

جريمة خطف الطائرات في ضوء أحكام القانون الدولي The crime of hijacking aircraft in light of the provisions of international law

د. سامية كريلفة*

أستاذة محاضرة ب

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة يحيى فارس المهدية

pr.samiadroit@gmail.com

تاريخ إرسال المقال: 2020-12-07 تاريخ قبول المقال: 2020-12-14 تاريخ نشر المقال: 2021-01-01

الملخص: تهدف هذه الورقة البحثية إلى تأكيد الأهمية التي تحظى بها الطائرة كوسيلة نقل مهمة، قوامها السرعة والأثمن، وأمام تزايد استعمالها، جعل منها عرضة لأعمال إجرامية خطيرة، في مقدمتها الاعتداء عليها بالخطف، حيث أصبحت من أكبر التحديات التي تواجه المجتمع الدولي، دفع هذا الوضع إلى تزايد الأضرار الناجمة عن انتشار الجريمة، في ظل وجود مجموعة من العوامل ساعدت على ذلك، مما يقتضي معالجة القصور الذي ينتاب الاتفاقيات الدولية المتعلقة بقمع جريمة خطف الطائرات، واعتماد تدابير أكثر صرامة، فحاجة المجتمع الدولي ماسة لبذل المزيد من الجهود المستمرة في هذا المجال.

كلمات مفتاحية: خطف الطائرات، الأمن الدولي، الجريمة، الطيران المدني.

Summary: the aim of this paper is to emphasize the importance of aircraft as an important means of transport, consisting of speed and credit, and its increasing use has made it vulnerable to serious criminal ACTS, including kidnapping, which have become the greatest challenge facing the international community. It was necessary to remedy the inadequacy of international conventions on the suppression of the crime of hijacking and to adopt stricter measures. The international community is in dire need of more sustained efforts in this area.

Keywords : hijacking, international security, crime, civil aviation

* المؤلف المرسل

تعد جريمة خطف الطائرات من أهم الجرائم في العصر الحديث، التي لم تكن مألوفة من قبل، دفع إلى ظهورها تطور وتقدم صناعة الطائرات، خاصة وأنها واحدة من أبرز وسائل النقل على الصعيدين الوطني والدولي، نظرا لاتساعها لآلاف المسافرين، وتحليقها في الجو لساعات طويلة، مما يتوقع حدوث أفعال تشكل جرائم تهدد أمن وسلامة الطائرات، وتخلف العديد من الأخطار الإنسانية على الفرد⁽¹⁾.

تقع جريمة اختطاف الطائرات تحت تأثير عدة بواعث، فقد يكون الباعث تحقيق غرض سياسي، كتقرير المصير أو مقاومة الاحتلال، أو سببه الرغبة في اللجوء إلى دولة يصعب دخولها بالطرق المشروعة، كما قد تختطف الطائرة لهدف شخصي بغية الحصول على أموال كفدية⁽²⁾.

رغم قدم جريمة خطف الطائرات، إلا أن نتائجها لم تصل إلى القدر الذي هي عليه الآن من التأثير، وهذا يرجع إلى التطور العلمي، وظهور الطائرة كوسيلة نقل حديثة، مما ساعد على انتشار الجريمة، وتعاضم آثارها باعتبارها أكبر مهدد للسلم والأمن الدوليين⁽³⁾.

جعل هذا الوضع من جريمة خطف الطائرات من مواضيع الساعة، لما لها من أهمية على الصعيدين العلمي والعملي، من خلال تزايد عمليات الاختطاف، واتساع المخاطر الناجمة عنها في الواقع العملي⁽⁴⁾.

سعت الجماعة الدولية أمام هذه التحديات التي تطرحها الجريمة إلى مكافحتها من خلال إبرام جملة من الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن، ومن ضمنها نجد اتفاقية طوكيو عام 1963⁽⁵⁾، الهادفة إلى توحيد الإجراءات لمكافحة جريمة خطف الطائرات⁽⁶⁾، وكذلك اتفاقية لاهاي عام 1970، بشأن

¹ -م.د عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، العدد 1، ص 2.

² - المرجع نفسه، نفس الصفحة.

³ - عبید سيف الطنجي، الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات، والعوامل المؤثرة في معدلات جريمة خطف الطائرات، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 15، العدد 1، جويلية 2018، ص 231.

⁴ -م.د عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، مرجع سابق، ص 2

⁵ - اتفاقية طوكيو الموقعة في 14/09/1963 أصبحت سارية المفعول في 04/12/1969 بشأن أفعال غير مشروعة على متن الطائرة.

⁶ - اتفاقية مونترال سنة 1971 بشأن قمع أعمال غير المشروعة ضد أمن الطيران المدني.

مكافحة اختطاف الطائرات⁽⁷⁾، حيث تعد من بين أهم الاتفاقيات التي ترمي نصوصها إلى زيادة كفاءة الدول في التعامل مع هذه الجريمة، بالإضافة إلى اتفاقية مونتريال لمكافحة الجرائم ضد أمن الطيران المدني، وتقر بضرورة تسليم المختطف، وتوقيع العقاب عليه⁽⁸⁾.

تؤكد أغلب التشريعات الدولية على إجراءات قمع الجريمة، وتوقيع الجزاءات على مرتكبيها، كما أن التشريعات الجنائية المقارنة هي الأخرى تسعى لحماية المصالح العليا، والقيم الأساسية للمجتمع، إلى جانب المجال الدولي⁽⁹⁾.

يهدف البحث إلى توضيح مفهوم جريمة خطف الطائرات، وتكريس الأطر القانونية المحددة، وآليات مكافحة هذه الجريمة، خصوصا أمام تزايد معدلها، وتأثيرها على الاستقرار السياسي، في ظل انتشار التنظيمات الإرهابية، وضعف الأجهزة الأمنية في بعض المطارات، وما يضيف نوع من الأهمية هو تطور جريمة خطف الطائرات، حيث أصبحت تهدد السلم والأمن الدوليين، هذا ما يحتم تضاعف الجهود للوصول إلى إستراتيجية فعالة لمواجهة الجريمة، دفع هذا الوضع إلى طرح الإشكالية التالية:

ما مدى نجاعة الجهود الدولية المعتمدة لقمع جريمة خطف الطائرات أمام تزايد انتشارها بتقنيات متطورة، وتعاطم آثارها على مصالح المجتمع الدولي؟

ومن هذا الطرح تم اقتراح جملة من الفرضيات:

-تزايد انتشار هذه الجريمة في الواقع الدولي، وتعاطم آثارها، سببه استخدام التقنيات المتطورة في ارتكاب الجريمة، وعدم مواكبة النصوص القانونية لها.

-عدم قدرة المجتمع الدولي على الحد من نتائج جريمة خطف الطائرات، مرده الثغرات المطروحة في الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن.

وللبحث في الموضوع اعتمدنا المنهج التحليلي، من خلال القراءة التحليلية لأحكام القانون الدولي المعالجة لتدابير قمع الجريمة.

وللإجابة على الإشكالية نقسم البحث إلى مبحثين يتضمن المبحث الأول مفهوم جريمة خطف الطائرات، من خلال تعريفها، والإشارة إلى طبيعتها القانونية، وتحديد أركانها، وتتناول في

⁷- سعيد يوسف محمد يوسف، محاضرات الجريمة الدولية غير منشورة، أقيمت على طلبة ماجيستر، تخصص القانون الدولي لحقوق الإنسان، جامعة المهدية، دفعة 2009، 2010.

⁸- المرجع نفسه.

⁹- المرجع نفسه.

المبحث الثاني الجهود الدولية المتخذة لقمعها، من خلال التطرق للأحكام المتابعة، والتسليم، والعقاب بالنسبة لمرتكبيها، على ضوء الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالموضوع، وكذلك قرارات الأجهزة الأممية في هذا المجال.

المبحث الأول: مفهوم جريمة خطف الطائرات في القانون الدولي: اهتم المجتمع الدولي بهذه الجريمة نظرا لما تشكله من خطورة، في عرقلة حركة النقل، وتهديد سلامة الأشخاص، إذ يتبلور هذا الاهتمام في العديد من الاتفاقيات الدولية المجرمة لهذا الفعل، التي تناولت الأركان الأساسية التي تقوم عليها جريمة خطف الطائرات، مما يقتضي معالجة تعريف الجريمة وطبيعتها القانونية، والتطرق إلى أركانها باعتبارها جريمة دولية ضمن الجرائم المهددة لأمن البشرية.

المطلب الأول: تعريف جريمة خطف الطائرات: اختلف الفقه، وكذلك الاتفاقيات الدولية في تعريف الجريمة وفق ما يلي:

الفرع الأول: المحاولات الفقهية لتعريف جريمة خطف الطائرات: اختلف الفقه في تعريف، وتحديد طبيعة الجريمة، حيث كانت محل جدل العصر الحديث لدى المؤتمرون، فقد طرح العديد من فقهاء وأساتذة القانون الدولي تعريفا لجريمة خطف الطائرات، حيث عرفها الدكتور "المحمدي بداوي" في مؤلفه "الإرهاب الدولي بين التجريم والمكافحة"، بأنها قيام شخص أو أكثر بصورة غير قانونية، وهو على ظهر الطائرة في حالة طيران بالاستيلاء عليها، أو تغيير مسارها، وممارسة سيطرتها عليها بالقوة⁽¹⁰⁾.

يعد تعريف جريمة خطف الطائرات، والاعتداء على سلامتها وتغيير مسارها، نوعا من جرائم الحراية لدى الفقه الإسلامي، لأنها تتضمن أخذ المال مجاهرة اعتمادا على القوة، وهذا ما تضمنته اتفاقية طوكيو عام 1963، المحددة لشروط جريمة خطف الطائرات، وبالتالي تعد مطابقة لشروط وعناصر جريمة الحراية، وفي ظل هذا أصدر مجلس هيئة كبار العلماء بالمملكة العربية السعودية قرارا بإيقاع عقوبة القتل على كل من ثبت شرعا، أنه قام بعمل من أعمال التخريب، والفساد المزعزع للأمن، بالاعتداء على الممتلكات الخاصة والعامة، بما فيها تفجير الطائرات⁽¹¹⁾.

¹⁰ -المحمدي بواوي: الإرهاب الدولي بين التجريم والمكافحة بدون رقم الطبعة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، طبعة سنة 2004، ص57.

¹¹ - موقف فقه الإسلامي من خطف الطائرات على الموقع الإلكتروني :

www.muraget.com/researches-files181.doc تم الاطلاع عليه يوم 12، 8، 2019، ص 2

الفرع الثاني: موقف الاتفاقيات الدولية من تعريف جريمة خطف الطائرات: يعتمد الأساس القانوني لتجريم فعل خطف الطائرات على ثلاث اتفاقيات دولية، متمثلة في اتفاقية طوكيو بشأن جرائم وأفعال أخرى معينة ترتكب على متن الطائرة، التي أصبحت سارية المفعول عام 1963، واتفاقية لاهاي بشأن الاستيلاء غير المشروع على الطائرات عام 1970، واتفاقية مونتريال عام 1971، بشأن قمع الأعمال غير المشروعة المرتكبة ضد سلامة الطيران المدني عام 1973⁽¹²⁾.

أكدت معاهدة الجرائم والأفعال المرتكبة على متن الطائرة الموقعة في طوكيو بتاريخ 1969/12/14، ضمن أحكام المادة 11 منها، على أنه يعد اختطافا للطائرة ذلك الفعل المرتكب من طرف شخص ما على متن طائرة، في حالة طيران، عن طريق القوة والتهديد باستخدامها، أو ممارسة السيطرة غير المشروعة على الطائرة، وفي هذه الحالة للدولة المتعاقدة أن تتخذ جميع التدابير المناسبة لإعادة السيطرة عليها⁽¹³⁾.

رغم أن اتفاقية طوكيو أكدت على أنه من واجب الدولة المتعاقدة القبض على من يشتبه فيه بارتكابه أفعال خطف الطائرة، ويتم التحقيق الدولي بشأنه، وتخطر دولة تسجيل الطائرة، ومع ذلك لم تنص على اعتبار الاستيلاء غير القانوني على الطائرة جريمة تستوجب العقاب⁽¹⁴⁾.

كما عرفت اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي بتاريخ 1970/12/16، جريمة خطف الطائرات وفق أحكام المادة الأولى منها، على أنها أي شخص على متن طائرة في حالة طيران، يقوم بغير حق مشروع، وبالقوة أو التهديد باستخدامها، أو استعمال أي شكل من أشكال الإكراه بالاستيلاء على الطائرة، أو ممارسة السيطرة عليها، أو يشترك مع أي شخص آخر للقيام بهذه الأفعال⁽¹⁵⁾.

يستنتج من خلال هذا التعريف عدة عناصر وشروط أهمها:

أولاً- أن يكون الفعل غير مشروع: يعتبر الفعل غير مشروع إذا صدر من شخص ليس له حق فرض الرقابة على الطائرة، واستخدام القوة بجميع أشكالها سواء الهادية أو المعنوية، أو التهديد بها، وأن يقع الفعل على متن الطائرة، ويستثني هذا الشرط من نص الفقرة الأولى المادة 12 من اتفاقية

¹² -موقف فقه الإسلامي من خطف الطائرات على الموقع الالكتروني :

www.muraget.com/researches-files181.doc تم الاطلاع عليه يوم 12، 8، 2019، ص 2

¹³ -محمد عودة الجبور، الجرائم الواقعة على امن الدولة وجرائم الإرهاب في القانون الأردني والقوانين العربية، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2010، ص 367

¹⁴ -المرجع نفسه، ص 368.

¹⁵ -المرجع نفسه، ص 368.

طوكيو في الاستيلاء غير المشروع على الطائرة، من جهته خارج الطائرة عن طريق استخدام أجهزة لاسلكية⁽¹⁶⁾.

ثانيا- وقوع الفعل أثناء الطيران: يعد هذا الشرط من بين النقاط الهامة، التي أكدت عليها الفقرة 3 المادة الأولى من اتفاقية لاهاي، وأقرت أن يقع الفعل أثناء الطيران، أي منذ اللحظة التي يتم فيها تشغيل القوة المحركة لإقلاع الطائرة.

وأما فيما يتعلق بالتسمية فالمصطلح يرجع إلى ما بين 1930- 1933، حيث استعمل مصطلح *hizach raise your hanas* "معناه رفع أيدي عاليا دلالة على التسليم، وكان سائدا بين العصابات المهربة للمشروبات، وبعد الاهتمام بالجريمة أكثر أطلق عليها "air piray"، معناه "قرصنة جوية"، وهذا ما تبنته العديد من الدول في تشريعاتها الداخلية، وفي المؤتمرات الدولية، وبعدها شاع مصطلح "التغيير غير القانوني لمسار الطائرة"، وفي اللغة العربية شاع مصطلح "خطف الطائرات"⁽¹⁷⁾.

المطلب الثاني: تحديد الطبيعة القانونية لجريمة خطف الطائرات: اختلفت التوجهات الفقهية بشأن الطبيعة القانونية، لجريمة خطف الطائرة، خاصة بعد اتساعها في الآونة الأخيرة، حيث ظهرت عدة توجهات في ذلك وفق ما يلي:

الفرع الأول: جريمة خطف الطائرات جريمة دولية: اختلف الفقه حول تحديد طبيعة جريمة خطف الطائرات، منهم من اعتبرها جريمة دولية، أمثال الفقيه "جلاسير" الذي رأى أن جريمة خطف الطائرات جريمة دولية، تصيب بالضرر المصالح الإنسانية المشتركة، واعتبر بناء على هذا الوصف أن السلوك الإجرامي يصيب بالضرر العلاقات الدولية، فيما يخص التجارة الدولية الجوية، وحرية الطيران، واعتبر العقاب على هذا العمل غير المشروع، ناتج عن الالتزام الدولي الذي تقره هذه الدول⁽¹⁸⁾.

لم يسلم الرأي المؤكد على اعتبار جريمة خطف الطائرات جريمة دولية، من نقد الكثير من الفقهاء، مما أدى إلى الفشل في الاقتراح الرامي إلى إدراج جريمة خطف الطائرات كجريمة دولية أثناء

¹⁶ - سلامة إسماعيل محمد، تعريض وسائل المواصلات للخطر في نظرية القانون الجنائي مع دراسة تحليلية لظاهرتي خطف الطائرات والإرهاب، بدون رقم الطبعة، مطبعة جامعة القاهرة، 1994، ص ص191، 190.

¹⁷ - الأخضر ديهي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، الإرهاب الدولي وخطف الطائرات، كلية الحقوق، جامعة سعد دحلب، البلدة، 2005، ص ص114، 115، 116.

¹⁸ - عبد الله سليمان سليمان، المقدمات الأساسية في القانون الدولي الجنائي، ديوان المطبوعات الجامعية، رقم الطبعة وسنة النشر، ص248.

المناقشات التي دارت حول الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن، وذلك أن اتفاقية لاهاي المتعلقة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لم تضيف عليها صفة الدولية، وكذلك اتفاقية مونتريال إثر النقاشات التي دارت حولها، واكتفت باعتبار خطف الطائرات "جريمة"، دون إضفاء صفة الدولية عليها⁽¹⁹⁾.

الفرع الثاني: جريمة خطف الطائرات عملية قرصنة: طالب اتجاه فقهي حديث، في ظل حداثة الجريمة، ومنه حداثة تجريمها، إدراج الجريمة ضمن جدول أعمال الجمعية العامة عام 1969، تحت ما يعرف "بالقرصنة من الجو"، ومثل هذا الاتجاه عدة دول منها الأرجنتين، وأستراليا، وبلجيكا، والبرازيل وجمهورية الدومينيكان، وإكوادور، ليكسمبورغ، ومدغشقر، وهولندا، ونيوزلندا، وكذلك بعض التشريعات الداخلية في كل من أوروبا وأمريكا، قد نصت صراحة في تشريعاتها على مصطلح "القرصنة"، ففي إنجلترا مثلا وردت بعض النصوص تجرم "القرصنة" منذ عام 1535، وبعدها عام 1700 و 1771⁽²⁰⁾

نادى معهد القانون الدولي بإصدار تقرير سنوي عام 1970، اعتمد مصطلح "قرصنة" لتوضيح مدى صواب الرأي القائل أن جريمة خطف الطائرات هي جريمة قرصنة أم لا، ولتحديد هل القواعد التي تحكم الأفعال التي ترتكب على متن الطائرة تتشابه مع تلك التي ترتكب على متن السفن، هذا يتطلب تحديد المقصود بالقرصنة البحرية، التي حدد العرف الدولي أركانها، حيث تعد اتفاقية جنيف لأعالي البحار المبرمة بتاريخ 19-04-1958 أول اتفاقية دولية تناولت تحديد القرصنة البحرية ضمن المادة 15 منها، حيث جاء في نصها اعتبار القرصنة أي فعل من الأفعال التالية: أي عمل غير مشروع من أعمال العنف أو القبض أو السلب يرتكب لأغراض خاصة، بواسطة طاقم أو مركب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجه في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو أشخاص أو أموال خارج نطاق الاختصاص لأي دولة، وأي مساهمة إدارية في عملية تقوم بها السفينة أو طائرة العلم بالوقائع التي تجعلها سفينة أو طائرة قرصان، وأي تحريض أو تسهيل عمدي، وفعل من الأفعال المذكورة في الفقرتين السابقتين وفقا للمادة 15، التي تفر أنه لقيام الجريمة يلزم توافر جملة من العناصر لتكون جريمة قرصنة وهي: أن يكون العمل غير مشروع، ومن أعمال العنف، أي أن يعتمد الإكراه بجميع أنواعه، وأن يستهدف هذا الفعل تحقيق مصلحة شخصية، وليس بالضرورة أن يكون باعث مادي،

¹⁹ - المرجع نفسه، ص 249، 248.

²⁰ - حسين إبراهيم صالح عبيدة، الجريمة الدولية، دراسة تحليلية تطبيقية، بدون رقم الطبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة سنة 1994، ص 207.

ومن هنا لا تعد جريمة خطف الطائرة قرصنة، إذا كانت لبواعث سياسية، وأن يكون هذا الفعل بواسطة أشخاص موجودين على ظهر سفينة خاصة أو طائرة خاصة⁽²¹⁾.

تعرض الرأي الذي يعتبر خطف الطائرات قرصنة للنقد، لعدة أسباب أهمها أن اعتبار القرصنة جريمة دولية، فإن أركانها وفقا لما حدده الفقه والعرف أو اتفاقيات الدولية تختلف عن الأركان التي تقوم عليها جريمة خطف الطائرات، وهذا بمقارنة المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، واتفاقية طوكيو 1963 لقمع الأفعال المرتكبة على متن الطائرة، في المادة 11 منها نرى أن جريمة القرصنة لا ترتكب إلا في أعالي البحار، أو في مكان لا يخضع لسيادة دولة معينة، على عكس جريمة خطف الطائرات تقع أثناء تحليق الطائرة في المجال الجوي لدولة أخرى، كما أن جريمة القرصنة تقتض وقوع أفعال العنف من طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة، ضد سفينة أو طائرة أخرى، عكس جريمة خطف الطائرات التي يفترض وقوع الفعل على متن الطائرة المخطوفة، والجمعية العامة قررت تغيير مصطلح "قرصنة" إلى "تغيير مسار الطائرات بالقوة"⁽²²⁾.

الفرع الثالث: جريمة خطف الطائرات شبه قرصنة: نادى جانب من فقهاء القانون الدولي، إلى تكيف فعل الاعتداء على الطائرات على أنه شبه قرصنة، واستندوا في ذلك على فكرة الاختصاص في عقاب كل من خطف الطائرات والقرصنة، كما نصت على ذلك اتفاقية جنيف لأعالي البحار في المادة 14 منها "لكل دولة الحق في عقاب جريمة القرصنة"، ونصت كذلك اتفاقية طوكيو ضمن أحكام المادتين 3 و 4 منها على عقاب كل من يرتكب جريمة الخطف، كما عالجت المادة 4 من اتفاقية لاهاي الاختصاصات الدولية للدول أطرافها، وبالتالي فإن الحق المخول للدولة في اتخاذ الإجراءات اللازمة لتوطيد سلطتهم، واختصاصاتهم على جريمة الاختطاف، وفقا لما تقرر في اتفاقيتي طوكيو ولاهاي، جعلت من اختصاص الدول في ردع وعقاب خطف الطائرات يتشابه مع الردع الذي أكدت عليه اتفاقية جنيف لأعالي البحار⁽²³⁾.

المطلب الثالث: أركان جريمة خطف الطائرات: تقوم أي جريمة سواء كانت داخلية أو دولية بتوافر أركان، وهذا ما ينطبق على جريمة خطف الطائرات، التي يكون فيها قيام الخطف بالتهديد المادي أو المعنوي للقائد الطائرة أثناء الطيران، بغرض الاستيلاء عليها، أو تغيير مسارها، وهذا ما يدخل ضمن عناصر الركن المادي، ويكون هذا الفعل بعلم وإرادة الجاني، واتجاه نيته إلى اعتماد هذا الفعل، بغرض الاستيلاء غير المشروع على الطائرة، ويلزم أن يكون للدول يد في تحريض الأشخاص الخاطفين ضد دولة عدوانية.

²¹ - محمد منصور الصاوي، أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات طبيعة دولية، بدون رقم الطبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، بدون سنة، ص ص 252، 253، 254.

²² - سلامة إسماعيل محمد، مرجع سابق، ص ص 196، 195.

²³ - محمد منصور الصاوي، مرجع سابق، ص ص 293، 294، 295.

الفرع الأول:-الركن الشرعي لجريمة خطف الطائرات: لكي نعتبر جريمة خطف الطائرات فعل غير مشروع قام به الخاطف يلزم تحديد الأساس القانوني سواء كان عرف أو ضمن اتفاقيات تحرم الفعل، وتحدد العقوبات ضد المتهم حتى تعد جريمة دولية، وهذا ما سنتناوله كما يلي:

أولاً-العرف الدولي كأساس لتجريم خطف الطائرات: أثبتت الأرقام المذهلة لعملية الخطف، كثرة حوادث خطف الطائرات واتساعها على النطاق الدولي، حيث وصلت ذروتها، إذ بلغ عددها سبعين حادث عام 1969، ورغم هذا إلا أن تجريم الأفعال في صورة اتفاقيات دولية لم يظهر إلا منذ عام 1963⁽²⁴⁾، وبالتالي فإن جريمة خطف الطائرات هي مثلها مثل باقي الجرائم الدولية في إطار القانون الدولي الجنائي، كان ركنها الشرعي مستمداً من العرف، وهنا القاضي يرى مدى تطابق فعل الخطف مع العرف، مما أدى إلى خلق إشكالات في التفسير الموسع، مع علم أن القانون الجنائي لا يأخذ به.

ثانياً-الاتفاقيات الدولية كأساس لتجريم خطف الطائرات: عقدت منظمة الطيران المدني عدة مؤتمرات دولية بعد عام 1963، تمخض عنها جملة من الاتفاقيات الدولية، مجرمة للاستيلاء غير المشروع، أو ما يعرف بخطف الطائرات، ممثلة في اتفاقية طوكيو عام 1963 متعلقة بالأفعال غير المشروعة المرتكبة على متن الطائرة، وتلبيها اتفاقية لاهاي عام 1970 لقمع الاستيلاء غير المشروع على خطف الطائرات، وأخيراً اتفاقية مونتريال لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، أصبحت هذه الاتفاقيات مصدر أساسي ضمن الركن الشرعي لتجريم أفعال اختطاف الطائرات على المستوى الدولي⁽²⁵⁾.

الفرع الثاني:الركن المادي والمعنوي لجريمة خطف الطائرات: لا تقوم أي جريمة سواء كانت داخلية أو دولية إلا بتوافر أركانها، وهذا ما ينطبق على جريمة خطف الطائرات، ومن هذه الأركان نجد الركن المادي المنطوي على عناصر وفقاً لما تناولته الاتفاقيات الدولية المقررة لقمع الجريمة، وكذلك الركن المعنوي المبني على القصد الجنائي، وفق ما جاء في أحكام الاتفاقيات الدولية.

أولاً:عناصر الركن المادي لجريمة خطف الطائرات: تناولت المادة 11 من اتفاقية طوكيو عناصر الركن المادي لجريمة خطف الطائرات بنصها: "إذا كان استخدام شخص للقوة على متن الطائرة أو هدد باستخدامها بطريقة غير شرعية لعرقلة سيرها، أو الاستيلاء عليها، أو التحكم فيها أثناء الطيران أو كان سلوكه على وشك الوقوع...."

²⁴ - حسين صالح إبراهيم عبيدة ، مرجع سابق ، ص 211.

²⁵ - سلامة إسماعيل محمد ، مرجع سابق ، ص ص 207 ، 211 ، 219.

كما تنص المادة الأولى الفقرة الأولى من اتفاقية لاهي: "تعتبر جريمة دولية ما يأتيه أي شخص على متن طائرة أثناء طيرانها، بطريقة غير مشروعة من أفعال العنف والتهديد به، والاستيلاء أو ممارسة رقابته عليها أو الشروع في أي من هذه الأفعال"، ومن خلال هذه النصوص نستنتج اشتغال عناصر الركن المادي لجريمة الخطف على عدة عناصر.

يعتبر استخدام القوة أو التهديد بها أهم عنصر في الركن المادي لقيام جريمة خطف الطائرة، وفق ما جاء ضمن أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالموضوع، ويقصد به ممارسة أفعال العنف بجميع أشكاله سواء المادي أو المعنوي ضد قائد الطائرة، حتى يغير مسارها، وهنا يمكن الخاطف يستعمل عدة أساليب ضد القائد منها: تهديده، واستعمال معه كافة وسائل الضغط، ولكن الواقع العملي لم يفصح عن هذه الوسائل، واقتصر على الإكراه المادي⁽²⁶⁾، ومن بين أمثلة العنف المادي نجد: قيام الجاني بطعن قائد الطائرة بسلاح أبيض، ليمنعه من القيادة، والعنف المعنوي، كإشهار سلاح في وجه القائد أو التهديد به⁽²⁷⁾.

بعد التهديد باستعمال القوة أبرز وسائل ارتكاب جريمة اختطاف الطائرات، وقد يدخل ضمن هذا الطرح إشهار مسدس، أو التهديد بقنبلة أو سلاح حاد وغيرها، كما يحصل الاختطاف باستعمال القوة فعلا بقتل أحد أفراد طاقم الطائرة، أو إصابته بجروح، ذلك أن اللجنة القانونية لاتفاقية لاهي اتجهت إلى استبعاد حالات اختطاف الطائرة دون توافر استخدام القوة أو التهديد بها⁽²⁸⁾.

يشكل وقوع الفعل على متن الطائرة شرط لا يقل أهمية عن التهديد بالقوة في قيام جريمة الخطف، وهذا ما نصت عليه الاتفاقيات الدولية، وما أثبتته تطبيقها واقعيًا، وبالتالي فإن استخدام المختطف لأجهزة لا سلكية لإبلاغ تهديده للقائد لا يخضع لهذا القانون.

اشترطت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بقمع جريمة خطف الطائرة ضرورة أن يكون استخدام القوة أو التهديد بها قد وقع على الطائرة أثناء الطيران، وهنا نلاحظ أن عبارة "أثناء الطيران" طرحت خلاف حولها عند تفسير اتفاقية طوكيو، حيث ورد في فقرة الثالثة من مادتها الأولى: "أن الطيران يبدأ من اللحظة التي يتم فيها تشغيل القوة المحركة، إلى اللحظة التي يتم فيها قطع الطائرة لممر الهبوط"⁽²⁹⁾.

²⁶ - حسين صالح إبراهيم عبدة، مرجع سابق، ص 112، 213

²⁷ - سلامة إسماعيل محمد، مرجع سابق، ص 184.

²⁸ - محمد عودة الجبور، مرجع سابق، ص 370، 371.

²⁹ - حسين صالح إبراهيم عبدة، مرجع سابق، ص 213.

أقرت المادة الخامسة من ذات الاتفاقية أن "الطيران يبدأ من لحظة إغلاق أبواب الطائرة بعد ركوب المسافرين، إلى لحظة فتح الأبواب لنزولهم"، ونجد أن أعضاء المؤتمر أخذوا بنص المادة الأولى، ولما تعرض الموقف للانتقادات، فهناك من تبنى نص المادة الخامسة من الاتفاقية، وكذلك من الأحكام الواردة في هذا الشأن ضمن اتفاقية لاهاي نجد المادة الثانية منها التي أشارت إلى أنه في الهبوط الاضطراري يعتبر الطيران ممتد⁽³⁰⁾.

إن أهم نقطة أكدت عليها الاتفاقيات الدولية، وهي أن الشخص المرتكب للخطف، يلزم أن يكون على متن الطائرة، و لو كان له شريك ليس على متنها⁽³¹⁾.

ثانيا: عناصر الركن المعنوي لجريمة خطف الطائرات: يتخذ الركن المعنوي لجريمة خطف الطائرات، صورة القصد الجنائي الذي يقوم على الإرادة، وذلك أن الجاني يلزم أن يكون على علم بأن فعله ينطوي على التدخل في السير الطبيعي للطائرة، ولا عبرة بالبواعث الدافعة للجريمة⁽³²⁾.

كما تتطلب هذه الجريمة لقيام ركنها المعنوي أن يكون الجاني جادا في فعله، فإذا تبين أن الجاني لم يكن جادا في فعله، ولم يتجاوز المزاح، فإن الجريمة لا تقوم لانعدام القصد، ولكن ينبغي مراعاة ظروف الطيران الدقيقة، فلو أن أحد المسافرين أشهر مسدس اتجاه القائد، فإن الجريمة تامة، حتى ولو كان المسدس خالي من الرصاص⁽³³⁾.

يقضي الركن المعنوي توافر عنصري العلم والإرادة، بمعنى علم الجاني بأن ما يقوم به يدخل في إطار العمل غير المشروع ضد الطائرة ويعرقل سيرها، ويهدف إلى الاستيلاء غير المشروع عليها، وينبغي أن ينصرف العلم إلى الصفة الإجرامية للفعل، وإن جهلها تدفع عنه المسؤولية، وبالتالي الغلط يعد عذر في مجال القانون الدولي الجنائي، كما ينبغي أن تنصرف إرادته إلى التدخل في تغيير مسار الطائرة، وإذا لم يتحقق هذا انعدم القصد الجنائي، ذلك أنه بتوافر نوايا أخرى كالقتل أو سرقة الركاب، كما لا يعتد بالبواعث سواء أكانت سياسية أو اقتصادية أو شخصية، فالأمر سيان في جميع الحالات التي تدفع الخاطف إلى القيام بعملية الخطف⁽³⁴⁾.

الفرع الثالث: الركن الدولي لجريمة خطف الطائرات: تتميز جريمة خطف الطائرة على المستوى الداخلي عن الدولي، بالركن الدولي، إذ يلزم أن تكون دولية لكي يعتد بها في القانون

³⁰ - حسين صالح إبراهيم عبيدة، مرجع سابق، ص 214.

³¹ - محمد عودة الجبور، مرجع سابق، ص 371.

³² - أحمد عبد الحكيم عثمان، مرجع سابق، ص 142.

³³ - عبد الله سليمان سليمان، مرجع سابق، ص 142.

³⁴ - نفس المرجع السابق، ص ص 216، 215.

الدولي الجنائي، وحتى يتم توقيع العقاب على الجاني، وهذا ما هو ورد ضمن القاعدة العامة في القانون الدولي الجنائي، وأما فيما يتعلق باتفاقيتي لاهاي وطوكيو لم تشر إلى هذا الركن.

ومن بين الشروط في هذا الموضوع أن يقع الخطف وفق خطة مرسومة من جانب دولة على دولة أخرى، أينما كان الحق الذي تم المساس به، وهذا الاعتداء يعد مساس بالسيادة الإقليمية للدولة المعتدي عليها، ولا يمكن استبعاد ما ورد ضمن المادة الأولى من اتفاقية لاهاي، لما أقرت أن فاعل الجريمة ممكن شخص طبيعي، ولم تشر إلى قيامه باسم الدولة، وبالتالي فإن الركن الدولي يتحقق إذا كلفت إحدى الدول شخص من رعاياها باختطاف طائرة مملوكة لدولة أخرى، لإرغامها على اتخاذ تصرف معين للإفراج عن الرهائن، أو التصالح في ديون، ويستوي أن تكون الدولة مجتمعة الأركان أو غير مجتمعة⁽³⁵⁾.

ولكن بتوافر الشروط المذكورة، فإن جريمة خطف الطائرات، قد ترتكب بتحريض الدولة لشخص لارتكابها ضد دولة أخرى، أو ممكن تقع داخل الدولة بين أفرادها، وهذا في حالة الطائرة التي تكون متوجهة نحو رحلة داخلية، وبالتالي هنا الجريمة لا ترقى إلى جرائم الخطف الدولية، ولا تكون مسندة إلى أحكام القانون الدولي الجنائي، باعتبارها لا تعد جريمة دولية، ويتكفل القانون الداخلي للدولة التي وقعت فيها، وكذلك القضاء الوطني هو المختص بمعاقة الخاطف وفقا لقواعد القانون الجنائي الداخلي من حيث المكان.

المبحث الثاني: الجهود الدولية لقمع جريمة خطف الطائرات: لاقى موضوع قمع جريمة خطف الطائرات عناية كبيرة من جانب سائر أعضاء المجتمع الدولي، بما في ذلك الدول والمنظمات الدولية، حيث اعتبرت غالبية الدول خطف الطائرات جريمة مستقلة يعاقب عليها القانون كالإصدار المكسيك قانون في ذلك الشأن عام 1968، وكوبا عام 1969، الولايات المتحدة الأمريكية عام 1972، كما أدرك كذلك قانون الطيران المدني المصري مسيرته للتشريعات الدولية⁽³⁶⁾.

المطلب الأول: جهود المنظمات الدولية لقمع جريمة خطف الطائرات: سعت منظمة الأمم المتحدة لاعتماد جملة من الإجراءات لقمع جريمة خطف الطائرات، باعتبارها على رأس المنظمات الدولية التي تضمن الأمن للبشرية، من خلال أجهزتها المختلفة، وهذا بالإضافة إلى منظمة الطيران المدني التي لعبت دورا بالغ الأهمية هي الأخرى في قمع الجريمة.

³⁵ - حسين صالح إبراهيم عبيدة، مرجع سابق، ص ص. 217، 216.

³⁶ - عصام عبد الفتاح عبد السميع مطر، الجريمة الإرهابية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2005،

الفرع الأول: جهود منظمة الأمم المتحدة لقمع جريمة خطف الطائرات: ساهمت أجهزة منظمة الأمم المتحدة في قمع جريمة خطف الطائرات، خاصة مجلس الأمن والجمعية العامة.

أولاً: دور الجمعية العامة في قمع جريمة خطف الطائرات: اعترفت الجمعية العامة بالدور الحيوي للطيران المدني، لما له من أهمية في تعزيز وإدارة العلاقات الودية بين الدول، و اعتبرت أن تحقيق الأمن والسير الحسن للطيران المدني، من مصلحة جميع الشعوب، وهذا ما تجسد من خلال قراراتها التالية:

أ- قرار رقم 2551 بشأن تغيير مسار الطائرات: أصدرت الجمعية العامة قراراً تحت عنوان "تغيير مسار الطائرات المدنية بالقوة أثناء طيرانها" تحت رقم : 2551 ، بتاريخ 12-12-1969 ، وجاء في مضمونه مناقشة الدول لاتخاذ كل الإجراءات المناسبة، لتأكد من أن تشريعاتها توفر نظام ملائم لإجراءات قانونية فعالة لمكافحة هذه الجريمة، كما ألزم الدول بضرورة كفالة محاكمة جميع الأشخاص الذين يرتكبون أفعالا من شأنها أن تعرض سلامة الطائرات والأشخاص للخطر، وطالب القرار أيضا بالتعاون التام مع منظمة الطيران المدني، ومناقشة الدول بانضمام إلى اتفاقية طوكيو 1963⁽³⁷⁾.

ب- قرار رقم 2645 بشأن اختطاف الطائرات: أصدرت الجمعية العامة في شأن حماية الطيران المدني كذلك قرار آخر، إضافة إلى القرار الأول في دورتها الخامسة والعشرين، بتاريخ 20 نوفمبر 1970 ، بشأن اختطاف الطائرات، أو التدخل في النقل الجوي، وقد جاء في مضمون القرار أن الجمعية العامة اعترفت بالدور الحيوي الذي يلعبه الطيران المدني، وقد ساورها القلق العميق إزاء أعمال اختطاف الطائرات، والقرصنة غير المشروعة، واعترفت أن هذه الأعمال تعرض الطيران المدني للخطر، وسلامة الركاب والطاقم، وبالتالي أكدت أن الطيران المدني⁽³⁸⁾ لا يحقق الفائدة والأهمية المرجوة منه، إلا بكفالة سلامته من عمليات الخطف التي يتعرض لها سواء على المستوى الدولي، أو حتى تلك العمليات التي تقع على المستوى الداخلي، وطالبت الجمعية العامة من خلال قرارها هذا بقمع جميع أعمال العنف المستهدفة للركاب أو الطاقم أو الطائرة، أو تلك المستهدفة لمراقبي الملاحة الجوية، والوسائل المستخدمة في النقل الجوي المدني، لهذا طالب مناقشة الدول لاتخاذ كل الإجراءات المناسبة، والتأكد من أن تشريعات الدول توفر نظام قانوني ملائم، و فعال لمكافحة جريمة خطف الطائرات، وطالب القرار أيضا من الدول اتخاذ التدابير اللازمة للقمع، أو جعل الجريمة ضمن اختصاصها، وتأمين ملاحقة مرتكبيها ومعاقبتهم⁽³⁹⁾.

37 - الأخصر ديهيبي ، مرجع سابق، ص138.

38 - محمد منصور الصاوي ، مرجع سابق، ص112.

39 - الأخصر ديهيبي ، مرجع سابق، ص138.

كما طلبت الجمعية العامة في هذا القرار من الدول، أن تقوم وفقا لميثاق الأمم المتحدة، بعمل مشترك يرمي إلى قمع الأعمال التي تعرض النقل الجوي المدني للخطر، وشكل القرار الصادر عن الجمعية العامة، وما جاء فيه من إجراءات وأساليب للردع أساسا لإبرام اتفاقية لاهاي لسنة 1970 بخصوص مكافحة اختطاف الطائرات، واتفاقية مونتريال لسنة 1971 لقمع أعمال غير المشروعة ضد أمن الطيران المدني⁽⁴⁰⁾.

يلاحظ أن قرارات الجمعية العامة لها قوة أدبية خاصة، وأنها تتسم بالضعف من حيث المعالجة العلمية لمشكلة اختطاف الطائرات، بالإضافة إلى الخلاف بين الدول الأعضاء في موضوع التسليم، ففي تصويت الجمعية العامة عام 1965 رفضت 59 دولة تأييد القرار القاضي بتجريم الاختطاف، ومن خلال المناقشات من سنة 1969 إلى 1970 فإن أغلبية الدول رأيت أن الدولة التي ينزل فيها مختطف الطائرة لها أن تمتنع اللجوء السياسي، وممكن لا تمتنع له ذلك، وسكتت عن فكرة ما إذا كان الدافع السياسي يبطل إجراءات التسليم أم لا⁽⁴¹⁾.

ثانيا: دور مجلس الأمن في قمع جريمة خطف الطائرات: نتيجة لتزايد جريمة اختطاف الطائرات المدنية، وأمام الدور الذي يلعبه مجلس الأمن في حفظ السلم والأمن للبشرية، فقد عمد إلى إصدار قرارات ذات الصلة بالجريمة والمتمثلة فيما يلي:⁽⁴²⁾

أ-قرارات بتاريخ 09-09-1970: اتخذ مجلس الأمن قراره بشأن اختطاف الطائرات سنة 1970، تضمن القرار قلق مجلس الأمن البالغ من تهديد حياة المدنيين الأبرياء نتيجة الاختطاف، كما ناشد مجلس الأمن ضمن أحكام القرار جميع الدول الأطراف المعنية، أن تطلق على الفور صراح الركاب وملاحى الطائرة المختطفة دون استثناء، وطالب من الدول أيضا أن تتخذ جميع التدابير القانونية لمنع وقوع حوادث الاختطاف الأخرى للطائرات.

ب-قرار مجلس الأمن بتاريخ 20/7/1972: أكد مجلس الأمن ضمن هذا القرار أن أعضاءه يساورهم القلق العميق إزاء عملية خطف الطائرات، التي أصبحت تهدد حياة الركاب والملاحين، ومنه فإن أعضاء مجلس الأمن يرون ضرورة إنهاء الأعمال الموجهة ضد سلامة، وأمن الطيران المدني، التي ترتكب في مختلف أنحاء العالم.

⁴⁰ -محمد منصور الصاوي ، مرجع سابق ، ص 113 ، 112.

⁴¹ -الأخضر ديهي ، مرجع سابق ، ص 139.

⁴² -دور مجلس الأمن في قمع جريمة خطف الطائرات على الموقع :

<http://www.law-zag.com/vb/showthread.php?t=4596> تم الاطلاع عليه يوم 13 أوت 2019

الزم القرار الدول أن تتخذ التدابير المناسبة ضمن اختصاصها لردع هذه الأفعال، بما فيها أن تتخذ إجراءات فعالة إزاء مرتكبي مثل هذه الأفعال، وفي ختام القرار دعى مجلس الأمن جميع الدول إلى توسيع وتقوية الاتحاد لضمان نجاعة الجهود في هذا المجال، وفقا لالتزامات الأمم المتحدة، ولضمان الحد الأعلى من السلامة الممكنة للطيران المدني الدولي، ولذا على الدول جميعا اتخاذ التدابير اللازمة ضمن اختصاصاتها لتحقيق أمن وسلامة الطيران المدني .

ج- قرار مجلس الأمن رقم 731: إثر تدمير طائرة "بان أمريكيان"، التي كانت تحمل الرحلة رقم 103، وطائرة النقل الجوية الفرنسية التي تحمل الرحلة رقم 772، والتي ترتب عنهما إزهاق أرواح المدنيين، حيث وجه الاتهام في هذه القضية إلى ليبيا، وتم تحريك القضية في البداية من قبل الولايات المتحدة الأمريكية. وبريطانيا، وبعدها انضمت فرنسا إلى الدولتين، وأضافت إلى الدعوى قضية الطائرة الفرنسية التي أسقطت فوق النيجر عام 1989، وقد تم رفع الدعوى بعد اكتمال التحقيقات، وتوفر المعلومات الكافية للإدانة، والتي تقدم بها أحد المواطنين الليبيين، يعمل في جهاز المخابرات الليبية، وفر إلى الولايات المتحدة الأمريكية⁽⁴³⁾.

يلاحظ أن الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا لم تمنح أي فرصة لتسوية الأزمة سلميا، حيث قامت بعرضها على مجلس الأمن، الذي تبني الموقف الغربي ضد ليبيا، وأعقب الإدانة بإصدار القرار رقم 731 بتاريخ 21 /1/ 1992، ونجد أن القرار ألزم ليبيا بتسليم رعاياها باعتبارهم متهمين في حادث تحطيم الطائرة، ثم أصدر قرارا آخر رقم 748 في 31-03-1992 لما رفضت ليبيا تسليم رعاياها، اعتبر فيه هذا الإجراء مخالف لقواعد القانون الدولي، وفرض عليها مجموعة من الجزاءات والتدابير، ومن ضمنها حظر مدها بالأسلحة والمعدات، وتخفيض البعثات الدبلوماسية والقنصلية إليها.

يعد القرار رقم 731 من أهم القرارات التي أدانت عمليات التفجير، حيث عبر عن قلقه العميق إزاء ما يقع من اعتداءات، وأخطار على الطيران المدني، وما يوضح ذلك هو إصداره قرارات أخرى لاحقة تدين ليبيا، وتفرض عليها عقوبات لرفض الامتثال وتسليم المتهمين، ومن جملة هذه القرارات والإجراءات المعتمدة من قبل مجلس الأمن: إصدارها القرار رقم 748 بتاريخ 31/03/1992 الذي فرض على ليبيا جزاءات لرفض تسليم المتهمين، كما أصدرت الدول الغربية قرار رقم 383 بتاريخ 08/11/1993، منحت ليبيا مهلة لتنفيذ القرار رقم 371، وأمام رفض ليبيا وتمسكها بعدم تسليم المتهمين أصدر مجلس الأمن قراره رقم 883، وأشار في ديباجته بعدم امتثال ليبيا لقراره السابقين، واعتبر قمع الإرهاب أمرا ضروريا لتحقيق السلم والأمن الدوليين⁽⁴⁴⁾.

⁴³ -رجب عبد المنعم متولي، مرجع سابق، ص 181.

⁴⁴ - نفس المرجع السابق، ص 182، 183، 185.

تملك قرارات مجلس الأمن الصادرة في شكل توصيات نفس قوة قرارات الجمعية العامة، أما القرارات التي تصدر في شكل عقوبات دولية، وفقا للمادتين 41 و42 من الميثاق، فهي ملزمة لجميع الدول، ومثالها القرار رقم 748 الصادر عن مجلس الأمن، والقاضي بفرض جزاءات دبلوماسية واقتصادية ضد ليبيا في مارس 1992، لرفض تسليم المتهمين في تفجير الطائرة المدنية التابعة لشركة "بان أمريكان" فوق قرية لوكريني⁽⁴⁵⁾.

نلاحظ أن قرارات مجلس الأمن تعمل في بعض الأحيان على الكيل بمكيالين، بما يخدم الدول العظمى التي لها حق الفيتو.

الفرع الثاني: جهود منظمة الطيران المدني لقمع جريمة خطف الطائرات: أنشأت منظمة الطيران المدني الدولية، بموجب عقد باريس بتاريخ: 3-10-1919، نتيجة إدراك المجتمع الدولي لمثل هذا التنظيم، وكانت تسمى اللجنة الدولية للملاحة، أنيط لها دور حماية الملاحة الدولية، ولكنها فشلت في تحقيق هذا الدور، ومن هنا دعت الولايات المتحدة الأمريكية، إلى عقد مؤتمر دولي بشيكاغو بتاريخ 1-11-1944، حيث تم إبرام معاهدة تتضمن ثلاث أجزاء أساسية يتعلق الأول بتنظيم الملاحة الجوية، والثاني بإنشاء منظمة دولية للطيران المدني، والجزء الثالث بتنظيم عمليات النقل الجوي، ودخلت المعاهدة حيز النفاذ بتاريخ 1-4-1947، بانضمام 189 دولة عضو، وخولت للمنظمة جملة من الأهداف عن طريق الأجهزة والهيئات المكونة لها، ممثلة في: الجمعية العامة، ومجلس المنظمة، والأمانة العامة في المنظمة، واللجان المتخصصة، لأن تقوم بحملة من الأهداف، بما فيها تطوير المبادئ القانونية والفنية للمنظمة للملاحة الدولية الجوية، وتسجيل الاتفاقيات بين الدول في مجال الطيران المدني، وتسهيل الطيران من بلد لآخر، وتوفير السلامة والأمن في مجال الطيران، كما تقوم بدراسة المشكلات التي تعترض الملاحة الجوية الدولية⁽⁴⁶⁾.

اهتمت منظمة الطيران المدني بحمل الدول على تنفيذ التزاماتها المتعلقة بقمع جريمة خطف الطائرات، في كل ما يعد تدخلا غير شرعي في النقل الجوي، وضمن الدورة السابعة عشر الاستثنائية للجمعية العامة للمنظمة المنعقدة عام 1970، حيث أقر المؤتمرين بضرورة اتخاذ ما يلزم لضمان قيام الدول بالوفاء بالتزامها بموجب ميثاق دولية، دعت إلى عقدها المنظمة الدولية للطيران المدني، من أجل قمع التدخل غير الشرعي ضد أمن وسلامة الطيران المدني، كما أقرت الجمعية العامة للمنظمة دعوة المجلس للاجتماع لإعداد مشروع اتفاقية دولية، لقمع الأعمال غير المشروعة ضد الطيران المدني، كما عقد المجلس التابع لمنظمة الطيران المدني دورته في خريف 1970، وقد

⁴⁵ - نفس المرجع السابق، ص140.

⁴⁶ - جمال عبد الناصر مانع، التنظيم النظرية العامة والمنظمات العالمية والمتخصصة، بدون رقم طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، 2006 الجزائر، ص، ص 428-429.

تمخض عنه خطاب لوزير النقل الأمريكي، يبحث الدول التي تتعاضد عن محاكمة مختطفي الطائرة، وتسليم الخاطفين بإجراء مشاورات لعمل مشترك واجب اتخاذه، وقد وافق المجلس على اقتراح الرئيس الأمريكي، واكتفت اللجنة بدراسة المبادئ التي خرجت بها⁽⁴⁷⁾

المطلب الثاني: الإجراءات المتبعة لقمع جريمة خطف الطائرات: تناولت الاتفاقيات الدولية مجموعة من الإجراءات القانونية سواء تعلقت بالطائرة المختطفة، أو بالشخص القائم بالخطف وفق ما يلي:

الفرع الأول: التدابير المتخذة بشأن الطائرة المختطفة في ظل الاتفاقيات الدولية: تضمنت اتفاقية لاهاي عام 1970، واتفاقية مونتريال عام 1971، جملة من التدابير لقمع جريمة خطف الطائرات، من ضمنها تلك المتخذة بشأن الطائرة المختطفة، وما يوجد عليها من أشخاص، نعالج هذه التدابير وفقا لما تضمنته أحكام القانون الدولي.

أولا-الالتزامات المتعلقة بالدول المتعاقدة: ألزمت الاتفاقيات المؤكدة على قمع جريمة خطف الطائرات، الدول المتعاقدة باتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لإعادة الرقابة على الطائرة إلى قائدھا الشرعي، وفق أحكام المادة الحادية عشر الفقرة الأولى من اتفاقية طوكيو عام 1963، وفي نفس السياق جاءت أحكام المادة 9 من اتفاقية لاهاي عام 1970 بشأن قمع الاستيلاء غير مشروع على الطائرات.

وهناك من توسع في تفسير النص، وأقر أن للدول المتعاقدة إرسال طائراتها الحربية لإرغام الطائرة المخطوفة على الهبوط، غير أن هذا الإجراء غير مجدي، ويتضح إثر ما وقع من أمثلة اعتمدت فيها على هذا الإجراء، أنه لم ينعف، من ضمنها إثر اختطاف طائرة يونانية بتاريخ 01-01-1969، حيث أرسلت السلطات اليونانية طائرتين مقاتلتين بغرض إجبار الطائرة المختطفة على الهبوط، ولكن المختطف هدد بنفس الطائرة المخطوفة، وبالتالي فقد واصلت الطائرة المخطوفة رحلتها إلى القاهرة، وأرغمت الطائرتين الحريبتين على الانسحاب⁽⁴⁸⁾.

ثانيا-الالتزامات المتعلقة بالدولة التي تهبط فيها الطائرة: تلزم الدولة التي تهبط فيها الطائرة باتخاذ الإجراءات اللازمة اتجاه الطائرة، وهذا ما ورد ضمن المادة 11 الفقرة 2 من اتفاقية طوكيو، والمادة 9 الفقرة 3 من اتفاقية لاهاي، وبالتالي لا يجوز الاعتداء عليها، أو المساس بطاقمها، أو بالمسافرين وأمتعتهم، ولا يجوز للدولة المعتدية على الطائرة المختطفة الادعاء بأن ركاب وطاقم الطائرة قد دخلوا بطريقة غير مشروعة لإقليم الدولة التي نزلت بها الطائرة، كما أنه على الدولة التي

⁴⁷- الأخضر ديهي، مرجع سابق، ص: 142.

⁴⁸- حسين إبراهيم صالح عبيدة، مرجع سابق، ص: 218.

هبطت فيها الطائرة إرجاعها إلى من له الحق في حيازتها، سواء كان مالكها الأصلي أو مستأجرها، لتأكيد الغاية التي وجدت من أجلها الطائرة، وهي السرعة، وتوفير الأمن، والطمأنينة للمسافرين، وحتى يتمكن المستأجر من تنفيذ عقد النقل على نفقته الخاصة⁽⁴⁹⁾.

تعددت الجهود الدولية لمواجهة هذه الجريمة بين تلك المبدولة بشأن الطائرة، والإجراءات الواجب اتخاذها في مواجهة المتهم، حيث أكدت أحكام المادتين الحادي عشر والتاسعة من اتفاقية طوكيو على ضرورة الالتزام للدول المتعاقدة باتخاذ الإجراءات اللازمة لإعادة الرقابة على الطائرة إلى قائدها الشرعي، وهذا الالتزام يقع على الدولة التي تهبط فيها الطائرة، وقيام هذه الدولة بإجراءات سريعة لمواصلة سير الطائرة، وإعادة الطائرة بما تحمله لمن له الحق في حيازتها، سواء مالكها أو مستأجرها⁽⁵⁰⁾.

الفرع الثاني: التدابير المتخذة بشأن الخاطفين في ظل الاتفاقيات الدولية: يترتب على قيام الخاطف بعملية الخطف تهديد سلامة الأموال والأشخاص، مما يجعله أخطر عنصر يهدد السلم والأمن، ويعرقل الهدف الأساسي التي وجدت من أجله الطائرة، وبناء عليه أولت الاتفاقيات الدولية اهتماما بالخطاف باعتباره منفذ العملية، وتناولت أيضا الإجراءات اللازمة لردعه وعقابه على فعلته، سواء من حيث الاختصاص القضائي، وتسليم المختطفين كما يلي:

أولا- الاختصاص القضائي لمعاقبة الخاطفين وفقا للاتفاقيات الدولية: يحكم الاختصاص القضائي المعتمد في توقيع العقاب، قواعد القانون الدولي العام، المتضمنة العديد من المبادئ، من ضمنها مبدأ الإقليمية: بمعنى أن القضاء يكون مختص في الجريمة مكان وقوعها، أي في الدولة التي وقعت فيها الجريمة، وكذلك نجد عدة مبادئ أخرى من ضمنها كمبدأ الشخصية ومبدأ الجنسية الفعلية، ومبدأ العينية⁽⁵¹⁾، ولكن ما يهم هو الاختصاص القضائي في جريمة خطف الطائرات، وفقا لما تناولته الاتفاقيات الدولية المتعلقة بجمع جريمة خطف الطائرات.

لم تتناول اتفاقية طوكيو الاختصاص القضائي، ولم تفرض العقوبة على مختطف الطائرة، وإنما تناولت الاختصاص فيما يتعلق بالجرائم الواقعة على متنها، ونجد أن اتفاقية لاهاي 1970 بشأن الاستيلاء غير المشروع على الطائرة، أكدت ضمن أحكام المادة الرابعة منها على أن الاختصاص القضائي لعقاب وردع جريمة خطف الطائرات، ممكن يكون للدولة المسجلة بها الطائرة، وممكن

⁴⁹- نفس المرجع السابق، ص ص 219، 220.

⁵⁰- أحمد عبد الحكيم عثمان، مرجع سابق، ص ص 143-144.

⁵¹- الأخضر ديهيمي، مرجع سابق، ص ص 163-164.

يكون للدولة التي يكون فيها لمستأجر الطائرة مقرا دائما، أو الدولة التي تهبط فيها الدولة المخطوفة وبها المختطف، أو الدولة التي يتواجد المختطف على إقليمها⁽⁵²⁾.

وما نلاحظه أن الاتفاقية قد سادت بين الدول ، ولم تعطي أولوية في ممارسة الاختصاص لدولة على حساب الأخرى، إن هذه المساواة في الاختصاص قد تؤدي إلى انتهاك مبدأ هام، وهو مبدأ عدم محاكمة المجرم مرتين.

ثانياً: تسليم الخاطفين وفقا للاتفاقيات الدولية: عالجت الاتفاقيات الدولية مسألة تسليم الخاطف وفق عدة أحكام كما يلي:

استبعدت اتفاقية طوكيو عام 1963، أي التزام بالتسليم للمتهم بارتكاب جريمة الاستيلاء على الطائرة، وإن كانت قد طرحت مبدأ التسليم، لكن لم تنظم كيفية تطبيقه، أما اتفاقية لاهاي عام 1970 اعتبرت جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات من الجرائم القابلة للتسليم، وهذا ما تضمنه المادة الثامنة من الاتفاقية، وبالتالي فإن الدول التزمت بمقتضى ما جاء ضمن أحكام هذه المادة باعتبار جرائم استيلاء غير المشروع على الطائرات إحدى الجرائم القابلة للتسليم، وهذا وفقا لما تتضمنه أي معاهدة ثنائية، أو متعددة الأطراف، خاصة بتبادل تسليم المجرمين بين هذه الدول، وهنا فيما يتعلق بإجراء التسليم نميز بين حالتين:

أ- الحالة الأولى: في حالة عدم وجود معاهدة تسليم واعتبار وجودها شرط للتسليم : وهذا ما ورد النص عليه ضمن المادة 08 من اتفاقية لاهاي عام 1970، إذا طلبت الدولة المتعاقدة وجوب قيام معاهدة تسليم كشرط لإجراء التسليم، و جاءها طلب التسليم من الدولة متعاقدة أخرى، لا ترتبط معها بمعاهدة، يجوز لها اعتبار المعاهدة أساسا قانونيا للتسليم، ولكن التسليم يتم وفقا للشروط التي ينص عليها قانون الدولة التي يطلب منها التسليم.

ب- الحالة الثانية: وأما في حالة عدم اشتراط المعاهدة لغرض إجراء التسليم، ذلك أن بعض الدول لا تجعل تسليم المجرم مشروط بوجود معاهدات، وهنا تستند في تسليم المجرم أما لقوانينها الداخلية، أو إلى مبدأ المعاملة بالمثل، أو إلى التضامن بين الدول لمكافحة الجريمة.

لا تختلف إجراءات التسليم وفق اتفاقية مونتريال، عن تلك الموجودة في اتفاقية لاهاي، بالإضافة إلى إجراءات أخرى ذات طابع عام لمواجهة العمل الإرهابي وغيرها، من اعتداء على وسائل

⁵²- سلامة إسماعيل، محمد، مرجع سابق، ص 227

النقل، وهذا عن طريق التعاون الدولي لقمع الجريمة، وهذا باعتماد عدة وسائل، كالمساعدة البوليسية، والتعاون بين أجهزة الشرطة الجنائية لمكافحة الجريمة⁽⁵³⁾.

خاتمة:

تعد الطائرة أهم وسائل النقل الحديثة سواء على المستوى الداخلي أو الدولي، إلا أنها تعرضت إلى الكثير من حوادث الاعتداء، تتجلى معظمها في ما قام به بعض الأشخاص فيما يسمى بتحويل أو خطف الطائرات، ونظرا لخطورة موضوع الجريمة، وما نتج عنه من تعريض حياة المسافرين للخطر، فقد حظي الموضوع باهتمام كبير من جانب الدول، التي تسارعت إلى النقاش فيما يمكن عمله.

أسفرت جهود الدول على توقيع ثلاث اتفاقيات: متمثلة في اتفاقية طوكيو بشأن الجرائم، والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات، المحررة و الموقعة في طوكيو بتاريخ 14/09/1963، واتفاقية لاهاي الخاصة بقمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16/12/1970، واتفاقية مونتريال خاصة بقمع الاستيلاء غير القانوني على سلامة الطيران المدني والموقعة في مونتريال بتاريخ 23/09/1971 وكانت هذه الاتفاقيات متدرجة، حيث تكمل الواحدة منها الأخرى، من حيث الموضوع، والتزام القائم على عاتق الدول الموقعة.

جاء موضوع خطف الطائرة في معاهدة طوكيو عام، يتناول الجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة أو أثناء الطيران، والأفعال التي من شأنها أن تعرض أو يحتمل أن تعرض للخطر سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة فيها، كما جاء في المعاهدة التزام الدول الموقعة باتخاذ كافة الإجراءات المناسبة، واللازمة لإعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي.

أما في معاهدة لاهاي كان الموضوع الأكثر تناولا الاستيلاء على الطائرة، وهي في حالة طيران أو ياكراه، والإجراءات الخاصة باختصاص الدولة بالنظر الجريمة، والتزام الدول الموقعة بتسليم المتهم للدولة صاحبة الاختصاص لمحاكمته.

أما معاهدة مونتريال فإنها حددت الجرائم على أنها أعمال عنف، تستهدف تعريض سلامة الطائرة أثناء طيرانها للخطر، سواء كان باعتداء شخص على متنها، أو تدميرها أثناء الخدمة أو إتلافها أو إفسادها، وكل ما من شأنه أن يعرض سلامة الطائرة أثناء الطيران بأي وسيلة كانت، حتى لو مجرد معلومات كاذبة.

⁵³- سلامة اسماعيل محمد، مرجع سابق، ص: 567، 564، 563.

يتم التوصل إلى النتائج التالية:

فيما يتعلق باتفاقية طوكيو فقد احتوت على نصوص تتسم بالغموض والعمومية، ويمكن بسهولة التنصل من تطبيقها، ومن ضمن المآخذ على الاتفاقية نجد أن اتفاقية طوكيو لم تنص على العقوبات المتخذة ضد خطف الطائرات، ولم تلزم الدولة التي تهبط فيها الطائرة بقمع الاستيلاء غير المشروع عليها كما أغفلت حالة الاشتراك في عمليات الخطف، وما يترتب عليه من جزاء، وبالتالي الاتفاقية لم تكن لها الفعالية في ردع مختطفي الطائرات، ولم تشر للصلاحيات التي يمارسها قائد الطائرة عند وقوع حادث الاختطاف.

كما نرى أن اتفاقية لاهاي لم تعالج بعض الجرائم التي تدخل ضمن اختطاف الطائرات، مثل الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات في المطارات، أو ضد المنشآت الأرضية في المطارات، كما لم تتناول إجراءات ضد الدول التي تنهون في تطبيق أحكامها، وبالتالي فإن تطبيقها مرهون بإدارة الدول، كما نرى أن هذه الاتفاقية لم تتناول الاستيلاء غير المشروع من خارج الطائرة.

أدى هذا إلى تزايد وتسارع الجريمة بشكل مستمر، مما يؤدي إلى تزايد الأضرار الناجمة عن الجريمة، وهذا ما يقتضى اقتراح الاقتراحات التالية:

-معالجة القصور الذي ينتاب الاتفاقيات، خاصة فيما يتعلق بتحديد العقوبة الدقيقة لقمع الجريمة، وعدم فسح المجال في العقاب لتقدير الدول.

-اعتماد إجراءات قانونية دقيقة لحل مشكلة التسليم لمرتكبي جريمة خطف الطائرات، في حالة عدم محاكمتهم في الدولة التي يتواجدون فيها، وإعادة النظر في الاتفاقيات المتعلقة بقمع جريمة خطف الطائرات، واعتماد تدابير أكثر صرامة.

قائمة المراجع:

أولا: المؤلفات:

1-عبد الله سليمان سليمان، المقدمات الأساسية في القانون الدولي الجنائي، ديوان المطبوعات الجامعية، دون رقم الطبعة، وسنة النشر.

2-محمد منصور الصاوي، أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات طبيعة دولية، بدون رقم الطبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، بدون سنة.

3-حسين إبراهيم صالح عبيدة، الجريمة الدولية، دراسة تحليلية تطبيقية، بدون رقم الطبعة، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة سنة 1994.

4- سلامة إسماعيل محمد، تعريض وسائل المواصلات للخطر في نظرية القانون الجنائي مع دراسة تحليلية لظاهرتي خطف الطائرات والإرهاب، بدون رقم الطبعة، مطبعة جامعة القاهرة، 1994.

5- المحمدي بوادي، الإرهاب الدولي بين التجريم والمكافحة، بدون رقم الطبعة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، طبعة سنة 2004.

6- عصام عبد الفتاح عبد السميع مطر، الجريمة الإرهابية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.

7- عبد العزيز العشراوي، أبحاث في قانون الدولي الجنائي، الجزء الأول، الطبعة رقم 05، دار هومة للطباعة والنشر، الجزائر، 2006.

8- جمال عبد الناصر مانع، التنظيم الدولي، النظرية العامة والمنظمات العالمية والمتخصصة، بدون رقم طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2006.

9- أحمد عبد المنعم عثمان، الجرائم الدولية في ضوء القانون الدولي الجنائي والشريعة الإسلامية. دار الكتب القانونية، القاهرة، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر، 2009.

10- محمد عودة الجبور، الجرائم الواقعة على أمن الدولة وجرائم الإرهاب في القانون الأردني والقوانين العربية، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2010.

ثانياً: المذكرات:

1- الأخصر ديهمي، الإرهاب الدولي وخطف الطائرات، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة سعد دحلب، البليدة، الجزائر، 2005.

ثالثاً: المقالات:

1- أ.م.د عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي. مجلة العلوم القانونية والسياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، العدد الأول.

2- عبید سيف الطنجي، الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات، والعوامل المؤثرة في معدلات جريمة خطف الطائرات، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 15، العدد 1، جويلية 2018.

3- حسين موسى محمد رضوان، مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد سلامة وأمن الطيران المدني، دراسة تحليلية للصوصك الدولية، وقوانين دولة البحرين، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، مجلد 31، عدد 62، الرياض، 2010.

رابعا: الاتفاقيات الدولية:

1-اتفاقية طوكيو الموقعة في 14/09/1963 أصبحت سارية المفعول في 04/12/1969 بشأن أفعال غير المشروعة على متن الطائرة.

2-اتفاقية لاهاي سنة 1970 لمكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.

3-اتفاقية مونترال سنة 1971 بشأن قمع أعمال غير المشروعة ضد أمن الطيران المدني.

خامسا: المحاضرات:

1-سعيد يوسف محمد يوسف، محاضرات الجريمة الدولية غير منشورة، أقيمت على طلبه ماجيستر، تخصص القانون الدولي لحقوق الإنسان، جامعة المدية، دفعة 2009، 2010.

خامسا: المواقع الالكترونية:

1-موقف فقه الإسلامي من خطف الطائرات على الموقع الالكتروني :

www.muraget.com/researches-files181.doc تم الاطلاع عليه يوم 12، 8، 2019

2-دور مجلس الأمن في قمع جريمة خطف الطائرات على الموقع :

<http://www.law-zag.com/vb/showthread.php?t=4596> تم الاطلاع عليه يوم 13 أوت 2019.