

المكافحة القانونية الدولية لجريمة اختطاف الطائرات

- دراسة مقارنة بين أحكام اتفاقية لاهاي لعام 1970 و بروتوكول بيجين التكميلي لعام 2010-

International Légal Fight To The Crime Taking Planes

-A Comparative Study between Convention Lahay 1970 And Protocol Beijing 2010-

مناد فتيحة

معهد العلوم القانونية والإدارية، المركز الجامعي أحمد زبانة بغيليزان -الجزائر-

البريد الإلكتروني: menad.fatiha@hotmail.fr

تاريخ النشر: 2020/06/01

تاريخ القبول: 2020/05/28

تاريخ الاستلام: 2019/07/01

ملخص:

تعد الطائرات واحدة من أفضل وسائل النقل الحديثة و من أهم الاختراعات التي أسهمت بشكل كبير في تقدم المجتمعات، إذ عملت على ربط مختلف أجزاء العالم ببعضها البعض و على تقليص المسافة بينها ، إلى جانب مساهمتها الكبيرة في تسهيل وزيادة التجارة بين الدول بالنظر إلى حجمها الذي يتسع عادة لنقل الأفراد و حمل الأطنان من البضائع.

ورغم هذه الميزات الكثيرة للطائرات فإنها لا تخلو من مخاطرة جمة ، حيث ظهرت في بداية القرن المنصرم جريمة اختطاف الطائرات و شكلت مصدر قلق للمجتمع الدولي بما تنطوي عليه من تهديد لحياة الركاب و تأثير على التجارة الدولية وصولاً إلى تهديد ها للسلم و الأمن الدوليين لأنها جريمة ترتبط بالإرهاب الدولي.

و كل هذه الآثار الخطيرة دفعت بالدول إلى تكثيف جهودها لمكافحة جريمة اختطاف الطائرات عن طريق عقد المؤتمرات و الخروج منها باتفاقيات دولية، و تعد اتفاقية لاهاي لقمع الاستيلاء غير مشروع على الطائرات المبرمة تاريخ 16 ديسمبر 1970 و البروتوكول التكميلي لها لعام 2010 من أهم الصكوك القانونية التي تضمنت أحكامها جملة من الإجراءات و التدابير فيما يخص مواجهة هذه الجريمة و ضمان أمن و سلامة الطيران المدني الدولي.

الكلمات المفتاحية : المكافحة القانونية، جريمة اختطاف الطائرات، اتفاقية لاهاي لعام 1970، بروتوكول بيجين لعام 2010.

Abstract:

Planes Are One Of The Best Means Of Modern Transport, Inventions That Contributed In A Great Way To Develop Societies, As It Worked On Making Links Between Different Parts Of The World, Decrease Distances. Contributing To Ease And Increasing Trade Between Countries, Seeing Its Volume To Take Persons And Tones Of Goods.

In Spite These Characteristics It Has Many Dangers, As It Appeared In The Beginning Of Last Century Crime Of Taking Planes And Was A Source Of Stress For International Community As A Threat For Life Of Passengers And Impact On International Commerce, Till Threatening Peace As A Crime For Terrorism.

All These Effects Made Countries To Make More Efforts To Fight Against Taking Planes By Congresses Till International Conventions, As Lahay For Planes Of 16th December 1970 and the Protocol Supplementary to the Convention 2010 One Of The Most Instruments A Bunch Of Procedures For Fighting Against This Crime And Security Of International Aviation.

Key Words: *Legal Fight, Crime Taking Planes, Convention Lahay 1970, Protocol Beijing 2010.*

مقدمة:

في السنوات الأخيرة تضاعفت و تعممت الأفعال الضارة بأمن و سلامة الطيران المدني لاسيما فعل اختطاف الطائرات¹، فمن عام 1961 إلى عام 1967 تم تحويل سبعة عشرة طائرة عن مسار رحلتها و فشلت اثنا عشرة محاولة اختطاف، و أغلبية هذه الأفعال الإجرامية وقعت في أمريكا الشمالية، و منذ ذلك الحين أخذت الظاهرة في الاتساع حيث جرت اثنان و ثلاثون عملية اختطاف للطائرات في عام 1968، و جرت قرابة ثمانون عملية في عام 1969 و أكثر من تسعين عملية في الفصول الثلاثة الأولى من عام 1970. و هذه الأفعال ارتكبت في جميع أنحاء العالم و في بعض الأحيان رافقها أخذ للرهائن و تدمير للطائرات، و حوالي 80% من الفاعلين قد بلغوا غرضهم من ذلك حيث برر المعتدين في الغالبية العظمى من الحالات فعلهم بدوافع سياسية، لكن في بعض الأحيان نفذت الاختطافات من مختلين أو من أفراد مبحوث عنهم من قبل العدالة.²

و دفع هذا التطور المقلق للجريمة الحكومات إلى اتخاذ أحكام داخلية لتلافي و قمع

¹ عرفت اتفاقية شيكاغو الدولية للطيران المدني عام 1944 الطائرة بأنها: " تعني كل آلة تستطيع البقاء في الهواء بفضل ردود فعل الهواء".

² Gilbert Guillaume, La convention de La Haye du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, Annuaire Français de droit international, volume 16, 1970, p 35.

اختطاف الطائرات و اتخاذ تدابير مراقبة مختلفة كنوع من الاحتراز تخص الركاب و كذا الأمتعة ، ففي بعض البلدان تم وضع حراس مسلحون على متن الطائرات لكن هذا التدبير لم يحظى بالموافقة العامة.

من ثم وجدت الدول نفسها تفتقر إلى قواعد ملائمة للتطبيق على هذه الأفعال و أيقنت أن الأمر يستلزم سن قواعد قانونية دولية يمكن بها مكافحة الجرائم التي تقع على ظهر الطائرات ، و كانت اتفاقية طوكيو لعام 1963 أولى الاتفاقيات الدولية في هذا المجال¹ ، و هي تعنى بصفة عامة بالجرائم و ببعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات و هي لا تتعرض لمسألة الاختطاف إلا في مادتها الحادية عشرة.²

و بالرغم من أن أكثر من ثلاثين دولة هي اليوم أطراف في هذه الاتفاقية و من جهة أخرى لم تحتج و لا حكومة على أحكام المادة 11 التي تنظم مصير الركاب و طاقم الطائرة و تشكل قاعدة معترف بها عالميا و ينبغي احترامها بأي حال من الأحوال ، إلا أن اتفاقية طوكيو لم تحل المشكل الأساسي الذي يفرضه اختطاف الطائرات على المجتمع الدولي و هو قمع الأفعال الإجرامية المرتكبة على هذا النحو.³

و لعل ذلك هو ما أدى بالدول إلى إبرام اتفاقية أخرى، حيث تمت الدعوة إلى عقد مؤتمر دبلوماسي بلاهاي من الفاتح إلى السادس عشر ديسمبر 1970 و ذلك من طرف حكومة هولندا و تحت رعاية منظمة الطيران المدني الدولي، و جمع هذا المؤتمر ممثلين عن 77 دولة بغية الموافقة على مشروع اتفاقية الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.

و تمت الموافقة على مشروع الاتفاقية في 16 ديسمبر 1970 بموافقة 74 صوتا دون معارضة و امتناع دولتين هما الجزائر و تشيلي، و وقعت عليها في نفس ذلك التاريخ 50 دولة و أصبحت نافذة المفعول منذ 14 أكتوبر 1971⁴ ، و هي تتألف من ديباجة و أربعة

¹ حمود بن عبد العزيز الحمادي ، اختطاف الطائرات - دراسة حالة عن اختطاف الطائرة الكويتية الجبارية - ، مشروع مقدم استكمالاً لمتطلبات درجة الماجستير في مكافحة الجريمة ، المركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب ، المعهد العالي للعلوم الأمنية، الرياض ، 1990 ، ص 23 .

² أنظر نص المادة.

³ Gilbert Guillaume , op cit , p36 .

⁴ علي هادي حميدي الشكراوي، دراسة في اتفاقيات الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب الدولي، مقال منشور على الموقع الإلكتروني لجامعة بابل، كلية القانون، العراق، ص10 : <http://law.uobabylon.edu.iq/>

عشرة (14) مادة.

وفي سنة 1995 صادقت الجزائر بتحفظ على هذه الاتفاقية، وذلك بموجب
المرسوم الرئاسي رقم 214-95 المؤرخ في 08 أوت 1995.¹

و لم تتوقف مساعي الدول و منظمة الطيران المدني الدولي عند حد إبرام اتفاقية
لاهاي لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات العام 1970، فتزايد عدد أعمال العنف
التي ترتكب على متن الطائرات و على تسهيلات المطار الأرضية تطلب منها إعداد اتفاقية
أخرى لتجريم تلك الأفعال، فكانت اتفاقية مونتريال الخاصة بقمع الأعمال غير المشروعة
الموجهة ضد سلامة الطيران المدني العام 1971 التي عالجت أعمال العنف التي تهدف إلى
تدمير الطائرة، و ألحق بها في العام 1988 بروتوكول لقمع أعمال العنف غير المشروعة في
المطارات الذي أضاف بعض التعديلات للاتفاقية.

و في الاجتماع العشرين لمنظمة الطيران المدني الدولي بمونتريال من 30 مارس إلى 3
أبريل 2009 شكلت التهديدات الجديدة الناشئة للطيران المدني بعد أحداث الحادي عشر
سبتمبر 2001 أحد المحاور الرئيسية في هذا الاجتماع، حيث أعربت جمعية الطيران
التابعة للمنظمة عن قلقها إزاء التهديدات الجسيمة كتنقل مسببات الأمراض الخطيرة على
متن الطائرة، استخدام تكنولوجيا الانترنت الرقمية التي قد تتداخل مع أنظمة الملاحة
الجوية و إساءة استخدام أنظمة الدفاع الجوي المحمولة، فهي أفعال تشكل تهديدات
حقيقية ينبغي التصدي لها و تنظيمها.²

ما دفع ببعض الدول إلى عرض اقتراح على منظمة الطيران المدني الدولي يتمثل في
مشروع بروتوكول يتعلق بتعديل اتفاقية لاهاي لعام 1970 و اتفاقية تحل محل اتفاقية
مونتريال بصيغتها المعدلة ببروتوكول 1988، أين قامت اللجنة القانونية التابعة للمنظمة
بدراسة هذا الاقتراح، و في الفترة الممتدة من 30 أوت إلى 10 سبتمبر 2010 عقد مؤتمر
دبلوماسي في بكين بالصين تحت رعاية منظمة الطيران المدني الدولي حضره ممثلي أكثر من

¹ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 44، الصادرة تاريخ 08 أوت 1995.

² Ruwantissa Abeyratne, The Beijing Convention of 2010 on the suppression of unlawful acts relating to International civil aviation-an interpretative study, Journal of Transportation Security, n° 3, 2011, p245.

80 دولة، اعتمد المؤتمر البروتوكول التكميلي لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات - محور دراستنا- و اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني 2010.

و تمخض أيضا عن المؤتمر لجنة عامة ترأسها تيري أولسن و لجان خاصة هي : لجنة أوراق الاعتماد، لجنة الصياغة و لجنة الديباجة و البنود الختامية التي كانت الجزائر عضوا فيها.¹ و تقرر بتاريخ 27 سبتمبر 2010 فتح باب التوقيع على البروتوكول والاتفاقية، و دخل البروتوكول حيز النفاذ في 2018/01/01.²

هذا و تجب الإشارة أنه بغرض تيسير تنفيذ القواعد المنصوص عليها في الاتفاقية لاهاي و بروتوكول بيجين أعتد أيضا في بكين بالصين نص موحد لكل من اتفاقية الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (اتفاقية لاهاي 1970) و البروتوكول المكمل للاتفاقية 2010.³

و نرجع أهمية موضوع مكافحة جريمة اختطاف الطائرات إلى الاعتبارات التالية:

- بعد نهاية الحرب العالمية الثانية اتسع نطاق الاعتماد على النقل الجوي و أصبحت الطائرة الوسيلة الأساسية للنقل عبر الدول، لذلك فرض على المجتمع الدولي حمايتها من أي اعتداء بعد أن أصبحت الوسيلة الأكثر تعرضا لعمليات الاستيلاء.⁴

- قد يرتبط اختطاف الطائرات بارتكاب جرائم أخرى تقع على متنها كجرائم القتل و الجرح، و قد تقع الجريمة على الطائرة ذاتها أو أحد أجهزتها و قد ترتبط كذلك باستخدام الأسلحة النارية أو المتفجرات، أي أنها تشكل تهديدا حقيقيا لأمن الأشخاص و الممتلكات.

- و من الناحية الاقتصادية فإن جريمة اختطاف الطائرات تهدد الاستقرار الاقتصادي

¹ منظمة الطيران المدني الدولي، الوثيقة الختامية ، المؤتمر الدولي بشأن قانون الجو ، بيجين ، من 08/30 إلى 10/09/2010 ، ص 04 .

² الموقع الإلكتروني لمنظمة الطيران المدني الدولي : <https://www.icao.int>

³ منظمة الطيران المدني الدولي، الوثيقة الختامية، المرجع السابق، ص 05.

⁴ يوسف مرين، الجريمة الإرهابية في القانون الجنائي الدولي، المجلة العربية للأبحاث في العلوم الإنسانية و الاجتماعية ، جامعة زيان عاشور الجلفة، العدد 26، السنة التاسعة، مارس 2017 ، ص 12 .

وتؤدي إلى إحداث الذعر و الهلع لدى المستثمرين ورجال الأعمال في الدولة التي وقعت فيها، كما أنها تؤدي إلى التأثير على النشاط السياحي الذي يمثل مورداً مالياً مهماً لبعض الدول و مصدراً لدخل الكثير من أبنائها.¹

- تكاثر حوادث اختطاف الطائرات و المخاطر الناجمة عن عمليات الاختطاف أثارت مسائل قانونية لم يتم وضع حلول قاطعة بشأنها و متفق عليها في المجتمع الدولي.² إذا على ضوء هذه الاعتبارات تبرز أهمية التصدي لهذا النوع من الجرائم بكافة الوسائل المتاحة لاسيما القانونية منها.

ونهدف من وراء اختيارنا لهذا الموضوع إلى:

- ضبط المفهوم الأساسي للدراسة و هو جريمة اختطاف الطائرات أو كما أُصطلح على تسميته في اتفاقية لاهاي 1970 بـ " الاستيلاء غير المشروع على الطائرات " لاسيما وأنه يقترب من مفهوم آخر هو القرصنة.

- إجراء مقارنة بين اتفاقية لاهاي لعام 1970 و بروتوكول بيجين التكميلي لعام 2010 بغرض معرفة الفارق بينهما، و الوقوف على المستجدات القانونية بخصوص مكافحة جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بعد مرور أربعين سنة.

من ثم فإن هذا الموضوع يثير الإشكالية التالية: ما مدى كفاية الجهود الدولية المبذولة في مجال حماية أمن و سلامة الطيران المدني من هذه الجريمة ؟

للإجابة عن الإشكالية المطروحة ارتأينا الاعتماد على المنهج المقارن الذي يتلاءم مع دراستنا لصكين قانونيين دوليين نود معرفة الفارق بينهما، و ارتأينا أيضاً تقسيم الدراسة إلى مبحثين نتناول في المبحث الأول ماهية جريمة اختطاف الطائرات و في المبحث الثاني نتعرض للأحكام الإجرائية لهذه الجريمة، و في الختام نخرج بنتائج و توصيات الدراسة.

¹ أشرف توفيق شمس الدين ، جريمة خطف الطائرات في الاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية ، بحث مقدم للمؤتمر الدولي العشرين حول "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية " ، جامعة الإمارات العربية المتحدة ، 24 أبريل 2012 ، ص 702.

² عبد العزيز شعبان خالد الحديثي ، أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي ، مجلة العلوم القانونية و السياسية ، تصدرها كلية القانون و العلوم السياسية بجامعة ديالى - العراق ، العدد الأول، 2012 ، ص 03.

المبحث الأول

ماهية جريمة اختطاف الطائرات

يعد اختطاف الطائرات وتغير مسارها بالقوة من أبرز صور الإرهاب الدولي التي ظهرت مع استخدام النقل الجوي، وسجل التاريخ البشري أول حادث لاختطاف الطائرات عام 1930 عندما قام بعض مناهضي النظام الحاكم في البيرو باختطاف طائرة تابعة لإحدى شركات الطيران المحلية.¹ فإن اختطاف الطائرات المدنية كان مجرد حالات فردية حتى بدايات عام 1947، فمنذ ذلك الحين تواترت حالات الاختطاف و الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني.²

ولاكتمال جريمة اختطاف الطائرات المدنية لابد من توافر أركانها و التي تتمثل بتوافر العناصر و الشروط التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بهذه الجريمة،³ و ذلك حتى تتمكن الدول من تطبيق العقوبات و التدابير المنصوص عليها في تلك الاتفاقيات و من ثم تتلافى الأضرار و الأخطار التي قد تنجم عن هذه الجريمة.

المطلب الأول: مفهوم جريمة اختطاف الطائرات

لتحديد مفهوم جريمة اختطاف الطائرات يستوجب علينا: تعريفها، ذكر عناصرها وكذا تحديد طبيعتها القانونية.

الفرع الأول: تعريفها

لا يختلف التعريف بجريمة اختطاف الطائرات في الاصطلاح الفقهي عن التعريف بها في الاصطلاح القانوني إلا بشيء قليل.

فمن الناحية الفقهية عرف أحمد فلاح العموش و حسن عقيل أبوغزالة اختطاف

¹ نسيب نجيب ، التعاون القانوني و القضائي الدولي في ملاحقة مرتكبي جرائم الإرهاب الدولي ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه علوم ، تخصص : قانون ، جامعة مولود معمري - تيزي وزو ، كلية الحقوق و العلوم السياسية، تاريخ المناقشة 2014/06/7 ، ص 32 .

² حسني موسى محمد رضوان، مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن و سلامة الطيران المدني - دراسة تحليلية للصكوك الدولية وقوانين مملكة البحرين - ، المجلة العربية للدراسات الأمنية و التدريب ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية بالرياض ، المجلد 31 ، العدد (62) ، 2015 ، ص 237 .

³ عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، المرجع السابق، ص 3.

الطائرات بأنه: "الاستيلاء على الطائرة أثناء تحليقها في الجو عن طريق اللجوء إلى التهديد باستخدام وسائل العنف وإجبار طاقمها على تغيير وجهة سيرها ، و ذلك بهدف تحقيق أهداف معينة مقابل الإفراج عن المختطفين والطائرة".¹

أما من الناحية القانونية الواجب الإشارة أولا: إلى أن الاصطلاح القانوني لتلك الجريمة هو " جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات " ² ، و ثانيا: القمع الفعال للاستيلاء غير المشروع على الطائرات لا يعتمد بشكل أساسي على تعريف محدد لهذه الجريمة ، لأنه حتى في الدول التي لا تعريفها صراحة نجد قانونها الجنائي يعاقب على الجرائم التي ترتكب بمناسبة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة أثناء طيرانها.³

و قد عرفت اتفاقية لاهاي لعام 1970 هذه الجريمة التي تتعهد الأطراف المتعاقدة بقمعها و يكون فاعليها عرضة للتسليم في المادة الأولى منها كما يلي : " يعد مرتكبا لجريمة يشار إليها فيما بعد باسم الجريمة أي شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران:
(أ) يقوم على نحو غير مشروع بالقوة أو التهديد بها أو بأي شكل آخر من أشكال التهريب بالاستيلاء على تلك الطائرة أو ممارسة السيطرة عليها ، أو يحاول ارتكاب أي من تلك الأفعال.

(ب) أو يكون شريكا مع شخص يرتكب أو يحاول ارتكاب أي من تلك الأفعال ."
هذا التعريف اقترحه اللجنة الفرعية في منظمة الطيران المدني الدولي و اعتمدهت اللجنة القانونية لنفس المنظمة،⁴ غير أنه عند تقديم مشروع بروتوكول اتفاقية لاهاي أشار المقرر في تقريره أمام اللجنة الفرعية الخاصة المعنية بإعداد ميثاق واحد أو أكثر من المواثيق التي تعالج التهديدات الجديدة و الناشئة إلى التغييرات الرئيسية المقترح إدخالها على المادة الأولى،⁵ و اعتمدت اللجنة الفرعية الخاصة بصياغة الفقرة 01 من المادة الأولى

¹ نسيب نجيب ، المرجع السابق ، ص 31 .

² حمود بن عبد العزيز الحمادي ، المرجع السابق ، ص 18 .

³ R.H Mankiewicz , L'Organisation de l'aviation civile internationale (capture et détournement illicites d'aéronefs) , Annuaire français de droit international , volume 15 , 1969 , p 470 .

⁴ Gilbert Guillaume , op cit , p 41 .

⁵ منظمة الطيران المدني الدولي ، تقرير اللجنة الفرعية الخاصة المعنية بإعداد ميثاق واحد أو أكثر من المواثيق التي تعالج التهديدات الجديدة و الناشئة، مونتريال، 3 إلى 6 / 7 / 2007 ، LC/SC_NET ، ص 13 .

للبروتوكول على النحو التالي: " يعد مرتكبا لجريمة أي شخص يقوم بالاستيلاء غير المشروع وعمدا على الطائرة، أو ممارسة السيطرة غير المشروعة على الطائرة في الخدمة باستخدام القوة، أو التحكم أو بالتهديد ، أو بأي شكل آخر من أشكال التهيب."

الملاحظ على هذا التعريف أنه تضمن عبارة "طائرة في الخدمة" وحذفت منه عبارة "على متن طائرة في حالة طيران" الموجودة في اتفاقية لاهاي، كما أضيف إليه خلافا لاتفاقية لاهاي عبارة "التحكم" ، فإلى جانب استخدام القوة، التهديد و التهيب يتحقق الاستيلاء غير المشروع أو السيطرة غير مشروعة على الطائرة بفعل التحكم.

الفرع الثاني: عناصرها

الاستيلاء غير المشروع على الطائرات جريمة عمدية ولا تقع إلا بتوافر العناصر التالية :

1- أن يرتكب الاختطاف من قبل شخص موجود على متن الطائرة أثناء طيرانها أو طائرة في الخدمة

لا تكون هناك جريمة بمفهوم اتفاقية لاهاي 1970 إلا إذا كان الاختطاف قد تم من قبل شخص موجود على متن الطائرة (المختطفة) أثناء طيرانها ، وتعتبر الطائرة في حالة طيران منذ لحظة إغلاق كل أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب إليها حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من تلك الأبواب بغرض إنزالهم، وفي حالة الهبوط الاضطراري يستمر اعتبار الطائرة في حالة طيران حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال.¹

وقد شرح المقرر أمام اللجنة الفرعية الخاصة (السابقة الذكر) أن عبارة على "متن طائرة أثناء طيرانها" في الجملة الاستهلالية للمادة 01 من اتفاقية لاهاي قد حذفت وأدخلت عبارة "طائرة في الخدمة"، وقد قبلت اللجنة الفرعية هذا التغيير واعتبرته ضروريا لتغطية بعض الحالات التي يقوم فيها المجرم بالسيطرة غير المشروعة على الطائرة بدون أن يكون متواجدا فعليا على متنها.²

¹ المادة الثالثة/الفقرة الأولى من اتفاقية لاهاي لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لعام 1970.

² منظمة الطيران المدني الدولي ، تقرير اللجنة الفرعية الخاصة المعنية بإعداد ميثاق واحد أو أكثر من الموائيق التي تعالج التهديدات الجديدة والناشئة، المرجع السابق، ص 13.

و بالرجوع إلى نص بروتوكول بيجين 2010 تعتبر الطائرة في الخدمة ابتداء من قيام أفراد الخدمات الأرضية أو طاقم الطائرة بتحضير الطائرة لرحلة محددة و لغاية أربع و عشرين ساعة بعد أي هبوط لها. و تمتد مدة الخدمة في جميع الأحوال مادامت الطائرة في حالة طيران إلى أن تتولى فيه السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة و ما على متنها من أشخاص و أموال.¹

2- الاستيلاء على الطائرة أو ممارسة السيطرة عليها

يتم تميز هذه الجريمة من خلال الفعل الذي يرتكبه الجاني و هو " الاستيلاء " غير المشروع أو " ممارسة السيطرة " على الطائرة ، و لكي يندرج فعله هذا تحت نطاق اتفاقية لاهاي لا يتعين بالضرورة أن يتولى مسؤولية قائد الطائرة و أن يضمن توجيهها ، بل يكفي أن يتحكم في تطورها على سبيل المثال بواسطة عضو من الطاقم أو طرف آخر يجبره على تنفيذ أوامره المتعلقة بالطريق، السرعة أو ارتفاع الطائرة.²

و قد أشار أحد الأعضاء في اجتماع اللجنة الفرعية الخاصة بمونتريال من 3 إلى 2007/7/6 إلى إمكانية السيطرة غير المشروعة على طائرة في المستقبل بواسطة وسائل فنية مثل التجهيزات الالكترونية التي يتم التحكم بها عن بعد بدلا من تواجد الشخص فعليا على متن الطائرة، و اقترح تغطية مثل هذا النوع من الجريمة من خلال إضافة عبارة "بواسطة تجهيزات فنية" بعد كلمة "باستخدام القوة" إلى المادة الأولى من اتفاقية لاهاي، و اقترح عضو ثالث استخدام عبارة "التحكم" بدلا من استخدام عبارة "بواسطة تجهيزات فنية" ، و وافق عضو رابع على مفهوم " التحكم " لكنه اقترح التحقق من صحة العبارة من الناحية اللغوية، و قررت اللجنة الفرعية الإبقاء على كلمة "التحكم"³ و اعتمدت في صياغة الفقرة الأولى من المادة الأولى من البروتوكول التكميلي لعام 2010. إلا أنه بالرجوع إلى النص الموحد لكل من اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على

¹ المادة الثالثة/ الفقرة الأولى (ب) من بروتوكول بيجين التكميلي لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات 2010.

² Gilbert Guillaume , op cit 41 .

³ منظمة الطيران المدني الدولي ، تقرير اللجنة الفرعية الخاصة المعنية بإعداد ميثاق واحد أو أكثر من الموثيق التي تعالج التهديدات الجديدة و الناشئة، المرجع السابق، ص 13.

الطائرات لعام 1970 و البروتوكول المكمل للاتفاقية لعام 2010 نجد أنه استعمل عبارة "وسائل تكنولوجية"¹.

3- عدم مشروعية الاستيلاء على الطائرة

يجب أن تكون أفعال الاستيلاء على الطائرة "غير مشروعة" ولم يتم توضيح هذا المصطلح لا في اتفاقية لاهاي ولا في بروتوكول بيجين ، مع ذلك فإن إدراجه في النصين يسمح بالرجوع إلى القوانين الوطنية لتحديد الحالات التي لا يعتبر فيها مرتكب الجريمة مسؤولاً عن الأفعال المرتكبة أو يجب إعفاؤه فيها.

4- يجب أن ترتكب الجريمة عن طريق العنف أو التهديد به

فيجب أن يفهم مصطلح " العنف " بمعناه الواسع، فلا يفهم منه الالتجاء إلى العنف الجسدي فحسب لكن أيضا العنف المعنوي (أو النفسي)، بل بالنظر إلى النص الإنجليزي يشير أيضا إلى " any other intimidation " بمعنى " أي شكل آخر من أشكال التهيب "². ومن جهة أخرى العنف أو التهديد بالعنف في اتفاقية لاهاي يجب أن يمارس من قبل شخص على متن الطائرة، غير أنها لا تغطي حالة الاختطافات التي تجري بمبادرة من قائد الطائرة أو بعض الأعضاء الآخرين من الطاقم.³ في حين جرى توسيع النطاق في بروتوكول بيجين ليشمل التهديد بالاستيلاء على الطائرة في الخدمة أو ممارسة السيطرة عليها بغض النظر عما إذا كان الشخص الذي أصدر التهديد على متن الطائرة أم لا. فإذا توافرت العناصر السابقة تحققت عملية اختطاف الطائرة واعتبرت جريمة بموجب أحكام اتفاقية لاهاي لعام 1970 و بروتوكول بيجين لعام 2010.

الفرع الثالث: طبيعتها القانونية

يقتضي تحديد الطبيعة القانونية لجريمة اختطاف الطائرات التعرض لبعض المسائل المهمة تتمثل في:

¹ أنظر: المادة الأولى / الفقرة الأولى من هذا النص الموحد.

² René Mankiewicz , la problématique de la « piraterie aérienne » , études internationales , volume 8, numéro 1, 1977 , p 104 .

³ Gilbert Guillaume , op cit , p 42 .

1- الصفة الدولية لجريمة اختطاف الطائرات

يشترط لتحقيق الصفة الدولية في الجريمة أن يكون الفعل يمس مصالح و قيم المجتمع الدولي،¹ و اختطاف الطائرات يتضمن مساسا بسلامة و أمن النقل الجوي الذي يعد شريان الحياة لحركة السفر بين الدول و يعد وسيلة مهمة من وسائل التجارة العالمية.²

و لذلك حرصت المعاهدات الدولية المتعلقة بأمن الطيران المدني على النص بوضوح على الشروط و الحالات التي تعتبر فيها هذه الجريمة لها الصفة الدولية، و الذي يجمع بين هذه الحالات أن هناك عنصرا أجنبيا في الجريمة يبرر خضوعها للأحكام التي نصت عليها تلك المعاهدات الدولية، و هذا العنصر يتعلق بمكان إقلاع أو هبوط الطائرة بحيث لا يمكن تطبيق اتفاقية لاهاي 1970 أو بروتوكول بيجين 2010 إلا " إذا كان مكان إقلاع الطائرة التي ارتكبت الجريمة على متنها أو مكان هبوطها الفعلي موجودين خارج إقليم دولة سجلها." و لا تعد الصفة الدولية متوافرة أيضا إذا كان الجاني و المجني عليه ينتميان إلى جنسية دولة واحدة و وقعت بكل أركانها و عناصرها في إقليمها، إذ تعد في هذه الحالة جريمة داخلية تخضع للتشريعات الوطنية السارية داخل هذه الدولة و تختص بنظرها محاكم هذه الدولة.

و لعل الهدف الأساسي من إضافة وصف (الدولية) إلى الجريمة المنصوص عليها في الصكين القانونيين السابقين هو تحقيق الاختصاص الشامل أو العالمي لضمان المحاكمة على هذه الجريمة في جميع الأحوال³، إذ من شأن تدويل جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة أثناء طيرانها أن يكون لأي دولة ولاية قضائية في متابعة فاعل الاستيلاء غير المشروع أيا كان المكان الذي ارتكب فيه هذا الاستيلاء.

2- اختطاف الطائرات من الجرائم المستمرة

الاستيلاء غير المشروع على الطائرات هو جريمة مستمرة تتحقق خلال جميع مراحل ارتكاب السلوك الإجرامي فلا يهم إن كان الجاني قد استولى على الطائرة و هي في الأرض أو

¹ عبد العزيز العشوي ، أبحاث في القانون الدولي الجنائي ، الجزء لأول ، دارهومة ، الجزائر ، 2007 ، ص 311 .

² أشرف توفيق شمس الدين، المرجع السابق، ص 700.

³ عبد العزيز شعبان خالد الحديثي ، المرجع السابق ، ص 11 .

هي محلقة في الجو،¹ فبمجرد أن يضمن السيطرة عليها و هي في حال طيرانها وفقا للشروط المحددة في اتفاقية لاهاي 1970 أو هي في الخدمة وفقا للشروط المحددة في بروتوكول بيجين 2010 فإنه يرتكب الجريمة المعروفة في هذه النصين.

و تطبيقا لذلك فإذا سيطر الجاني على الطائرة في إقليم دولة و وجهها إلى إقليم دولة أخرى فإن الجريمة تعد مرتكبة في الإقليمين معا ذلك أن فيهما قد تحققت الجريمة بكل أركانها، و لا يعد النص على تطبيق قانون الدولة التي سجلت فيها الطائرة على الجرائم التي تقع على متنها خروجاً على القواعد العامة بل هو تطبيق لها.²

3- اختطاف الطائرات جريمة الإرهابية

أجمعت أغلب الدول على ضرورة تجريم الإرهاب و غض النظر عن محاولة تعريفه و بذلك صنفت الأعمال الإجرامية بأنها إرهاب دولي، و من أهم الاتفاقيات الدولية التي صنفت الأعمال الإرهابية اتفاقية منع و معاقبة الإرهاب المنعقدة في جنيف سنة 1937 و الاتفاقية الأوروبية الخاصة بقمع الإرهاب المنعقدة سنة 1977 و التي نصت على أن الإرهاب الدولي يعد جريمة دولية تمارس من خلال الأفعال التالية:³

"- خطف الطائرات

- الأعمال التي وردت في اتفاقية مونتريال لسنة 1971

- الأعمال الموجهة ضد الأشخاص ذوي الحماية الخاصة و الدبلوماسية

- الجرائم التي تتضمن اختطاف و أخذ الرهائن و اعتقالاً غير مشروع

- الجرائم التي تتضمن استخدام القنابل اليدوية أو القذائف أو الصواريخ أو الخطابات و الطرود التي تحوي متفجرات مما يهدد حياة الأشخاص للخطر.

- الشروع أو الاشتراك بالتحريض في أية جريمة من الجرائم السابقة."

إذ يتضح من هذه الاتفاقية الدولية أن المشرع الجنائي اعتبر اختطاف الطائرات مما يندرج في مصاف الجرائم الإرهابية. و أخطر أنواع الإرهاب الذي يمكن أن يمس أمن الطيران المدني الدولي هو الإرهاب السيبراني (الالكتروني)، فخصوصية هذا النوع تكمن

¹ Gilbert Guillaume , op cit , p 42 .

² أشرف توفيق شمس الدين ، المرجع السابق ، ص 714 .

³ يوسف مرين، المرجع السابق، ص 8.

في أن التهديد به تعززه ظاهرة العولمة و انتشار الانترنت، فهو يمثل مشكلة عالمية تحتاج البحث عن حل عالمي.¹

و يعد بروتوكول بيجين 2010 خطوة في الاتجاه الصحيح نحو مواجهة تهديد الإرهاب السيبراني الذي بات وشيك التأثير على سلم الأمم.²

4- اختطاف الطائرات و جريمة القرصنة

نظرا لحدثة التجريم الدولي لاختطاف الطائرات فقد ذهب البعض إلى اعتبارها من قبيل القرصنة الجوية³ أمثال Mac Gjidara الذي قال : " بمأن المواد من 15-22 من الاتفاقية المتعلقة بأعالي البحار الموقعة في جنيف تاريخ 29 أبريل 1958 مثلما تنطبق على السفن تنطبق على الطائرات ، و تنظم القرصنة في القانون البحري و في القانون الجوي بالتالي يكون لدينا في القانون الدولي الوضعي مجموعة نصوص تتعلق بشكل أساسي بالقرصنة البحرية و تحكم أيضا بشكل ثانوي القرصنة الجوية."⁴

و كذلك الدكتور عبد العزيز العشراوي الذي يرى: " اختطاف الطائرات هو نوع من القرصنة و بالتالي فهو جريمة دولية في اتفاقية طوكيو 1963 عن الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات و كذلك في اتفاقية لاهاي 1970 لمكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ..."⁵

في المقابل ذهب البعض الآخر إلى رفض اعتبارها من قبيل القرصنة الجوية أمثال الدكتور عصام عبد الفتاح عبد السميع مطر الذي قال: " نحن لا نقر هذا الرأي لوجود اختلافات كثيرة بين الجريمتين"⁶ ، و وافقه في ذلك الكثير من الفقهاء و الباحثين - أعتبر نفسي من بينهم - و على هذا الأساس نعدد الفروق بين الجريمتين فيما يلي :

(أ) من حيث مكان ارتكاب الجريمة:

¹ Ruwantissa Abeyratne, op cit , p 250.

² Ruwantissa Abeyratne, op cit , p 250.

³ عصام عبد الفتاح عبد السميع مطر، الجريمة الإرهابية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008، ص 662.

⁴ Marc Gjidara, La « piraterie aérienne » en droit international et en droit comparé , revue internationale de droit comparé , vol. 24, n° 4, octobre-décembre 1972, p 795.

⁵ المرجع السابق، ص 71.

⁶ أنظر: المرجع السابق ، ص 262 .

بموجب المادة 15 من اتفاقية جنيف جريمة القرصنة لا ترتكب إلا في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لاختصاص دولة من الدول، و يلاحظ هنا أن اتفاقية جنيف لسنة 1958 حددت مكان ارتكاب جريمة القرصنة تحديدا دقيقا لا مجال فيه للبس أو الغموض أو التأويل¹، بينما قد تقع جريمة اختطاف الطائرات أثناء تحليق الطائرات في المجال الجوي لإحدى الدول وفقا لاتفاقية لاهاي 1970، أو حتى بعد هبوط الطائرات لغاية أربعة وعشرين ساعة بإقليم إحدى الدول وفقا لبروتوكول بيجين 2010.

(ب) من حيث الغرض من ارتكاب الجريمة:

بموجب المادة السابقة أيضا يتم ارتكاب جريمة القرصنة تحقيقا لأغراض ذات طابع اقتصادي، أما الهدف من ارتكاب جريمة اختطاف الطائرات في الغالب نتيجة لبواعث سياسية.

(ج) من حيث كيفية ارتكاب الجريمة:

لعل هذا أهم ما يميز جريمة القرصنة عن جريمة اختطاف الطائرات حيث يفترض لحدوث جريمة القرصنة وقوع أفعال عنف من طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة ضد طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة أخرى.² ذلك خلافا لجريمة اختطاف الطائرات التي يشترط لارتكابها في اتفاقية لاهاي 1970 أن تقع أعمال العنف من شخص على متن الطائرة وهي في حال طيرانها و يجوز أن يكون هذا الشخص إحدى ركبها، في حين تستبعد أعمال العنف من طاقم الطائرة أو من قائدها الشرعي - كما سبق بيانه - .

المطلب الثاني: أركان جريمة اختطاف الطائرات

يشترط لقيام الجريمة الدولية أن يكون هناك ثلاثة أركان: ركن مادي، ركن معنوي و ركن دولي. و اختطاف الطائرات باعتباره جريمة دولية فيشترط لقيامها توافر هذه الأركان الثلاثة.

¹ مايا خاطر، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، 2011، ص 271.

² أنظر: المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958.

الفرع الأول: الركن المادي

ينصرف الركن المادي إلى ماديات الجريمة أي المظهر التي تظهر فيه إلى العالم الخارجي، و يتحلل الركن المادي عادة إلى عناصر ثلاثة: السلوك الإجرامي، النتيجة و الرابطة السببية.¹

و بتطبيق ما سبق على جريمة الاستيلاء على الطائرات يتضح لنا أن السلوك الإجرامي يتمثل في استخدام القوة أو التهديد بها ، و يقصد بذلك ممارسة أعمال العنف المادي أو المعنوي ضد قائد الطائرة لإجباره على الخضوع لمطالب المختطف، و يعد من قبيل العنف المعنوي اكتفاء الجاني بإشهار السلاح في وجه قائد الطائرة و تهديده به² ، و يجب أن يكون هذا الاستخدام للقوة أو التهديد بها قد حدث على متن الطائرة و هي في حالة طيرانها أو طائرة في الخدمة كما سبق توضيحه.

و يمكن أن يتمثل السلوك الإجرامي أيضا في التحكم و تغير وجهة الطائرة عمدا باستخدام التجهيزات الالكترونية الحديثة، و في هذه الحالة وفقا لبروتوكول بيجين 2010 لا يشترط أن يكون المتحكم على متن الطائرة.

و تتمثل النتيجة الإجرامية هنا في فرض الجاني سيطرته على الطائرة³ و في تهديد سلامة الطائرة و أمنها بعد أن كانت في حالة سلامة و أمن، و يتعين أن ترتبط هذه النتيجة بفعل المتهم بعلاقة سببية⁴ و لا تثير علاقة السببية شكاً في توافرها بين سلوك الجاني و النتيجة الإجرامية إذا كان السلوك قد أفضى بمفرده و فور ارتكابه إلى حدوث نتيجة على النحو الذي أراده الجاني.⁵

¹ محمود صالح العادلي، الجريمة الدولية-دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2002، ص 67.

² عصام عبد الفتاح عبد السميع مطر، المرجع السابق، ص 264.

³ حسني موسى محمد رضوان، المرجع السابق، ص 247.

⁴ أبو الوفا محمد أبو الوفا ، جريمة تعريض الطائرة للخطر بين التدابير الضرورية و الوقائية و العقوبة في اتفاقية طوكيو و قانون الطيران المدني المصري و الإماراتي ، بحث مقدم للمؤتمر الدولي العشرين حول " الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية "، جامعة الإمارات العربية المتحدة، 24 أبريل 2012، ص 478 .

⁵ فتوح عبد الله الشاذلي، القانون الجنائي الدولي - النظرية العامة للجريمة الدولية، الكتاب الأول، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002، ص 289.

و حيث يأخذ الركن المادي للجريمة الدولية صور المحاولة (الشروع) و الاشتراك ، و دون تحديد ماذا يعني المقصود بـ " المحاولة " و بـ " الاشتراك " فإن كل من اتفاقية لاهاي لعام 1970 و بروتوكول بيجين لعام 2010 يغطيان هذين المفهومين.

إذ توضح الاتفاقية أنه يعد مرتكبا للجريمة أي شخص على متن طائرة في حالة طيرانها " يشرع في محاولة اختطافها أو يكون شريكا في هذا الاختطاف أو في تلك المحاولة".¹ و يوضح البروتوكول أنه يعد مرتكبا للجريمة أي شخص "يحاول الاستيلاء عمدا وبطريقة غير مشروعة على الطائرة أو يمارس السيطرة غير المشروعة على طائرة في الخدمة، أو ينظم تلك الجريمة أو يوجه الآخرين لارتكابها أو يكون شريكا فيها أو يساعد بصورة غير مشروعة و عمدا شخصا آخر للتهرب من التحقيق أو المقاضاة أو المعاقبة على تلك الجريمة".²

الواضح أن نص الاتفاقية إذ يشترط ارتكاب الجريمة على متن الطائرة إنما يفترض وجود الشريك على متنها أيضا،³ مع ذلك المادة الأولى منها لا تحظر على الأطراف المتعاقدة النظر إلى الشركاء ليس فقط كأشخاص شاركوا مباشرة في اختطاف الطائرة لكن أيضا كأشخاص ساعدوا و هم على الأرض في التحضير و التنفيذ لمثل هذا الاستيلاء. زيادة على ذلك هذا النص لا يحظر على الدولة مباشرة الدعوى في آن واحد ضد الفاعلين للجريمة و ضد شركائهم ، لكنه لا يجيز لهذه الدولة أن تطلب تسليم الشركاء الموجودين على الأرض بالاستناد إلى اتفاقية لاهاي 1970 فهذا التسليم لا يمكن التماسه أو الحصول عليه إلا وفقا لقواعد القانون العام.⁴

و هذا خلافا لبروتوكول بيجين 2010 الذي لا يشترط ارتكاب الجريمة على متن الطائرة و لا يفترض وجود الشريك على متنها أيضا، إذ يمكن ارتكاب الجريمة أو الاشتراك في الاستيلاء في مرحلة ما قبل الرحلة، ارتكازا على مفهوم "طائرة في الخدمة" من قبل أحد

¹ المادة الأولى من اتفاقية لاهاي لعام 1970 .

² المادة الأولى / الفقرة الثالثة من بروتوكول بيجين التكميلي لاتفاقية لاهاي 2010.

³ عبد الرحيم بن بوعيدة ، الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة الإرهاب في مجال الطيران المدني ، بحث مقدم للندوة العلمية حول " القوانين العربية و الدولية في مكافحة الإرهاب " ، المنظمة من قبل جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية - مركز الدراسات و البحوث ، الرياض ، خلال الفترة من 15 إلى 17 / 04 / 2013 ، ص 17 .

⁴ Gilbert Guillaume , op cit , p 44 .

أعضاء الطاقم التقني كمهندس الصيانة مثلا. زيادة على ذلك كما هو الحال في اتفاقية لاهاي لا يحظر البروتوكول على الدولة مباشرة الدعوى في آن واحد ضد الفاعلين للجريمة وضد شركائهم، غير أنه يجيز لها أن تطلب تسليم الشركاء الموجودين سواء على الأرض أو على متن الطائرة.

كما أن البروتوكول لا يجرم المساعدة في القيام بفعل الاستيلاء على الطائرة فحسب بل يجرم حتى المساعدة اللاحقة على ارتكاب هذه الجريمة ، للمتورطين فيها من أجل التهرب من التحقيق أو المقاضاة أو المعاقبة عليها.¹

كذلك لم يغفل البروتوكول الحالة التي يرتكب فيها جريمة اختطاف الطائرة شخص اعتباري هو الدولة " أو تحاول ارتكابها من خلال الاتفاق مع شخص أو أكثر من الأشخاص الموجودين على متن الطائرة أو في الأرض، أو تساهم بأي طريقة أخرى في ارتكابها أو تكون على علم بنية مجموعة من الأشخاص في ارتكابها".²

الفرع الثاني : الركن المعنوي

يتخذ الركن المعنوي لهذه الجريمة صور القصد الجنائي الذي يتطلب توافر عنصري العلم والإرادة وذلك باعتبارها إحدى الجرائم العمدية ، لذلك فينبغي أن يعلم الجاني بأن فعله ينطوي على التدخل في السير الطبيعي للطائرة³ ، فإن لم يكن يعلم ذلك كما لو كان يساعد القائد على إصلاح عطل فجائي فغير مسار الطائرة فإن القصد الجنائي لا يعد متوافرا⁴ ، كما ينبغي أن ينصرف هذا العلم إلى الصفة الإجرامية للفعل بقصد إشاعة الخوف لدى مجموعة أو شعب ، إن توافر علم الجاني قرينة على توافر القصد الجنائي.⁵ كما يجب أن تتجه إرادة الجاني إلى فعل الاستيلاء أو السيطرة أيا كان الباعث على ذلك⁶ ، فلا عبرة بالباعث على الجريمة.

¹ أنظر: المادة الأولى/ الفقرة الثالثة (د) من بروتوكول بيجين التكميلي لعام 2010.

² المادة الأولى/ الفقرة الرابعة من نفس البروتوكول.

³ عصام عبد الفتاح عبد السميع مطر، المرجع السابق، ص 266.

⁴ أشرف توفيق شمس الدين، المرجع السابق، ص 750.

⁵ عبد العزيز العشاوي ، المرجع السابق ، ص 311 .

⁶ عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، المرجع السابق، ص 9.

في الأخير لا تعتبر جريمة اختطاف الطائرات جريمة دولية إلا إذا توافر الركن الدولي، لذا يجب علينا توضيح هذا الركن.

الفرع الثالث: الركن الدولي

هو الذي يميز الجريمة الدولية عن الجريمة الداخلية ، ولهذا الركن جانبان : الأول شخصي : ويتجسد في ضرورة أن ترتكب الجريمة الدولية باسم الدولة أو برضاء منها، والثاني موضوعي : ويتمثل في أن المصلحة المشمولة بالحماية لها الصفة الدولية.¹ وعليه يعتبر هذا الركن متحققا في جريمة اختطاف الطائرات إذا كلفت إحدى الدول شخصا من رعاياها أو من غيرهم باختطاف طائرة مملوكة لدولة أخرى احتجاجا على موقف معين لهذه الأخيرة قبل الأولى، أو لإرغامها على اتخاذ إجراء معين كالإفراج عن بعض الرهائن.² كما أن هذه الجريمة تقع لتحقيق أهداف عامة وليست خاصة ، كما ينطوي الفعل المادي فيها على مساس بالعلاقات الإنسانية الدولية.³

المطلب الثالث: الآثار المترتبة على ارتكاب جريمة اختطاف الطائرات

يترتب على اختطاف الطائرات العديد من الآثار الخطيرة من زوايا مختلفة ، فهو يعرض للخطر ركاب الطائرة كما يعرض الطائرة ذاتها للخطر و يؤثر في النهاية سلبا في حركة النقل الجوي.⁴

الفرع الأول: من حيث تعريض ركاب الطائرة للخطر

الملاحظ أن اختطاف الطائرات ينطوي على مخاطر وأضرار، وتتمثل هذه المخاطر في المقام الأول في تعريض أرواح الركاب لخطر الموت، فقد أدت بعض حوادث اختطاف الطائرات بالفعل إلى وقوع كوارث نتج عنها عدد من الضحايا.⁵ بتاريخ 24 نوفمبر 1985 تم اختطاف طائرة بوينغ تابعة للخطوط الجوية المصرية في مالطا من قبل جماعة الثورة المصرية ، وقد أفضى الهجوم الذي قامت به قوات التدخل

¹ محمود صالح العادلي ، المرجع السابق ، ص 70 .

² عصام عبد الفتاح عبد السميع مطر ، المرجع السابق ، ص 266 .

³ عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، المرجع السابق ، ص 9 .

⁴ محمد الحسيني مصيلحي، الإرهاب مظاهره و أشكاله وفقا للاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب ، على الموقع :

<http://www.al-islam.com>

⁵ عبد الرحيم بن بوعيدة ، المرجع السابق ، ص 11 .

المصرية إلى وفاة 60 شخصا.¹

وفي 5 سبتمبر من عام 1986 اختطفت الطائرة "بناما" التي تربط بومباي بنيويورك في كراتشي (باكستان) و أسفر الهجوم الذي قامت به القوات الباكستانية إلى وفاة 18 شخصا.²

الفرع الثاني: من حيث تعريض الطائرة للخطر

تعريض الطائرة للخطري يعني ارتكاب أفعال من شأنها أن تهدد سلامة الطائرة أثناء طيرانها³ أو هي رابضة في المطار. و من أهم التهديدات التي تواجه الطائرات هو الاعتداء عليها بالمتفجرات، نظرا للتهديد الجسيم الذي تحدثه المتفجرات من قتل للأبرياء والأضرار المادية الجسيمة⁴ مثل إذا قام المختطفون بنسف الطائرة عند فشل المفاوضات معهم ، كما تتعرض الطائرة للخطر عند استخدام الأسلحة النارية أو بسبب نفاذ الوقود أو غيرها.⁵

الفرع الثالث: التأثير على حركة النقل الجوي

قد أثرت الأعمال الإرهابية على حركة النقل الجوي نتيجة تحويل مسار الطائرات بالقوة، و قلت إيراداتها نتيجة تحول بعض المسافرين لوسائل أخرى أكثر أمانا و أقل سعرا، فضلا عن ارتفاع قيمة التأمين نتيجة المخاطر.⁶

المطلب الرابع: عقوبة جريمة اختطاف الطائرات

كان لابد من إيجاد التزام دولي يعالج مسألة العقوبة الذي أخفقت فيه اتفاقية طوكيو و التي أظهرت قصور تمثل في ازدياد معدلات جريمة اختطاف الطائرات⁷ ، و قد حاولت اتفاقية لاهاي 1970 معالجة هذا القصور فنصت المادة الثانية منها على أن :

¹ Stéphane Vérine, chronologie des principaux attentats terroristes, politique étrangère, n°4, 51 année, 1986, p990.

² Ibid. p991.

³ أبو الوفا محمد أبو الوفا ، المرجع السابق ، ص 460 .

⁴ عبيد سيف الطنجي، الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات والعوامل المؤثرة في معدلات جريمة خطف الطائرات، مجلة جامعة الشارقة، كلية القانون، المجلد 15، العدد 01، 2018، ص 234.

⁵ الموقع الإلكتروني السابق: <http://www.al-islam.com>

⁶ الموقع الإلكتروني نفسه.

⁷ عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، المرجع السابق، ص 17.

" تتعهد كل دولة طرف في معاقبة الجرائم المنصوص عليها في المادة الأولى." الصك الجديد لا ينص على عقوبات محددة على الجرائم التي تدخل ضمن مجاله، فجميع صكوك الأمم المتحدة المتعلقة بمنع الإرهاب الدولي وقمعه قد اتبعت هذا المنهج¹، لذلك سعت عدة وفود خلال مؤتمر لاهاي إلى تحقيق إحراز يتمثل في جلب بعض التوضيحات لهذا النص، وهكذا اقترحت بولونيا والإتحاد السوفياتي أن يشار في المادة الثانية من الاتفاقية إلى "عقوبات جنائية مشددة" وهو ما أوحى لرومانيا بأن يستند النص إلى " عقوبات مشددة بالحرمان من الحرية ". من جهة أخرى طلبت أستراليا وإيطاليا أن لا تكون العقوبات المطبقة " أدنى من تلك التي ينص عليها التشريع الوطني " للدولة المعنية والمتعلقة بجرائم الاعتداءات الدولية على حياة الأشخاص.²

لكن هذه الاقتراحات المختلفة بتعديل المادة الثانية اصطدمت بعقبة مشتركة هي تعدد الأنظمة الوطنية للقمع، وهكذا نص المادة الثانية المقترح من طرف اللجنة القانونية في منظمة الطيران المدني الدولي تم اعتماده في نهاية المطاف من قبل مؤتمر لاهاي كما هو دون أي تعديلات.³

و بصدد بروتوكول بيجين 2010 لم يتغير الوضع كثيرا حيث ظل أمر تحديد العقوبة يخضع لتقدير الدولة الطرف، غير أنه في الحالة التي يسأل فيها كيان قانوني يقع ضمن أراضي تلك الدولة أو منظم بموجب قوانينها عن جريمة اختطاف الطائرة أوجب البروتوكول أن تكون الجزاءات المطبقة في هذه الحالة "فعالة، تناسبية و رادعة، وأجاز أن تشمل الجزاءات النقدية."⁴

أما بالنسبة لعقوبة الدولة الطرف التي تهاون في تطبيق النصوص الدولية، فلا نجد إشارة إلى مثل هذه العقوبة في اتفاقية لاهاي ولا في بروتوكول بيجين.

¹ منظمة الطيران المدني الدولي، تحديث اتفاقية طوكيو بما في ذلك مسألة الركاب المشاغبين، ورقة عمل مقدمة من اللجنة الفرعية الخاصة للجنة الشؤون القانونية، مونتريال، من 22 - 25 ماي 2012، (LC/SC-MOT-WP/17/5/12) ، ص 25 .

² Gilbert Guillaume , op cit , p 45 .

³ Ibid. p 46.

⁴ المادة الثانية مكرر من بروتوكول بيجين التكميلي لعام 2010.

المبحث الثاني

الأحكام الإجرائية لجريمة اختطاف الطائرات

بغية مكافحة جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات تطلب اتفاقية لاهاي لعام 1970 و بروتوكول بيجين لعام 2010 من الدول الأطراف فيما اتخاذ جملة من الإجراءات و التدابير تتحدد أساسا في: إجراءات لمعاقبة مرتكبي هذه الجريمة (المطلب الأول)، إجراءات الاحتياط من اختطاف الطائرات و التدابير المتخذة عقب وقوع هذا الاختطاف (المطلب الثاني)، إلى جانب المساعدة القضائية المتبادلة فيما بين الدول (المطلب الثالث) و إبلاغ مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بجميع المعلومات المفيدة عن الجريمة (المطلب الرابع).

المطلب الأول : الإجراءات المتبعة لمعاقبة مرتكبي الجريمة

تتمثل هذه الإجراءات في الآتي :

الفرع الأول: الاختصاص القضائي

تهدف المادة الرابعة من اتفاقية لاهاي إلى ضمان أن تكون محاكم الدول المتعاقدة مختصة في متابعة الفاعل و الشريك في الاستيلاء غير المشروع بمفهوم المادة الأولى¹ ، غير أن هذا الالتزام الإتفاقي لا يشير إلى ترسيخ مثل هذا الاختصاص إلا في حالات أربع ، و هي عند توافرها ينعقد الاختصاص لتلك الدولة المتعاقدة:²

- ارتكاب الجريمة على متن طائرة مسجلة في دولة متعاقدة.
- هبوط الطائرة و على متنها المتهم في إقليم دولة متعاقدة.
- الدولة المتعاقدة هي المركز الرئيسي أو محل الإقامة الدائم لمستأجر الطائرة.
- تواجد المتهم على إقليم الدولة المتعاقدة.

و أجدد بالملاحظة أن هذا الصك يعترف بالاختصاصات للدول التالية: (1) دولة التسجيل، (2) دولة هبوط الطائرة، (3) دولة المشغل، (4) الدولة التي ارتكب الجرم فوق إقليمها و (5) دولة جنسية الجاني.³

¹ R.H Mankiewicz , op cit , p 476 .

² عبد الرحيم بن بوعيدة ، المرجع السابق ، ص 17 .

³ منظمة الطيران المدني الدولي ، تحديث اتفاقية طوكيو بما في ذلك مسألة الركاب المشاغبين ، المرجع السابق، ص 25.

كما لم تستبعد الاتفاقية أي اختصاص جنائي يتم مباشرته طبقا للقانون الوطني.¹ و يعدل بروتوكول بيجين 2010 المادة الرابعة من اتفاقية لاهاي لإنشاء أساسين إضافيين من أسس الاختصاص الإلزامي للدولة، فالأول يلزم الدولة بممارسة اختصاصها على الجاني " عندما ترتكب الجريمة في إقليم تلك الدولة"²، و يكتسب إضافة هذا الأساس أهمية أكبر في ضوء المجال الموسع للجريمة المذكورة في المادة الأولى من البروتوكول، كما أن الاستيلاء على طائرة "في الخدمة" أو ممارسة السيطرة على طائرة "في الخدمة" على عكس الطائرة في "حالة طيران"، لذلك إضافة هذا الأساس يضمن تجريم الأفعال التي ترتكب قبل إقفال الأبواب الخارجية للطائرة.³ و يتعلق الأساس الإلزامي الثاني بممارسة الدولة الطرف اختصاصها "عندما يرتكب الجريمة شخص يحمل جنسية تلك الدولة"، فالجريمة التي يرتكبها مواطن بالرغم من أنها غير مستبعدة في اتفاقية لاهاي إلا أن أساس اختصاص الدولة فيها غير إلزامي، و سوف يعني إضافة هذا الاختصاص بموجب المادة الرابعة الفقرة الأولى (هـ) من البروتوكول أن الدول الأطراف ستكون ملزمة بمعاملة الجرائم التي يرتكبها مواطنوها في الدول الأخرى كما لو كانت قد ارتكبت في إقليمها لأغراض التسليم.

هذا و يضيف البروتوكول اثنين من أسس الاختصاص الاختياري في الفقرة الثانية من المادة الرابعة، الأول يجيز للدولة أن تؤسس اختصاصها على الجريمة "عندما ترتكب ضد أحد مواطنيها" و الثاني يجيز لها ممارسة اختصاصها "عندما يرتكب الجريمة شخص عديم الجنسية يكون مقر إقامته المعتاد في إقليم تلك الدولة." و سوف يسمح إضافة الاختصاص الاختياري بمنح الدول الأطراف فرصا أكبر لممارسة اختصاصها خصوصا في حالة ارتكاب الجريمة ضد أحد مواطنيها⁴، و سيكون ذلك مفيدا بالنظر إلى المجال الموسع للجريمة المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة الأولى من البروتوكول.

¹ أنظر: المادة الرابعة/ الفقرة الثالثة من اتفاقية لاهاي لعام 1970 .

² المادة الرابعة/ الفقرة الأولى (أ) من بروتوكول بيجين التكميلي لعام 2010.

³ منظمة الطيران المدني الدولي ، تقرير اللجنة الفرعية الخاصة المعنية بإعداد ميثاق واحد أو أكثر من المواثيق التي تعالج التهديدات الجديدة والناشئة، المرجع السابق، ص20.

⁴ المرجع نفسه ، ص19.

و تجب الإشارة في الأخير أن هذه النصوص ترمي إلى زيادة كفاءة الدول في التعامل مع جرائم اختطاف الطائرات.¹

الفرع الثاني: التوقيف والتحقيق الأولي

بصفة عامة تلزم اتفاقية لاهاي 1970 الأطراف المتعاقدة التي قد يوجد الفاعل المزعوم للجريمة على إقليمها بتأمين "احتجازه أو أن تتخذ الإجراءات الأخرى الكفيلة ببقائه فيها".² من جهة يقع هذا الالتزام على عاتق كل دولة هبطت الطائرة على إقليمها أثناء الاختطاف أو بعده وعلى متنها فاعل الجريمة ، ومن جهة أخرى يقع على عاتق كل دولة يمكن للمعني أن يلجأ بعد ذلك إلى إقليمها³ ، لكن الدول المعنية ليست ملزمة بالشروع في مثل هذا التوقيف إلا إذا " ما اقتنعت أن الظروف تبرر ذلك"⁴.

في المقابل هي تنص على أن الاحتجاز أو اتخاذ الإجراءات الأخرى الكفيلة ببقاء الجاني في إقليم الدولة المعنية لا يمكن أن يستمر إلا " إلى الوقت اللازم لإتمام الإجراءات الجنائية أو إجراءات التسليم " ، ويجب أن يتم وفقا لأحكام قوانين تلك الدولة⁵ ، كما يتعين على هذه الأخيرة أن تشرع فورا في التحقيق الأولي معه بغية إثبات الوقائع.⁶

وتتعلق الفقرة الثالثة والرابعة من المادة السادسة بالإجراءات التي تتبعها الدول المتعاقدة في حالة احتجاز المعني، فحسب الفقرة الثالثة يمكن لكل شخص محتجز الاتصال فورا بأقرب ممثل معتمد لدولة جنسيته ، ويتم منحه جميع التسهيلات لهذا الغرض. ونتيجة لذلك فإن الجاني في اتفاقية لاهاي 1970 يتمتع بضمان أكبر من الذي تمنحه الاتفاقيات الثنائية، التي لا تجيز في أغلب الأحيان للمحتجزين الاتصال بالقنصليات إلا بعد انقضاء فترة بضعة أيام.⁷

أما بحسب الفقرة الرابعة من المادة السادسة عندما تحتجز دولة ما الفاعل

¹ عبد العزيز العشاوي، المرجع السابق، ص114.

² الفقرة الأولى من المادة السادسة من اتفاقية لاهاي لعام 1970.

³ Gilbert Guillaume , op cit , p 50 .

⁴ أنظر: الفقرة الأولى من المادة السادسة من اتفاقية لاهاي 1970.

⁵ الفقرة الأولى من نفس المادة.

⁶ الفقرة الثانية من نفس المادة.

⁷ Gilbert Guillaume , op cit , p 50 .

المزعوم للجريمة يجب عليها أن تخطر فورا دولة تسجيل الطائرة ، الدولة التي يحمل المحتجز جنسيتها وفي بعض الحالات دولة استغلال الجهاز، وأيضا تبلغ على وجه السرعة نتائج التحقيق الأولية إلى هذه الدول وتبين لها إذا ما كانت تعتزم ممارسة اختصاصها، وهكذا تضع الدول المعنية في اعتبارها إذا رغبت في ذلك طلب تسليم الشخص المعني. و جميع هذه الأحكام تضمنها أيضا بروتوكول بيجين 2010 إلا أنه أضاف حكما آخر تكفل بموجبه الدول الأطراف حصول أي شخص يتم القبض عليه على معاملة عادلة، بما في ذلك تمتعه بجميع الحقوق والضمانات وفقا لقانون الدولة التي يوجد هذا الشخص في إقليمها و طبقا للأحكام ذات العلاقة في القانون الدولي بما فيها القانون الدولي لحقوق الإنسان، وكذا تأمين المعاملة العادلة في كل المراحل لجميع الأشخاص الذين رفعت دعاوي ضدهم.¹

تشكل أحكام المعاملة العادلة جزءا من جهد أكثر اتساعا للتأكد من الاعتراف بحقوق الإنسان والحريات الأساسية و حكم القانون كأدوات أساسية في الجهد الرامي لمكافحة الإرهاب،² و يوجد هذا الحكم في العديد من الاتفاقيات الدولية و ملائم إضافته إلى البروتوكول في ضوء أحكام الجرائم الجديدة.

الفرع الثالث: المحاكمة و التسليم

أوجبت النصوص الدولية على الدول الموقعة عليها أن تقوم بتسليم الأشخاص المتهمين بارتكاب جريمة اختطاف الطائرات إذا كانوا داخل إقليمها، و لكن قد ترفض الدولة تسليم الشخص المتهم بارتكاب هذه الجريمة، و قد يرجع ذلك لعدة أسباب.³ و عالجت اتفاقية لاهاي 1970 و بروتوكول بيجين 2010 هذا الفرض في المادة السابعة منهما فأوجبا على الدولة التي قد يوجد الخاطف في إقليمها إذا لم تسلمه لرفضها طلب التسليم أو لعدم التقدم بهذا الطلب ينهض مباشرة الالتزام بإحالاته إلى السلطة المختصة تمهيدا لمحاكمته ، ولا يشترط أن تتم محاكمته بالفعل. فلا يعد إخلالا للالتزام بمحاكمته

¹ أنظر: المادة السابعة مكرر من بروتوكول بيجين التكميلي لعام 2010.

² منظمة الطيران المدني الدولي ، تقرير اللجنة الفرعية الخاصة المعنية بإعداد ميثاق واحد أو أكثر من المواثيق التي تعالج التهديدات الجديدة و الناشئة، المرجع السابق، ص 21.

³ أشرف توفيق شمس الدين ، المرجع السابق ، ص 718 .

صدور قرار من تلك السلطة بعدم إقامة الدعوى لعدم كفاية الأدلة ما دامت قد اتبعت في اتخاذها لهذا القرار ذات الإجراءات التي تتبعها وفقا لقانونها الوطني عند نظرية جريمة عادية ذات جسامه¹، وهذا ما يعرف في كثير من الدول بـ " مبدأ ملائمة المتابعة " ². ولكن قد تفضل بعض الدول تسليم المتهم بارتكاب الجريمة بدل محاكمته لدى سلطاتها المختصة، وقد نظمت مسألة التسليم هذه المادة الثامنة من الصكين ويستخلص منها ما يلي³:

1- إذا تطلبت دولة طرف في اتفاقية لاهاي أو بروتوكول بيجين وجوب قيام اتفاقية تسليم كشرط لإجراء التسليم بناء على طلب بذلك من دولة أخرى طرف لا ترتبط معها باتفاقية تسليم ، فيجوز لها وفقا لاختيارها أن تعتبر اتفاقية لاهاي أو بروتوكول بيجين هما الأساس القانوني للتسليم وذلك بشأن الجريمة التي وقعت ، ويتم التسليم في هذه الحالة مع مراعاة القواعد والشروط التي ينص عليها قانون الدولة المطلوب منها التسليم.

2- على الدول الأطراف التي لا تشترط لإجراء التسليم وجود اتفاقية تسليم قائمة أو سارية أن تعترف فيما بينها باعتبار جريمة اختطاف الطائرات كإحدى الجرائم القابلة للتسليم مع مراعاة القواعد والشروط المنصوص عليها في قوانين الدولة المطلوب منها تسليم المتهم.

3- تعتبر جريمة الاختطاف فيما يتعلق بأغراض التسليم بين الدول الأطراف كأنها وقعت ليس فقط في المكان الذي ارتكبت فيه بل كذلك في أقاليم الدول التي ينعقد لها الاختصاص وفقا للفقرة الأولى من المادة الرابعة من اتفاقية لاهاي ووفقا أيضا لأحكام الفقرات الفرعية (ب)، (ج)، (د) و (هـ) من الفقرة الأولى، وكذا الفقرة الثانية من المادة الرابعة من البروتوكول.

و تجدر الإشارة أن التزام الدولة المتعاقدة بالتسليم أو إحالة القضية لسلطاتها المختصة ينشأ دون استثناء وبصرف النظر عما إذا كانت جريمة اختطاف الطائرات قد ارتكبت في إقليمها أم لا.

¹ عبد الرحيم بن بوعيدة ، المرجع السابق ، ص 18 .

² René Mankiewicz , op cit , p 106 .

³ حمود بن عبد العزيز الحمادي ، المرجع السابق ، ص 42 .

و هذا يسمح بتأكيد كما قال عدة مندوبين في مؤتمر لاهاي بأن عبارة "دون استثناء" الواردة في المادة 07 من الاتفاقية تحظر على الدول المعنية التذرع بالدافع السياسي للاختطاف أو بظروف أخرى خاصة من أجل رفض المتابعة الجزائية ورفض التسليم.¹ يؤكد هذا أيضا بروتوكول بيجين في المادة 08 مكرر منه التي تلزم الدول صراحة بالأ تطلب بأي استثناء للتسليم أو تقديم المساعدة القانونية المتبادلة على أساس أن الجريمة كانت جريمة سياسية، أو مرتبطة بجريمة سياسية أو جريمة وراءها دوافع سياسية، فطبيعة جريمة الاختطاف ودرجة خطورتها تعني أن الدافع السياسي يجب ألا يعتد به كسبب ترفض الدول الأطراف بموجبه التسليم أو تقديم المساعدة القانونية المتبادلة.

غير أنه يسمح باستثناء من الالتزام بالتسليم أو تقديم المساعدة القانونية المتبادلة في المادة 08 (ثالثا) من البروتوكول، و ذلك إذا رأت دولة طرف أن طلب التسليم أو طلب تقديم المساعدة القانونية المتبادلة قد قدم لغرض محاكمة أو معاقبة الشخص الجاني على أساس جنسه، أو ديانته، أو جنسيته، أو أصله العرقي أو آرائه السياسية فهي غير ملزمة بتسليم ذلك الشخص أو تقديم تلك المساعدة.

المطلب الثاني : إجراءات الاحتياط من اختطاف الطائرات و التدابير المتخذة عقب وقوع هذا الاختطاف

تعيد المادة التاسعة من اتفاقية لاهاي و بروتوكول بيجين الأخذ بأحكام المادة الحادية عشرة من اتفاقية طوكيو 1963، من خلال توضيحها أنه عندما يكون الاختطاف " قد وقع أو على وشك الوقوع تتخذ الدول المتعاقدة كل الإجراءات الملائمة لإعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي أو للاحتفاظ بسيطرته عليها"²، و في مثل هذه الأحوال " على الدولة المتعاقدة التي تتواجد فيها الطائرة أو ركبها أو طاقمها أن تسهل للركاب و للطاقم مواصلة رحلتهم في أقرب وقت ممكن"، كما " تقوم دونما تأخير بإعادة الطائرة و ما فيها من بضائع للأشخاص الذين يحق لهم حيازتها."³

¹ René Mankiewicz , op cit , p 107.

² الفقرة الأولى من المادة التاسعة من اتفاقية لاهاي 1970 و بروتوكول بيجين التكميلي 2010.

³ الفقرة الثانية من نفس المادة.

هذا ويضيف بروتوكول بيجين إجراء احتياطيا آخر، يتمثل في أن الدولة الطرف التي تعتقد بأن الجريمة المنصوص عليها في المادة الأولى سترتكب يجب عليها "إبلاغ أي معلومات لديها عن ذلك إلى بقية الدول الأطراف التي تعتقد أنها مختصة بنظر الجريمة، وذلك وفقا لقانونها الوطني".¹

المطلب الثالث: المساعدة القضائية المتبادلة

تحث المادة العاشرة من اتفاقية لاهاي و بروتوكول بيجين الدول الأطراف على تقديم أكبر قدر من المساعدة فيما بينها بشأن الإجراءات الجنائية المتخذة إزاء جريمة اختطاف الطائرات، و القانون الذي ينطبق على تنفيذ طلب المساعدة المتبادلة يكون في جميع الحالات قانون تلك الدولة المطلوب منها المساعدة.

المطلب الرابع: إبلاغ المعلومات لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي

تتعهد كل دولة طرف بموجب المادة الحادية عشر من اتفاقية لاهاي 1970 و بروتوكول بيجين 2010 بالإبلاغ إلى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في أسرع وقت ممكن جميع المعلومات المفيدة التي بحوزتها و المتعلقة بظروف الجريمة ، بالإجراءات المتخذة تطبيقا للمادة 09 من الصكين و بالإجراءات المتخذة ضد الفاعل المزعوم للجريمة. و يتم تزويد المجلس بهذه المعلومات في جميع الحالات دون التماس من منظمة الطيران المدني الدولي، ولكن بالتوافق مع أحكام التشريع الوطني المطبق وبخاصة فيما يتعلق بسرية التحقيق. ولاشك أن هذا النص سيسمح لمنظمة الطيران المدني الدولي (L'O.A.C.I) بجمع الكثير من المعلومات التي من شأن نشرها على نحو منهجي أن يسهل في وضع السياسات الوطنية لتلافي وقمع عمليات اختطاف الطائرات.

خاتمة :

من خلال هذه الدراسة توصلنا لمجموعة من النتائج و التوصيات نوجزها فيما يلي:

أولا : النتائج

- اختطاف الطائرات جريمة دولية وهي من أخطر صور الإرهاب الدولي التي أصبحت تهدد أمن و استقرار الدول.

¹ المادة العاشرة مكرر من هذا البروتوكول.

- لا تعتبر جريمة اختطاف الطائرات جريمة حديثة ، و ذلك بالنظر إلى تاريخ وقوع أول حادث اختطاف للطائرات في البيرو العام 1930.

- بداية اهتمام المجتمع الدولي بمكافحة هذه الجريمة جاءت متأخرة ، و ذلك بالنظر إلى تاريخ إبرام أول اتفاقية دولية ذات الصلة كان العام 1963 و يتعلق الأمر باتفاقية طوكيو المتعلقة بالجرائم و ببعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات.

- تسجيل قصور في أحكام اتفاقية لاهاي لعام 1970، فهي لم تعالج بعض الجرائم التي تدخل في نطاق جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات كالاستيلاء على الطائرة و هي متوقفة في المطار أو الاستيلاء عليها باستخدام القوة أو العنف من قبل قائدتها الشرعي أو أحد أفراد الطاقم، و لم تحدد عقوبة المختطف و لا عقوبة الدولة التي تتهاون في تطبيق أحكامها.

- إعداد بروتوكول بيجين في عام 2010 و إضافة أحكام جديدة تتعلق بالمعاملة العادلة، توسع من نطاق الجريمة (الاختطاف بوسائل تكنولوجية عصرية) و من نطاق الاختصاص القضائي و إجراءات الاحتياط من اختطاف الطائرات، من شأنه تحديث اتفاقية لاهاي التي أبرمت منذ وقت طويل.

- تتجلى أهمية بروتوكول بيجين لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات 2010 في مواكبته للتطور الذي تشهده الجريمة.

- عدم كفاية الجهود الدولية في مجال مكافحة جريمة اختطاف الطائرات بالنظر إلى أن بروتوكول بيجين لم يسد بعض الثغرات القانونية في اتفاقية لاهاي، لاسيما ما تعلق بعقوبة المختطف التي ترك أمر تحديدها للدول الأطراف في الحالة التي يكون فيها ذلك المختطف شخص طبيعي مما يعني تعدد أنظمة قمع الجريمة، كما أنه لم يحدد هو الآخر عقوبة الدولة التي تخالف أحكامه.

ثانيا : التوصيات

- في الأخير نوصي أن تتم المصادقة من طرف الدول على بروتوكول بيجين لعام 2010 على أوسع نطاق ممكن.

- تعديل بروتوكول بيجين و الأخذ بعين الاعتبار مسألة تحديد العقوبة سواء بالنسبة للمختطف أو بالنسبة للدولة التي تخالف أحكامه، لأن من شأن هذا التحديد قمع جريمة

اختطاف الطائرات بطريقة فعالة.

- إبرام اتفاقية دولية جديدة تعنى بتوحيد إجراءات وتدابير الوقاية من الاختطاف في المطارات، وريثما يتم إبرام هذه الاتفاقية نوصي بتبادل الخبرات بين الدول في مجال أمن وسلامة الطيران المدني.

قائمة المصادر والمراجع :

أولاً: المؤلفات

- عبد العزيز العشاوي ، أبحاث في القانون الدولي الجنائي ، الجزء الأول ، دار هومة ، الجزائر ، 2007.
- عصام عبد الفتاح عبد السميع مطر، الجريمة الإرهابية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008.
- فتوح عبد الله الشاذلي، القانون الجنائي الدولي - النظرية العامة للجريمة الدولية-، الكتاب الأول، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002.
- محمود صالح العادلي، الجريمة الدولية- دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ، 2002 .

ثانياً : البحوث و الرسائل العلمية

1- البحوث:

- أبو الوفا محمد أبو الوفا ، جريمة تعريض الطائرة للخطر بين التدابير الضرورية و الوقائية و العقوبة في اتفاقية طوكيو و قانون الطيران المدني المصري و الإماراتي ، بحث مقدم للمؤتمر الدولي العشرين حول " الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية " ، جامعة الإمارات العربية المتحدة ، 24 أبريل 2012 .
- أشرف توفيق شمس الدين، جريمة خطف الطائرات في الاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية، بحث مقدم للمؤتمر الدولي العشرين حول " الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية " ، جامعة الإمارات العربية المتحدة، 24 أبريل 2012.
- عبد الرحيم بن بوعيدة، الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة الإرهاب في مجال الطيران المدني، بحث مقدم للندوة العلمية حول " القوانين العربية و الدولية في مكافحة الإرهاب " ، المنظمة من قبل جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية-مركز الدراسات و البحوث، الرياض، خلال الفترة من 15 إلى 17/04/2013 .
- منظمة الطيران المدني الدولي، تحديث اتفاقية طوكيو بما في ذلك مسألة الركاب المشاغبين ، ورقة عمل مقدمة من اللجنة الفرعية الخاصة للجنة الشؤون القانونية، مونترال، من 22-25 ماي 2012، (LC/SC-MOT-WP/17/5/12).

2- الرسائل العلمية

- نسيب نجيب، التعاون القانوني والقضائي الدولي في ملاحقة مرتكبي جريمة الإرهاب الدولي ، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم ، تخصص : قانون ، جامعة مولود معمري- تيزي وزو ، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تاريخ المناقشة 2014/06/07 .

- حمود بن عبد العزيز الحمادي ، اختطاف الطائرات -دراسة حالة عن اختطاف الطائرة الكويتية الجبارية- ، مشروع مقدم استكمالاً لمتطلبات درجة الماجستير في مكافحة الجريمة، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، المعهد العالي للعلوم الأمنية، الرياض ، 1990 .

ثالثاً: المجالات العلمية

1- باللغة العربية

- حسني موسى محمد رضوان، مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني - دراسة تحليلية للصكوك الدولية وقوانين مملكة البحرين، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية بالرياض، المجلد 31، العدد 62، 2015.

- عبد العزيز شعبان خالد الحديثي ، أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي ، مجلة العلوم القانونية و السياسية ، تصدرها كلية القانون و العلوم السياسية بجامعة ديالى-العراق ، ، العدد الأول، 2012.

- عبید سيف الطنجي، الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات والعوامل المؤثرة في معدلات جريمة خطف الطائرات، مجلة جامعة الشارقة، كلية القانون، المجلد 15، العدد 01، 2018.

- مايا خاطر ، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، المجلد 27، العدد الرابع ، 2011 .

- يوسف مرين، الجريمة الإرهابية في القانون الجنائي الدولي ، المجلة العربية للأبحاث في العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة زيان عاشور الجلفة، العدد 26 ، السنة التاسعة ، مارس 2017 .

2- باللغة الأجنبية

- Gilbert Guillaume, la convention de La Haye du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, Annuaire français de droit international, volume 16, 1970.

- Marc Gjidara , la « piraterie aérienne » en droit international et en droit comparé , Revue internationale de droit comparé , vol. 24, n°4, octobre-décembre 1972.

- René Mankiewickz , la problématique de la « piraterie aérienne » , Etudes internationales , volume 8 , numéro 1 , 1977 .

- R.H Mankiewicz, l'organisation de l'aviation civile internationale, volume 15, 1969.

- Ruwantissa Abeyratne, The Beijing Convention of 2010 on the suppression of unlawful acts relating to International civil aviation-an interpretative study, Journal of Transportation Security, n° 3, 2011.
- Stéphane Vérine, chronologie des principaux attentats terroristes, politique étrangère, n°4, 51^e année, 1986.

رابعاً: المؤتمرات و التقارير الدولية

- منظمة الطيران المدني الدولي، الوثيقة الختامية ، المؤتمر الدولي بشأن قانون الجو ، بيجين ، من 08/30 إلى 2010/09/10.

- منظمة الطيران المدني الدولي ، تقرير اللجنة الفرعية الخاصة المعنية بإعداد ميثاق واحد أو أكثر من المواثيق التي تعالج التهديدات الجديدة والناشئة، مونتريال، 3 إلى 6 / 7 / 2007 ، LC/SC_NET .

خامساً: الاتفاقيات الدولية

- اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي 1944 .

- اتفاقية طوكيو المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات 1963 .

- اتفاقية لاهاي لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات 1970 .

- بروتوكول بيجين التكميلي لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات 2010 .

- النص الموحد لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لعام 1970 و البروتوكول المكمل للاتفاقية لعام 2010.

سادساً: المواقع الإلكترونية

- علي هادي حميدي الشكرابي ، دراسة في اتفاقيات الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب الدولي ، مقال

منشور على الموقع الإلكتروني لجامعة بابل ، كلية القانون، العراق : <http://law.uobylon.edu.iq/>

- محمد الحسيني مصيلحي ، إرهاب مظاهره و أشكاله وفقاً للاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب ، على

الموقع الإلكتروني: <http://www.al-islam.com>

- موقع منظمة الطيران المدني الدولي : <https://www.icao.int>