقد تكون إيجابية تقع بسلوك إجرامي إيجابي 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 إلى أن يزول أو يزال (٢٨) وبالنظر إلى أن جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بعد أتمامها 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 خلالها ارتكاب الجريمة.

٢. تطبيق القانون من حيث المكان:

يشير ذلك مسألة تحديد الاختصاص القضائي من حيث المكان داخل الدولة.

وهي مسألة تخضع للقانون الداخلي للدولة المعنية غير أن الطائرة المحتطفة قد ينتقل بها المحتطف في الغالب من دولة إلى دولة أو دول أخرى وقد تكون أو لا تكون دولة تسجيل الطائرة أو اختصاص الدولة التي قبض فيها الطائرة مع المحتطف 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 يخص الجرائم المستمرة القانون الجديد على ما وقع قبل نفاذه فيها فيما إذا استمرت إلى حين

(٢) ينظر د. أكرم نشأت إبراهيم القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن_المرجع السابق ص ٧٠

(٣) ينظر د. محمود نجيب حسني _شرح قانون العقوبات(القسم العام)_القاهرة_1962_ص 335 .

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 لصوبية البحر عرفت منذ قرون عديدة وقد استقر القانون العربي على معاقبة هذه الجريمة واعتبارها ضد الإنسانية ومن ثم يحق لأي دولة من دول العالم أن تقيض على لصوص البحر (القرصنة) واخضاعهم 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 أجل اعتبار جريمة اختطاف الطائرات جريمة قرصنة.

هذا وقد عرفت جريمة القرصنة بأنها كل اعتداء مسلح يقع في عرض البحار في مركب لحسابه اخص بقصد النهب والسلب واخطف وسي الأشخاص الموجودين عليها أو الأمرين معاً^(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 إليها اتفاقية جنيف ١٩٥٨ لأعمال البحار في المادة (١٥) التي عرفتها بأنها (أي عمل من أعمال العنف غير المشروع أو الاستيلاء أو النهب إذا ارتكب لأغراض خاصة وكان موجهاً ضد سفينة أو طائرة أخرى ضد ما تحمله من أشخاص أو أموال وذلك إذا وقع العمل في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لاختصاص دولة من الدول).

ومن النص أعلاه يمكن أجمال عناصر جريمة القرصنة في الآتي:

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

(١) ينظر د. أكرم نشأت إبراهيم القواعد العامة في قانون العقوبات للمقارن المرجع السابق ص ٧٠ و د. أمام عطا الله إزهاب والبيان القانوني للجريمة (دراسة مقارنة) - المرجع السابق ص 832 وهيشم احمد حسن البكر - عطف الطائرات - المرجع السابق ص 196_197

(٢) ينظر د. علي الصادق أبو هيف - القانون الدولي العام - الطبعة الرابعة - الإسكندرية - دار النشر الثقافية - ١٩٦٨ ص 364

٢. لكي تكون الأفعال غير المشروعة لها صفة القرصنة لابد أن تكون موجهة من ملاحٍ أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة ضد سفينة أو طائرة أو ضد ما تحمله من أشخاص وأموال.
٣. إي فعل للتحرّيز أو تسهيل إي فعل غير مشروع مقرون بالعمل بشكل 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 طرفاً 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 إلى خطورتها وهي نفس الرغبة التي كانت وراء المناقشة باعتبارها هذه الأفعال تشكل جريمة دولية كما يسبق الإشارة. ولكن بمقارنة عناصر جريمة القرصنة مع ما يسبق و أوضحناه عن عناصر احتطاف الطائرات نلاحظ الفروق الآتية:
١. أن جريمة القرصنة لا ترتكب إلا في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لاختصاص أي دولة (٣١) على عكس جريمة احتطاف الطائرات التي تقع غالباً داخل حدود دولة ما وقعت في البحار العالية فإن المهبوط يتم في دولة معينة لطبيعة الجريمة المستمرة تعتبر الجريمة مرتكبة في دولة المهبوط.
 ٢. أن جريمة القرصنة تفترض وقوع أفعال العنف من طاقم أو ركاب السفينة أو الطائرة الخاصة ضد سفينة أو طائرة أخرى على خلاف جريمة احتطاف الطائرات التي يشترط لاكتماها أن يكون الخاطف على متن الطائرة.
 ٣. أن الهدف من ارتكاب جريمة احتطاف الطائرات في الغالب نتيجة لبواعث سياسية وما تقدم نتوصل إلى أن جريمة خطف الطائرات جريمة قائمة بذاتها وليست من قبيل القرصنة.
- أن الغاية من وراء محاولة إجراء القياس كانت ترجع إلى حدائثة التجريم الدولي لخطف الطائرات ولعدم إمكانية القياس فقد تم التوقيع على اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ ومن ثم اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ ولقد امتازت الاتفاقية الأخيرة بمزايا لا وجود لها في قواعد القانون الدولي العرفي أو الاتفاقية الخاصة بجريمة القرصنة (٣٢) وتتمثل بالآتي:
١. ألزمت المادة الفقرة (١) من المادة (٩) من اتفاقية لاهاي الدول الأطراف في الاتفاقية تسليم خاص محتطفي الطائرة أو محاكمتهم.

(١) ينظر د. أكرم نشأت إبراهيم، القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن، المرجع السابق ص ٧٠ و د. محمد الخديوب - المرجع السابق ص ٨٨

(٢) ينظر د. د. حسين إبراهيم صالح، الجريمة الدولية، دراسة تحليلية تطبيقية، الطبعة الأولى - القاهرة 1979 ص 208 نقلا عن د. أمام عفا الله - المرجع السابق ص 834

٢. أقرت المادة ذاتها من اتفاقية لاهاي الدول المتعاقدة بجميع التدابير اللازمة لإعادة السيطرة على الطائرة المختطفة ألى قائدها.
٣. كما أقرت المادة نفسها من اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ الدول المتعاقدة على إعادة الطائرة ومولتها ألى من لهم الحق في حيازتها قانونا.
- وخلص ما تقدم انه لما كانت جريمة القرصنة تميزت باختصاصها العالمي باعتبارها جريمة دولية ومن الأهمية بمكان أن جريمة اختطاف الطائرات لا نقل بخطورة عن جريمة القرصنة ولذا نرى أن ترفع ألى مصاف الجرائم الدولية.

المبحث الثالث

عقوبة جريمة اختطاف الطائرات المدنية

من خصائص القاعدة الجنائية أنها تكون من جهة مختصة ومقتربة بجزء محدد ومتصفة بصفة العمومية حتى تحقق الغاية من صدورها والتي تمثل في قمع الجريمة المعنية ولذا فان أي قانون أو اتفاقية لا تقرن بعقوبة محددة تبقى بدون فعالية في مكافحة الجريمة عليه فان جريمة اختطاف الطائرات كأى جريمة أخرى لابد ولن تقرن بجزء 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 الاتفاقية طوكيو ولاهاي دون اتفاقية مونتريال لعدم بحث الأخيرة بشكل حاد عقوبة هذه الجريمة.

أولا: اتفاقية طوكيو لسنة ١٩٦٣

اتسمت هذه الاتفاقية بمسلك سلمي فيما يخص الالتزامات التي تقع على عائق 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 يوحد المتهم في إقليمها أن تتخذ تدابير احترازية تمهيدا لمحاكمته جنائيا أو تسليمها أو أبعاده وهذه التدابير تتلخص بما يلي:

١. توقيف المتهم احتياطيا:

للدولة التي هبطت الطائرة فوق أراضيها توقيف المتهم احتياطيا لضمان بقاءه في إقليمها إذا رأت هذه الدولة أن الظروف تقتضي ذلك وهذا ما أشارت إليه الفقرة (٢) من المادة (١٣) من الاتفاقية وقد تكفي باستجوابه وإطلاق سراحه إذا 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 متروكاً 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 إلى دولة لا تسم تشريعها الجنائية بالشدّة.

ثانياً: اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠:

كان لابد من إيجاد التزام دولي يعالج مسألة العقوبة الذي أفضت فيه اتفاقية طوكيو والذي ظهر هذا القصور في ازدياد معدلات جريمة اختطاف الطائرات وقد حاولت اتفاقية لاهاي معالجة هذا القصور وكانت مسألة 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 إلى صيغة تلزم الدول المتعاقدة بالقضاء على جريمة اختطاف الطائرات المدنية بفرض عقوبات مشددة إذ تنص المادة (٢) من اتفاقية لاهاي على (تتعهد كل دولة متعاقدة بان تجعل الجريمة معاقبة عليها بعقوبات مشددة) أن هذه الاتفاقية تحرص على تأكيد رغبة المشرع الدولي في أنزال العقوبة في الحائظ وعدم إتاحة الفرصة له كي يفلت من العقاب:

(١) ينظر د. أسامة مصطفى ابراهيم- خطف الطائرات- المرجع السابق-ص 66

(١) ينظر د. محمد العذوب- خطف الطائرات في الممارسة والقانون- المرجع السابق-ص ١٢٧

(٢) ينظر د. محمد العذوب- خطف الطائرات في الممارسة والقانون- المرجع السابق-ص ١٢٩

١. وإذا لم ترغب الدولة في محاكمتها فعليها تسليمه وفقا لقواعد التسليم التي يحددها التشريع الوطني والتي تنص عليها معاهدات التسليم التي تكون دولة المبعوث 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 المبعوث ملزمة بالقبض عليه ومحاكمته حسب قوانينها الداخلية ولا يعنى من هذا الإلزام ألا إذا وافقت على تسليمه إلى 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 آخر أن عقوبة الإعدام هي المناسبة لهذه الجريمة الخطيرة أن هذا التباين الذي قد يحدث من شأنه أن يشجع جرائم اختطاف الطائرات بحيث يغير الخاطف مسار الطائرة المختطفة إلى 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 وأعدت هذه الظاهرة تزايد خلال الستينات مما أدى بعض الدول إلى إعادة النظر في تشريعاتها وقوانينها الداخلية لقمع هذه الجريمة.

أما في غير هذه الدول (أي التي لا تعاقب على جريمة اختطاف الطائرات كجريمة مستقلة) فيمكن تطبيق الأحكام 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 الأولى: إصدار قانون جديد يعاقب صراحة مختطفي الطائرات:

ومن هذه الدول التي عالجتها مشكله اختطاف الطائرات بقانون خاص جديد مستقل للملكة المتحدة حيث صدر قانون اختطاف الطائرات الانجليزي لسنة ١٩٧١ بفرض تنفيذ اتفاقية لاهاي لسنة

(٣) ينظر د. أسامة مصطفى ابراهيم... خطف الطائرات... المرجع السابق ص 66 و د. محمد المنسوب... خطف الطائرات... المرجع السابق ص 162

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

١٩٧٠ وقد 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 القوة أو التهديد من أي نوع كان يعتبر مرتكباً جريمة اختطاف الطائرات أيا كانت جنسيته وأياً كانت دولة تسجيل الطائرة).

وقد حددت الفقرة (٢) من المادة (١) عقوبة ارتكاب هذه الجريمة أو التحريض أو المساعدة عليها بالسجن مدى الحياة إلا أنه 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 بما كما وردت في اتفاقية لاهاي ومونتريال إذ أنه من شأن هذا أن يخلق حالة من التضامن بين التشريعات الوطنية الأمر الذي يساعد على عدم إفلات لجنة من العقاب بحجة اختلاف التعريفات الواردة في التشريعات الداخلية وربما أدى إلى 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 بما وتكون العقوبة الحبس المؤبد أو المؤقت الذي لا يقل عن عشر سنوات فإن اقترن الاختطاف باحتجاز شخص أو أكثر ألى غير الجهة التي كان متحياً أليها تصبح العقوبة الحبس المؤبد أو المؤقت الذي لا يقل عن عشر سنوات.

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

كما نص القانون أيضاً 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 إذا ارتكبت في زمن الحرب أو في حالة إعلان الإحكام العرفية.

ومن الدول التي أصدرت حديثاً قانون يعاقب على جريمة اختطاف الطائرات دولة قطر إذ صدر القانون رقم ١٥ لسنة ٢٠٠٢ بشأن الطيران المدني الذي نص في ألفقره (٥) من المادة (٩٤) منه (بعد مرتكباً لجريمة الاعتداء على الطائرات أي شخص يرتكب عمداً أو بشرع 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 إبراهيم. خطف الطائرات_ المرجع السابق ص 66 و د. محمد المهذوب. خطف الطائرات_ المرجع السابق ص 162

ووفقاً للمادة (١٠٧) تكون العقوبة الإعدام أو الحبس المؤبد إذا ترتب على الفعل موت شخص والسجن مدة لا تتجاوز عشر سنوات في حالة الاحتطاف أو السيطرة عليها ولا تحل أحكام هذا القانون بتوقيع أي عقوبة اشد بنص عليها قانون العقوبات أو أي قانون آخر^(٣).

الطريقة الثانية: تعديل قانون العقوبات ليشتمل 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 بجريمة اختطاف الطائرات وإن كان يعد كل من يقوم عمداً أو دون وجه حق مشروع بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران إذا 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^(٤) 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 بما حُظر...).

أن هذا النص قد جاء مطلقاً وواسع من حيث المضمون فلا يشترط أن تكون هذه السيطرة أو الخطف من داخل الطائرة أو خارجها ولم يحدد فترة معينة فيحوز ان يكون الخطف أثناء الطيران أو قبل الإقلاع^(٥).

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 الأولى- الاسكندرية- منشأة

للمعارف 1994- ص 13 نقلاً عن أسامة مصطفى ابراهيم- المرجع السابق- ص 75- 76

(٢) ينظر د. محمد محمود سعيد- جرائم الإرهاب- الطبعة الأولى- 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 بلحاظ آليه الجاني تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي أو جماعي بمهدف الإحلال بالنظام العام أو تعريض سلامة المجتمع وأمنه للخطر إذا كان من شأن ذلك إهداء الأشخاص أو ألقاء الرعب بينهم أو تعريض حياتهم وحرمانهم وأمنهم للخطر)

(٣) ينظر أسامة مصطفى ابراهيم- المرجع السابق- ص 82

٢. إذا نشأ عن فعل الاختطاف جروح أو فقد إحدى العينين أو عاهة مستديمة يستحيل برؤها أو الجروح التي ينشأ عنها مرض أو عجز عن الإشتغال الشخصية مدة تزيد على عشرين يوماً.
٣. إذا قاوم الجنائي 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 إذ لم يتضمن القانون الجنائي السوداني لسنة ١٩٩١ النص على جريمة اختطاف الطائرات كجريمة مستقلة قائمة بمذاتها وبالرغم من ذلك فقد تنطوي هذه الجريمة على عدة أفعال غير مشروعة إذ وفقاً لهذا القانون قد تشكل:

١. جريمة الخرابة:

تنص المادة (١٦٧) من القانون الجنائي السوداني لسنة ١٩٩١ على أنه (بعد مرتكباً جريمة الخرابة من يهرب 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 الفوت.

ب. باستخدام 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 إلى ذويهم أيضاً.

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 أنه (من يخطف شخصاً بأن يرغمه أو يغيره بأي طريقة من طرق الخداع على أن يغادر مكاناً بقصد ارتكاب جريمة بالاعتداء على ذلك الشخص أو حريته).

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

٣. الجرائم الواقعة على النفس والجسم:

قد ينتج عن احتطاف الطائرات تعرض الركاب للأذى الجسيم أو الموت عليه فالخناطف يعتبر مسؤولاً عن تلك الأفعال وإن لم يكن قاصداً أحداث تلك النتائج لأنها نتيجة راححة 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 إلى دولة ما مع أحطاره بعدم توفيق الوقود اللازم للوصول إلى تلك الدولة فإذا سقطت ونتج عن ذلك وفاة بعض الركاب فإن الخناطف يعتبر مرتكباً جريمة القتل العمد المنصوص عليها في المادة (١٣١) من القانون الجنائي السوداني لسنة ١٩٩١^(١).

٤. جريمة الإرهاب:

نصت المادة (١٤٤) من القانون الجنائي السوداني على أنه بعد مرتكباً جريمة الإرهاب كل من :

١. يتوعد غيره بالإضرار به أو بأي شخص آخر يهيم أمره قاصداً بذلك تعديده أو حمله على أن يفعل مالا يلمزه قانوناً أو لا يفعل ما يجوز له قانوناً.

٢. تصدر منه حركة أو تحفيز قاصداً بذلك استعمال القوة الجنائية أو علماً باحتمال أن يلقى 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 إلى جريمة احتطاف الطائرات بشكل واضح إلا أنه عالجها باعتبارها تشكل أفعالا غير مشروعة في شكل جرائم مركبة لا تناسب عقوبتها مع خطورة هذه الجريمة وبما تسببه من أضرار وإثارة الرعب والفرع والأذى للركاب وربما الموت في أحيان أخرى وتعطيل للنقل الجوي وتوتر في العلاقات بين الدول^(٢).

(١) ينظر أسامة مصطفى ابراهيم المرجع السابق ص 82

(٢) ينظر أسامة مصطفى ابراهيم المرجع السابق ص 82

الخاتمة

يستشف مما تقدم انه رغم وجود اتفاقيات دولية تتعلق بجريمة اختطاف الطائرات المدنية (اتفاقية طوكيو ١٩٦٣-اتفاقية لاهاي ١٩٧٠-اتفاقية مونتريال ١٩٧١) وبالإضافة إلى 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 إلى مضاعفة الأضرار الناجمة عن هذه الجريمة. لذا ومن أجل 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 إليها باعتبار هذه الجريمة محلة بأمن الإنسانية وليس هناك دول معزل عن تعرض طائراتها لهذه الجريمة.
٢. إصدار اتفاقية جديدة تعالج القصور الذي انتاب الاتفاقيات الدولية الثلاثة المتعلقة بجريمة اختطاف الطائرات والذي وضع من خلال الممارسة العملية وعلى وجه التحديد فيما يتعلق بتحديد العقوبة الملائمة والرادعة لهذه الجريمة وعدم ترك تقديرها للدول الأطراف الأمر الذي يقود إلى 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 إلى الطائرة وإغلاق الباب المؤدي إلى كابينة القيادة والتأكيد من هوية العاملين في المطار بصفة مستمرة ووضع الحرس الخاص... الخ من الإجراءات الوقائية.
٤. عقد معاهدة دولية جديدة لتسليم محتلفي الطائرات وجوباً إذا لم يتم محاكمتهم في البلد الذي يوجدون فيه مع عدم الأخذ بالبواعت والدوافع في الاعتبار أياً 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 وإن كان قد أورد عدة أحكام تتعلق بتحديد حالات سرية 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 لسنة ١٩٧٠) 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 آخر من أفعال العنف الأخرى المرتكبة من قبل المختطف ضد ركاب الطائرة أو ملاحيتها بما له علاقة بجريمة اختطاف الطائرة إلا أنه 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 ٤٨ لسنة ١٩٧٤) الذي نص في المادة (١٨٩) منه على أن (تطبق أحكام القوانين المرعية والمعهادات والاتفاقيات الدولية المنظمة أليها الدولة فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني) فلمشروع هنا يكون قد أمر عن طريق هذا النص الواسع بتطبيق أحكام 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 أمن 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 سرهان اتفاقية دولية نافذة في العراق إذا تضمنت هذه الاتفاقية أحكاما مخالفة لأحكامه) عليه فإنه 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 بإبلاج جريمة اختطاف الطائرات المدنية ضمن تضاعيف القانون الاخير وتجهيد أركانها وشروطها وعقوبتها على ضوء أحكام اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ من أجل 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 إبراهيم_ القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن_ الطبعة الأولى بغداد_ مطبعة الفتيان_ ١٩٩٨.
٣. د.أمام عطا الله_ الإرهاب والبيان القانوني للجريمة(دراسة مقارنة)_ الإسكندرية دار المطبوعات الجامعية_ ٢٠٠٤.
٤. د.عبد العزيز محمد شكري_ الإرهاب الدولي_ الطبعة الأولى_ 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 الخذوب_ حطف 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_ حطف الطائرات_ الطبعة الأولى_ 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 ١٤٨ لسنة ١٩٧٤.
٤. قانون العقوبات المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١.
٥. القانون الجنائي السوداني لسنة ١٩٩١.

ثالثاً : الاتفاقيات والمواثيق الدولية:

١. اتفاقية طوكيو ١٩٦٣. اتفاقية لاهاي ١٩٧٠. اتفاقية مونتريال ١٩٧٠.

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.