

التدابير الأمنية لمواجهة الاعتداءات الإرهابية على سلامة الطيران المدني في ظل الاتفاقيات الدولية

ديش موسى ♦

المقدمة:

إن الملاحة الجوية تنفرد بميزة لا تتوافر في بقية وسائل المواصلات، هذه الميزة تتمثل في السرعة المقترنة بالأمان، مما أدى إلى كثرة الإقبال على استخدام الطائرات، ولقد تضاعفت الجهود الرامية إلى تطوير هذه الوسيلة و تحسين خدماتها إلا أن إزدیاد التعامل بها صاحبه ظهور ظاهرة إجرامية جديدة تتمثل في إختطاف الطائرات وتدميرها و حتى قتل ركابها أحيانا .

فقد تقع هذه الجريمة في المجال الجوي الداخلي للدولة كما قد تقع في الأقاليم أكثر من دولة واحدة. ولقد عرف المجتمع الدولي أول حادث إختطاف لطائرة مدنية في بيرو 1930 . ثم توالى هذه العمليات كأسلوب إرهابي منذ عام 1945 بعد إنقسام العالم إلى معسكرين شرقي وغربي . و كانت أوروبا هي مسرح الأحداث حيث قام بعض المواطنين في رومانيا و تشيكوسلوفاكيا بإختطاف الطائرات و التوجه بها إلى دول المعسكر الغربي هربا من الأنظمة الإجتماعية التي سادت دول أوروبا الشرقية منذ عام 1948 . فقد شهد المعسكر الشرقي ما بين عامي 1948 و 1950 أكثر من خمسة عشر حادثة إختطاف .

وبعد ثورة فيدال كاسترو في كوبا مع بداية الستينات ، تعرضت الطائرات المدنية التابعة للولايات المتحدة الأمريكية لعدد كبير من عمليات الإختطاف بلغ في مايو 1961 خمسين حالة إختطاف لطائرات توجه بها مختطفوها إلى كوبا .

♦ أستاذ مساعد "أ"، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان.

ثم احتدت مشكلة الصراع العربي الإسرائيلي لتضيف لمثل هذه الحوادث بعدا جديدا . إذ قام رجال المقاومة الفلسطينية باللجوء إلى هذه الأعمال لتحقيق مطالبهم فمنذ عام 1968 أرتكب ثلاثون حادث إختطاف ثم تصاعد هذا العدد ليصل في سنتي 1969 و 1970 إلى أكثر من ثمانين حادثا . ثم إنخفض في عام 1971 ليصل إلى واحد و خمسين حادث إختطاف . ولكنه وصل إلى ثلاثمائة و تسعة و ثلاثين حادث إختطاف في عام 1972.

ثم أخذت مثل هذه الحوادث في الإنخفاض مرة أخرى : ففي عام 1973 نظرا لتطور إجراءات الأمن في المطارات العالمية ، وقع ثمانية عشر حادث إختطاف لطائرات مدنية . وفي عام 1974 وقع سبع حوادث فقط ، فشلت منها ثلاث حوادث غير أن عدد الضحايا كان مرتفعا حيث قتل أكثر من مائة و ستين شخص في حادثي إختطاف طائرة بريطانية في مارس 1974 و طائرة فيتامية في ذات العام .

وقد دفعت هذه الظاهرة منظمة الطيران المدني الدولي ICAO International Civil Aviation Organisation، ممثلة في جمعيتها إلى دعوت الدول إلى عقد المؤتمرات من أجل اتخاذ التدابير القانونية و الإجراءات الأمنية لمواجهة مثل هذه الحوادث على ضوء أحكام القانون الدولي العام.

و لم تكن هذه الحوادث هي وحدها التي تهدد أمن و سلامة الطائرات و إنما صاحبته عدة ممارسات أخرى لأعمال العنف الإرهابي استهدفت جميعها الإعتداء على أرواح ركاب هذه الطائرات . فبعد أن كان الإعتداء يتمثل في تغيير مسار الطائرة ، و وضع القنابل و المتفجرات على متنها ، تحول في نهاية المطاف إلى الإعتداء على الركاب أنفسهم و هم داخل أبنية المطارات و قبل صعودهم إلى متن الطائرة .

و قد تولد عن مثل الحوادث حقان إثتان: حق عام يتجسد في سلطة الدولة في معاقبة الجاني ، و حق خاص يتمثل في حق المضرور من الجريمة في التعويض.

و قد اهتمت منظمة الطيران المدني الدولي بالجانب الأول من المشكلة و منذ عام 1953 عندما بدأت لجنتها القانونية في وضع مشروع إتفاقية دولية لمواجهة الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات المدنية ، إذ حددت إطار عملها بهدف أساسي هو وضع تنظيم للجوانب الجنائية لمثل هذه الأفعال دون الجوانب المدنية بالإضافة إلى إهتمامها بالجوانب الأمنية عبر مختلف مطارات العالم وهذا ما سنبرزه من خلال هذه المداخلة.

المبحث الأول : ماهية جريمة خطف الطائرات :

لقد أصبحت الطائرة من أهم وسائل النقل في العالم وازداد الإعتقاد عليها يوم بعد يوم مما أدى إلى إتساع حركة النقل الجوي و التبادل و الإتصال بين الشعوب . و قد ارتبط إنتشار الإعتقاد على الطائرات بظاهرة إختطافها و تغيير مسارها و إحتجاز الرهائن أو تفجيرها و هي من أعظم الأخطار التي تواجه الملاحة الجوية¹، و عليه سوف نتناول في هذا المبحث كل من أركان جريمة إختطاف الطائرات في المطلب الأول ثم نسلط الضوء قي المطلب الثاني على علاقة إختطاف الطائرات بالإرهاب و البعد الدولي لهذه الجريمة مع إبراز موقف المشرع الجزائري من هذا كله .

¹ - أنظر:أصلاح الدين جمال الدين ، إرهاب ركاب الطائرات ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2004 ، ص 10.

المطلب الأول : أركان جريمة إختطاف الطائرات :

لا شك أن الإعتداء على الطائرات ، إنما هو إعتداء على مصالح متعددة إقتصادية وإجتماعية و حتى سياسية . فهذا الإعتداء ينجم عنه تأخير في حركة الأشخاص و تبادل السلع و الخدمات ، ناهيك عن أنه يعرض سلامة المسافرين إلى مخاطر قد تصل إلى درجة الكوارث¹ . و قد أشار المشرع الجزائري في القانون 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 ، الذي يحدد القواعد المتعلقة بالطيران المدني المعدل و المتمم بالأمر رقم 10/03 المؤرخ في 13 أوت 2003 إلى مجموعة الإتفاقيات الدولية و البروتوكولات التي صادقت عليها الجزائر في ميدان الطيران المدني ، وذلك في المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964 و المتضمن إنضمام الجزائر إلى إتفاقية وارسو المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 حول توحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بالنقل الجوي الدولي و بروتوكول لاهاي 1955 . مع الإشارة إلى أن الأمر رقم 10/03 لم يدخل تعديلات على نظام المسؤولية المدنية و الجنائية في الطيران المدني ، و عليه فإن المرجع في باب المسؤولية الجنائية و المدنية يتمثل في القانون رقم 06/98 .

الفرع الأول : الركن المادي :

المقصود بخطف الطائرة ، توجيهها إلى غير الوجهة المحددة لها أو السيطرة عليها بأية طريقة . فبحسب النص يعد مرتكبا لجريمة إختطاف الطائرة كل شخص و هو على متن الطائرة في حالة طيران² فعلا من الأفعال التالية :

¹-أنظر: أ. محمود صالح العادلي ، موسوعة القانون الجنائي للإرهاب ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2007 ص 141 .

²- الطائرة في اللغة العربية تعني بأنها مركب آلي مكنح على هيئة طائر ، يسبح في الجو بقوة البنزين ، يستعمل في التنقل و الحرب - أما التعريف الإصطلاحي فيوجد أكثر من تعريف ، إذ عرفت إتفاقية باريس لسنة 1919 في ملحقاتها " A " بأنها كل آلة تستطيع أن تبقى في الفضاء

أ. أن يقوم دون حق مشروع بالقوة أو بالتهديد باستعمال القوة أو بأية صورة من صور الإكراه بالإستيلاء على الطائرة أو السيطرة على الطائرة أو السيطرة على قيادتها ، أو أن يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال .

ب. أن يشترك مع أي شخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي من الأفعال المشار إليها في الفقرة السابقة .

باستقراء النص نستنتج أنه يستوي في نظر المشرع أن يتم الخطف بالقوة أو التهديد أو بدون ذلك .

و إن كان الخطر و الضرر يكونان أكثر جسامة أثناء طيران الطائرة ، إلا أن مسألة تحديد زمن إعتبار الطائرة في حالة طيران أثار الكثير من الجدل إلا أن الرأي الغالب يميل إلى أن الطائرة تعد في حالة طيران بدءا من اللحظة التي يتم فيها إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب إلى غاية اللحظة التي يتم فيها فتح أي باب من أبوابها من أجل مغادرة الركاب . و في الهبوط الإضطراري يستمر إعتبار الطائرة في حالة طيران حتى تتولى السلطات المختصة مسؤوليتها عن الطائرة و ما على متنها من أشخاص و أموال¹ . أما بالنسبة لإعتبار الطائرة في الخدمة ، فإنها تكون كذلك منذ بدء إعتبار الطائرة للطيران بواسطة عمال الخدمات الأرضية أو بواسطة طاقم الطائرة للقيام برحلة معينة حتى مضي 24 ساعة على آخر هبوط للطائرة و على أي حال تمتد فترة الخدمة طوال المدة التي تعتبر فيها الطائرة في حالة طيران .

بفضل ردود فعل الهواء. و تعرفها إتفاقية جنيف لسنة 1948 الخاصة بالحقوق العينية الواردة على الطائرات في مادتها 16 بأنها "تشمل المحركات و المراوح و آلات الراديو و كل قطعة مخصصة لخدمة الطائرة سواء كانت متصلة أو منفصلة " .

¹ -الفقرة الثالثة من المادة الخامسة من إتفاقية لاهاي لسنة 1970 المتعلقة بالقبض غير المشروع على الطائرات المدنية.

وفيما يتعلق بالشروع فإن المشرع الجزائري وتطبيقا منه للقواعد العامة فإنه يسوي بين الشروع و بين جريمة الإختطاف من حيث مقدار العقوبة ، كما جرم المساهمة الجنائية في مجال خطف الطائرات .

الفرع الثاني : الركن المعنوي :

لا لسبب في أن هذه الجريمة تغيير عمدية إذ يجب أن يتوفر لدى الجاني قصد جنائي عام ، أي أن يعلم بأركان الجريمة مع إتجاه إرادته إلى إرتكاب السلوك الإجرامي مع النتيجة .

فينبغي أن يعلم أن من شأن سيطرته على الطائرة أو تحويل مسارها سوف ينجم عنه تعريض الطائرة ومن بداخلها للخطر ويواصل رغم ذلك الجاني إفراغ نشاطه المتمثل في الإختطاف¹ .

الفرع الثالث : العقوبات :

نص قانون العقوبات الجزائري المعدل بالأمر رقم 23/06 المؤرخ في 2006/12/20 في القسم الثامن عن الهدم و التخريب و الأضرار الني تنتج عن تحويل إتجاه وسائل النقل حيث نصت المادة 395 على " أن يعاقب بالسجن المؤبد كل من وضع النار عمدا في المركبات أو الطائرات"و عموما فإن العقوبات وردت من المادة 395 إلى المادة 404 ق.ع وقد تفاوتت هذه العقوبات بحسب ظروف الجريمة.

¹ - أنظر : فريد العريبي ، القانون الجوي ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 1997 ، ص 52.

المطلب الثاني : الصفة الدولية لجريمة إختطاف الطائرات¹ :

لقد حرصت الإتفاقيات الدولية على بيان هذه القواعد العامة المتعلقة بالصفة الدولية لجريمة إختطاف الطائرات : فنصت المادة الثالثة من إتفاقية طوكيو لسنة 1963 سالفه الذكر على أن :

- 1- تختص دولة تسجيل الطائرة بمباشرة إختصاصها فيما يتعلق بالجرائم التي ترتكب على متنها .
- 2- على كل دولة متعاقدة ، بإعتبارها الدولة المسجلة بها الطائرة أن تقوم بإتخاذ الإجراءات التي قد تكون ضرورية و الازمة لمباشرة إختصاصها بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المسجلة فيها
- 3- لا تستبعد هذه الإتفاقية أي إختصاص جنائي مقرر وفقا لأحكام القانون الوطني .

التوسع في نطاق إختصاص قانون العقوبات في جرائم خطف الطائرات : توسعت الإتفاقيات الدولية في تطبيق نصوص التجريم على الجرائم الماسة بالطائرات و المرتكبة خارج إقليم الدولة . و الأصل أن هذه الأفعال تقع خارج نطاق تطبيق القوانين الوطنية ، غير أنه مما يبرر هذا التوسع هو مدى مساس الجرائم بأمن وسلامة الطيران المدني و تهديدها الملاحة الجوية الدولية التي باتت تمثل نشاطا حيويا بين الدول . و إعتداء على مظاهر العلاقات الودية و التجارية و السياحية و إنتظامها عبر الدول ، فضلا عما قد تؤدي إليه هذه الأفعال من مساس بحقوق و حريات الأفراد².

¹ - أنظر : د. أشرف توفيق شمس الدين ، جريمة إختطاف الطائرات في الإتفاقيات الدولية - المؤتمر الدولي للطيران المدني بدبي .ص45.

² - الدكتور عبد الواحد محمد فار ، الجرائم الدولية ص472.

الفرع الأول: حالات توافر الصفة الدولية :

يترتب على توافر الصفة الدولية العديد من الآثار المهمة ، و هي تمثل إستثناء على القواعد العامة المطبقة في التشريعات الوطنية ولذلك حرصت المعاهدات الدولية على النص بوضوح على الشروط و الحالات التي تعتبر فيها الجريمة لها صفة الدولية و الذي يجمع بين هذه الحالات أن هناك عنصرا أجنبيا في الجريمة ، يبرر خضوعها للأحكام التي نصت عليها المعاهدات الدولية،و هذا العنصر قد يتعلق بمكان إقلاع أو هبوط الطائرة ، و قد يتصل بخروج طائرات معينة من نطاق سريانها و لا تعد الصفة الدولية متوافرة 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 ¹ .

شروط متعلقة بمكان إقلاع الطائرة :

يتطلب توافر الصفة الدولية أن يكون مكان إقلاع الطائرة التي إرتكبت على متنها الجريمة أو مكان هبوطها الفعلي واقعا خارج إقليم دولة تسجيل هذه الطائرة و ذلك يصرف النظر عما إذا كانت الطائرة في رحلة دولية أو داخلية².

¹- د.أحمد رفعت : الإرهاب الدولي في ضوء أحكام القانون الدولي و الإتفاقيات الدولية و قرارات الأمم المتحدة ، دار النهضة العربية ، 1992 ص82 . د: علاء الدين راشد ، الامم المنخدة و الإرهاب ، دار النهضة العربية ، 2005، ص157.

²-المادة الثالثة في بندها الثالث من معاهدة قمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات لسنة 1970.

ولتنتفي هذه الصفة إذا كان مكان إقلاع الطائرة أو هبوطها واقعا داخل إقليم الدولة المسجلة فيها ، ففي هذه الحالة تعتبر جريمة داخلية لا تثير تطبيق نصوص المعاهدات الدولية المتعلقة بخطف الطائرات .

شروط متعلقة بنوع الطائرات التي تقع الجريمة على متنها :

لا تطبق المعاهدات الدولية على الطائرات المستعملة في الخدمات الحربية و الجمركية أو الشرطة¹. و علة ذلك أنه من الملائم إخضاع هذا النوع من الطائرات للقوانين الداخلية ، وقصر الإختصاص على قانون الدولة التي تتبعها هذه الطائرات بالنظر إلى إتصالها الوثيق بمصلحة الدولة هي الأقدر من غيرها على تحقيق الجريمة و محاكمة مرتكبيها ، و ذلك مالم يكن من غير الجائز تسليم الجاني ، ففي هذه الحالة تلتزم الدولة الأخرى بمحاكمته وفقا لقانونها .

و تطبيقا لذلك فإن خطف إحدى الطائرات الحربية أو الشرطة و تحويل مسارها إلى دولة أخرى ، لا ينفي إختصاص الدولة صاحبة الطائرة ، فلا تكون الدولة التي هبطت فيها الطائرة مختصة بتطبيق قانونها إلا إذا كان من غير الجائز لها أن تسلم مرتكبها إلى الدولة صاحبة الطائرة ، فلا يحوز لها في هذه الحالة تسليمه ، و لا مفر من تطبيق قانونها و محاكمته في إقليمها .

المؤسسات المشتركة و الوكالات الدولية للنقل الجوي:

لا تطبق المعاهدات الدولية سألقة الذكر في حالة الدول المتعاقدة التي تنشئ فيما بينها مؤسسات تشغيل مشتركة النقل الجوي أو وكالات تشغيل دولية و التي تستعمل طائرات تكون محلا لتسجيل مشترك أو دولي ، إذ عليها أن تحدد

¹ - المادة الثالثة غي بندها الثاني من معاهدة قمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات لسنة 1970.

بالنسبة لكل طائرة دولة من بينها يكون عليها مباشرة إختصاصها لأغراض هذه المعاهدة و إخطار المنظمة الدولية للطيران المدني بذلك و على الأخيرة أن تقوم بدورها بتعميم هذه الأخطار على كافة الدول الأطراف في هذه المعاهدة . و في هذه الحالة السابقة فإنه إذا كان مكان إقلاع الطائرة التي ارتكب على متنها الجريمة و مكان هبوطها الفعلي الواقعين داخل إقليم نفس الدولة المحددة كانت الصفة الدولية غير متوافرة¹.

وجود الجاني على إقليم دولة أخرى :

إذا وجد مرتكب الجريمة أو المتهم فيها داخل إقليم دولة أخرى خلاف دولة تسجيل الطائرة محل الجريمة ، فإن قانون هذه الدولة يطبق إستثناء في هذه الحالة.

و ذلك على الرغم من أن الجريمة مرتكبة بالخارج و لا صلة بينها و بين الدولة التي تواجد فيها الجاني على إقليمها . و يعد ذلك مظهرا من مظاهر التعاون الدولي في مكافحة جريمة إختطاف الطائرات .

غير أنه إختصاص مشروط بنوع معين من الجرائم و هي المتعلقة بخطف و سلامة الطائرات ، و مشروط أيضا بتواجد الجاني على إقليم الدولة ، و إمتداد الإختصاص يتقرر بصرف النظر على القبض على المتهم أو فراره. فالتواجد على إقليم الدولة أوسع مدلولاً من تعبير القبض ، و تطبيقاً لذلك يتوافر الإختصاص لقانون الدولة التي يتواجد على إقليمها الجاني حتى و لو تمكن من الفرار بعد ذلك .

¹ - المادة الثالثة فيب00نها الرابع من معاهدة قمع الإسنيلاء غير المشروع على الطائرات

لسنة 1970.

الفرع الثاني: آثار توافر الصفة الدولية :

-الخروج على القواعد العامة في الإختصاص المكاني :

الصفة الدولية خطف الطائرات من جريمة هي التي تفرق بين هذه الجريمة إذا ارتكبت في النطاق الوطني و من ثم كانت جريمة داخلية خالصة .وبين هذه الجريمة إذا توافرت لها الصفة الدولية إذ تعتبر بهذه المثابة جريمة دولية تخضع للقواعد التي نصت عليها الإتفاقية سالفه الذكر . و قد نصت المادة الرابعة من إتفاقية طوكيو لسنة 1963 سالفه الذكر على قاعدة أصولية مفادها " أنه لا يجوز لأي دولة التعرض لطائرة في حالة طيران بغرض تطبيق قانونها الجنائي ، ما لم تكن هي الدولة التي سجلت فيها الطائرة " . و وفقا لهذه القاعدة فإن الأصل هو حرية الملاحة الجوية ، و لا يجوز لدولة أن تفرض تطبيق قانونها بالقوة خارج نطاق إقليمها إلا في حالتين :

- الأولى أن تكون الدولة التي سجلت فيها الطائرة
- الثانية أن تتوافر إحدى الحالات التي نصت عليها المادة الرابعة سالفه الذكر، و هذه الحالات هي :
- أ. أن يكون للجريمة أثر على إقليم الدولة .
- ب.أن تكون الجريمة قد ارتكبتها أو ارتكبت ضد أحد رعايا هذه الدولة أو أحد المقيمين إقامة دائمة بها
- ج.إذا ارتكبت الجريمة ضد أمن هذه الدولة
- د.إذا اشتملت الجريمة على خرق للقواعد اللوائح النافذة في هذه الدولة و المتعلقة بالطيران أو تحركات الطائرات

2. إذا كان مباشرة هذا الإختصاص ضروريا لضمانمراعاة هذه الدولة لأي من تعهداتها طبقا لإتفاقية دولية متعددة الأطراف.

وقد نصت المادة الرابعة من معاهدة قمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات لسنة 1970 على أن:

" على كل دولة متعاقدة أن تتخذ ما يلزم من إجراءات قد تكون ضرورية لتأسيس إختصاصها القضائي بنظر الجريمة و أي فعل آخر من أفعال العنف الأخرى التي تكون قد أرتكبت ضد الركاب أو الطاقم من جانب المتهم بمناسبة إرتكاب الجريمة و ذلك في الأحوال الآتية :

- أ. عندما ترتكب الجريمة على متن الطائرة مسجلة في تلك الدولة.
- ب. عندما تهبط الطائرة التي أرتكب على متنها الجريمة في إقليم تلك الدولة و المتهم ما يزال على متنها .
- ت. إذا أرتكبت الجريمة على متن الطائرة مؤجرة إلى مستأجر يكون مركز عمله الرئيسي في تلك الدولة أو يكون له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن له فيها مثل هذا المركز .
- ث. تقوم كل دولة متعاقدة كذلك بما يلزم من إجراءات مماثلة قد تكون ضرورية لتأسيس إختصاصها القضائي على الجريمة الجريمة في الحالة مت إذا تواجد المتهم في إقليمها ولا تقوم بتسليمه طبقا للمادة الثامنة لأي من الدول المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة .
- ج. لاتستبعد هذه المعاهدة أي إختصاص جنائي يتم مباشرة طبقا القانون الوطني.

المبحث الثاني : جهود منظمة الطيران المدني الدولي لمواجهة إختطاف الطائرات:

إزاء التزايد المستمر لحوادث الإختطاف للطائرات المدنية أسرعت منظمة الطيران المدني الدولي إلى دعوة الدول لإتخاذ التدابير القانونية و الأمنية ، المادية و الفنية و الوقائية بالمطارات و الطائرات لمنع وقوع مثل هذه الحوادث.

المطلب الأول : التدابير القانونية الدولية :

أسفرت جهود منظمة الايكاو عن وضع ثلاث إتفاقيات دولية هي :

- إتفاقية طوكيو لعام 1963 الخاصة بالجرائم و الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات .
- إتفاقية لاهاي لعام 1970 بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات .
- إتفاقية مونتريال لعام 1971 بشأن قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني .

و لقد كانت إتفاقية طوكيو لعام 1963 أول إتفاقية دولية تهتم بالجرائم التي ترتكب على متن الطائرات¹ ، فبينت ماهية الجرائم التي تهدد أمن و سلامة الطائرات و أرست العديد من المبادئ ، الهامة في هذا الشأن .

و من أهم هذه المبادئ ، مبدأ تسليم مرتكب الجريمة ، و القبض عليه و إستجوابه ، الذي يعطي لقائد الطائرة الحق في إستعمال القوة مع أحد الركاب الموجودين على متنها إذا ما أقدم على إرتكاب أحد الأفعال التي يعتبرها القائد مكونة لجريمة خطيرة طبقا لقانون العقوبات في الدولة المسجلة فيها الطائرة فيجوز له أن يقوم بتسليمه إلى السلطات المختصة في أية دولة متعاقدة تهبط فيها الطائرة . و على هذه الدولة أن تتسلمه و تقبض عليه إذا لزم الأمر، و

¹ - وقد إنضمت مصر لهذه الإتفاقية في 12/02/1975.

تحبسه إحتياطيا لمنعه من مغادرة البلاد حتى تقدمه للمحاكمة . كما أنها تلتزم فوراً القبض عليه بتقديمه إلى المحاكمة و معاقبته بالعقوبة المنصوص عليها في قانونها الوطني فإذا لم ترغب الدولة في إجراء هذه المحاكمة فعليها أن تتبع حكم نص المادة السادسة عشر من الإتفاقية و الذي يقضي بإعادة تسليم المختطف إلى الدولة صاحبة الإختصاص الأصيل (دولة جنسية الطائرة) . فالدولة التي هبطت فيها الطائرة تلتزم إذن بناء على هذا إما بمحاكمة المتهم أو بتسليمه إلى دولة جنسية الطائرة أو الدولة التي يكون المتهم تابعاً لها¹ . وقد أثار هذا النص العديد من التساؤلات حول مدى أعمال مبدأ التسليم في جرائم إختطاف الطائرات التي يكون الباعث على إرتكابها تحقيق أهداف سياسية.

لذلك كان موضوع تسليم مختطفي الطائرات من المسائل الرئيسية التي عالجتها إتفاقية لاهاي لعام 1970 . فنصت على أن جريمة إختطاف الطائرات تعتبر ضمن الجرائم التي يجوز فيها تسليم المجرمين و يجب عند إبرام أية معاهدة لتسليم المجرمين ، النص فيها على جريمة إختطاف الطائرات ، و يقتضي هذا النص تعهدت الدول الأطراف في الإتفاقية بإدخال إختطاف الطائرات ضمن إطار تسليم المجرمين المبرمة فعلاً بينهم أو بالتزامهم بالنص في المعاهدات التي سوف تيرم في المستقبل على أن يتم تسليم مختطفي الطائرات بين الدول الأطراف . ولقد كان لمنظمة الايكاو الفضل في وضع هذا النص بعد أن قدمت تقريراً أوردت فيه : إنه منذ بداية عام 1969 و حتى نهاية يونيو 1970 وقعت 118 حالة إختطاف طائرات و 14 حالة نسف و تخريب لشركات طيران تابعة لسبع و أربعين دولة و أن ضحايا هذه الحوادث بلغ 96 قتيلاً و 57 جريحاً² .

¹ - أنظر : سمعان بطرس فرج الله ، تغيير مسار الطائرات بالقوة ، مقال نشر بالمجلة المصرية للقانون الدولي ، العدد 25 ، عام 1969 ص169.

² - راجع : سامي بشر . معاهدة لاهاي عان 1970 حول إختطاف الطائرات - مقال نشر في مجاة القانون المقارن -العددان الرابع و الخامس السنة الخامسة 1972 ص 288.

وقد حددت هذه الإتفاقية نطاق تطبيقها وبينت الأفعال المعاقب عليها فأوجبت على الدول الأطراف فيها توقيع أقصى العقوبات على مرتكبيها و إتخاذ الإجراءات اللازمة للقبض عليهم و محاكمتهم أو تسليمهم ، و نصت على أحكام خاصة بالتصديق عليها و نقضها¹ . و قد صدقت مصر على هذه الإتفاقية في 28 فبراير 1975 .

و لما كان الإعتداء الإرهابي لا يقع فقط أثناء الطيران ، وإنما قد يرتكب أثناء إعداد الطائرة للرحلة للرحلة الجوية ، ضد الركاب عند تجمعهم داخل مبنى المطار أو ضد المطارات و تسهيلات و منشآت الملاحة الجوية ، فقد دعت اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولي ، في الفقرة ما بين 29 سبتمبر إلى 10 أكتوبر سنة 1970 ، إلى عقد مؤتمر لوضع مشروع إتفاق دولي لتحريم كل أفعال العنف الموجه ضد الملاحة الجوية التي من شأنها تهديد أمن و سلامة الطائرة و الركاب و الأموال و إعاقاة الخدمة على الخطوط الجوية العالمية . فأبرمت إتفاقية مونتريال بشأن قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني في 23 سبتمبر 1971 . و لقد جرت الإتفاقية المذكورة الأساليب المستخدمة للخاطف كحالة تدمير الطائرة أو أن تضع جهاز أو مادة من المحتمل أن تدمر الطائرة أو تعرض سلامتها للخطر في حالة الطيرانها ، و حالة تدمير و إتلاف تسهيلات الملاحة الجوية أو التدخل في تشغيلها ، و كذلك حالة قيام الخاطف بإبلاغمعلومات كاذبة من شأنها تعريض سلامة الطائرة و هي في حالة طيران للخطر و وضع متفجرات أو مادة ناسفة بأية طريقة كانت في الطائرة في حالة الخدمة بقصد تفجير الطائرة و إعاقتها عن الطيران² .

¹ - أنظر : محمد فريد العربي -القانون الجوي - الدار الجامعية ، الإسكندرية - 1978 ، ص 42.

² -إنضمت مصر إلى هذه الإتفاقية في 1975/5/20.

أما عن العقوبات ، فإنه على الرغم من إتفاقية طوكيو 1963 قد إعتبرت جريمة إختطاف الطائرات جريمة جنائية دولية ، إلا أنها تركت العقوبات للتشريعات الوطنية دون أن تلزم الدول الأعضاء ، و هذا وجه القصور الذي يشوبها ، بإعتبار مثل هذه الحوادث من قبيل الجرائم الجنائية المعاقب عليها في القوانين الوطنية . و هذا القصور تداركته إتفاقية لاهاي 1970 فنصت في المادة الثانية منها على أنه " تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تجعل الإستيلاء غير المشروع على الطائرات جريمة معاقب عليها بعقوبات قاسية . و كان لهذا النص الأثر الكبير على المشرع الوطني: فالقوانين الوطنية لم تكن تعتبر فعل الـ "Hijacking" جريمة جنائية لها تكييف قانوني مستقل و إنما كانت تنظر لها على أنها مجموعة من الأفعال تنطوي على جرائم معاقب عليها في قوانين العقوبات الوطنية .

و لقد إستجابت غالبية الدول لتوصيات المنظمة الدولية للطيران المدني فأعتبرت جريمة اختطاف الطائرات جريمة جنائية مستقلة يعاقب من يرتكبها بأقصى العقوبات . فأصدرت المكسيك قانونا بذلك عام 1968 ، و تبعتها كوبا بقانونها الصادر في عام 1969 . ثم أصدرت فرنسا القانون رقم 634 لسنة 1970 ، في 15 يوليو 1970 ، الذي أضافت مادة جديدة هي المادة 462 . ألة الباب الثالث من قانون العقوبات الفرنسي تنص على معاقبت كل شخص يتواجد على متن الطائرة و هي في حالة طيران إذا قام بإكراه أو بتهديد بإستعمال القوة بغرض الإستيلاء على الطائرة و ممارسة سيطرته عليها ، بأشغال شاقة من خمسة سنوات ألى عشر سنوات و إذا نتج عن هذه الأفعال جروح أو مرض تكون العقوبة من عشر سنوات إلى عشرين سنة . و في حالة حدوث وفاة شخص أو أكثر تكون العقوبة الأشغال الشاقة المؤبدة ، مع عدم الإخلال بتطبيق

أحكام المواد 3/2، 3/3، 3/4 ، من قانون العقوبات الفرنسي و هي المواد المتعلقة بجرائم القتل و التي تصل فيها العقوبة إلى حد الإعدام¹.

كما إستجاب المشرع الإيطالي لهذه الجهود ، فأصدر في 10 مايو 1976 قانونا خاصا بهذه الجريمة تبنى فيه نصوص الإتفاقيات الدولية و إشتمل على عقوبات مشددة.

و لم يتخطف المشرع المصري عن مسابرة الإتجاه السابق ، فحينما أصدر القانون الخاص بالطيران المدني رقم 28 لسنة 1971 ، خصص الباب الثاني عشر منه للجرائم التي ترتكب ضد أمن و سلامة الطيران المدني ، سواء تلك الموجهة ضد الطائرات أو ضد المطارات و تسهيلات و منشآت الملاحة الجوية ، و لقد حددت المادة 142 من القانون المذكور ماهية جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني ، إذ نصت على أن:

1. أن يقوم بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران ، إذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر .
- أ- أن يدمر طائرة في الخدمة ، أو يحدث بها تلفا يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحتمل أن يعرض سلامتها وهي طيران للخطر .
- ب- أن يقوم بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران ، إذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر .
- ج- أن يقوم بأية وسيلة كانت بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في الطائرة في الخدمة يحتمل أن يدمر هذه الطائرة ، أو أن يحدث بها تلفا يجعلها

¹-أبو زيد رضوان ، القانون الجوي ، قانون الطيران التجاري ، القاهرة ، دار الفكر العربي ، 1982 - ص 19 هامش رقم 37.

عاجزة عن الطيران أو يحدث بها تلفا يحتمل أن يعرض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر .

د-أن يدمر أو يتلف تسهيلات أو منشآت الملاحة الجوية ا وان يتدخل في تشغيلها ، إذا كان من شأن أي من هذه الأفعال احتمال تعريض سلامة الطائرات و هي في حالة طيران للخطر .

ه-أن يقوم بإبلاغها معلومات يعلم أنها كاذبة ، معرضا بذلك سلامة طائرة وهي في حالة طيران للخطر .

و-أن يسرق معدات خدمات تسهيلات الملاحة الجوية أو أية أجهزة أو آلات أو أسلاك تكون لازمة لتأمين سلامة الطيران أو متصلة بها.

2.بعد مرتكبا للجريمة أي شخص يرتكب فعلا من الفعلين الآتيين:

أ- أن يشرع في ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في البند (1) من هذه المادة.

ب-أن يكون شريكا لشخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي من تلك الجرائم

و تنص المادة 160 من ذات القانون على عقوبة من يرتكب تلك الأفعال بالسجن لمدة لا تزيد على خمسة سنوات، فإذا ترتب على الفعل تدمير للطائرة أو لتسهيلات أو لمنشآت الملاحة الجوية شددت العقوبة إلى الأشغال الشاقة المؤبدة.

وفي عام 1992 أصدر المشرع المصري تعديلا لبعض نصوص قانون العقوبات أضاف فيه مواد خاصة بجريمة الإرهاب:

المادة 86 والتي تنص على أنه: "يقصد بالإرهاب في تطبيق أحكام هذا القانون كل استخدام للقوة أو العنف أو التهديد أو الترويع ، يلجأ إليها الجاني تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي أو جماعي، بهدف الإخلال بالنظام العام أو تعريض سلامة المجتمع أو أمنه لخطر، إذا كان من شأن ذلك إيذاء الأشخاص أو إلقاء الرعب بينهم أو تعرض حياتهم أو حرياتهم أو أمنهم للخطر أو إلحاق الضرر بالبيئة ، أو بالاتصالات أو المواصلات أو بالأموال أو بالمباني أو بالأموال العامة أو الخاصة أو إحتلالها أو إستلاء عليها أو منع أو عرقلة ممارسة السلطات العامة أو دور العبادة أو معاهد العلم لأعمالها ، أو تعطيل تطبيق الدستور أو اللوائح".

المادة 88 والتي تنص على أنه : "يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة كل من إختطف وسيلة من وسائل النقل الجوي ، أو البري، أو المائي ، معرضاً سلامة من بها للخطر . و تكون العقوبة الأشغال الشاقة المؤبدة إذا استخدم الجاني الإرهاب أو نشأ عن الفعل المذكور جروح من المنصوص عليها في المادتين 240.241 من هذا القانون لأي شخص كان داخل الوسيلة أو خارجها ، أو إذا قاوم الجاني بالقوة أو العنف السلطات العامة أثناء تأدية وظيفتها في استعادة الوسيلة من سيطرته ، و تكون العقوبة الإعدام إذا نشأ عن الفعل موت شخص داخل الوسيلة أو خارجها"¹.

المطلب الثاني : الإجراءات الأمنية لمواجهة إختطاف الطائرات :

الفرع الأول : لجنة مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني الخاصة بالإستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية :

¹- القانون رقم 97 لسنة 1992 الخاص بتعديل بعض نصوص العقوبات .

في سبتمبر 1968 أحال المجلس التنفيذي للمنظمة الدولية للطيران المدني الدولي موضوع "وضع حد لظاهرة خطف الطائرات" على اللجنة القانونية لدراسته بناء على توصية صدرت من الجمعية العمومية التي انعقدت في سبتمبر 1968 بمدينة بوينوس أيرس¹.

وفي العاشر من أبريل سنة 1969 شكل مجلس المنظمة لجنة خاصة " بالاستيلاء غير مشروع للطائرات " عهد إليها دراسة المشاكل الناتجة من جراء عمليات الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية ، وأيضاً عمليات التخريب أو الهجوم المسلح الموجه ضد الطائرات المستخدمة في النقل الجوي الدولي ، أو ضد التسهيلات الأرضية التي يستخدمها النقل الجوي الدولي . كان من أفضل النتائج التي حققتها تلك اللجنة إعداد مشروع نصوص خاصة بتلك المشكلة أمكن إدخالها فيها بعد ضمن ملاحق اتفاقية شيكاغو (الملحق رقم 17 والخاص بالأمن).

و لقد أدى قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة في 13 ديسمبر 1969 ، و الذي ناشدت فيه الدول الأعضاء معاقبة مرتكبي جرائم اختطاف الطائرات ، و ما أعقبه من انفجار قنبلتين في طائرتين في أوروبا الغربية أثناء طيرانها في فبراير 1970 ، إلى انعقاد دورة غير عادية للجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني في يونيو عام 1970 ناقشت فيها العديد من الموضوعات التي تهدف إلى تطوير النصوص الجنائية المتعلقة بالاستيلاء غير المشروع على الطائرات، و تنظيم كيفية تبادل المجرمين ، و انتهت هذه الدورة بإصدار قرارات متعلقة بالاستيلاء غير المشروع على الطائرات سواء من الناحية الفنية أو من الناحية القانونية .

¹ - أنظر: أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ص17.

كما أصدرت الجمعية عدة قرارات خاصة بمواصفات و ممارسات الأمن و كيفية معاونة الدول في تنفيذ الإجراءات الفنية لحماية الطيران المدني الدولي و الإجراءات الأمن العام خارج الطائرة و أثناء الرحلات و أساليب البحث بواسطة الأشعة و تبادل المعلومات و نشرها و إجراءات تخفيف عواقب الاستيلاء غير المشروع و التقارير الخاصة عن هذه الوقائع .

ولقد إستجاب المشرع المصري لقرارات الأمم المتحدة ، سالفة الذكر فأنشأ في عام 1969 لجنة التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني ، و التي كان مهمتها إعداد أمن الطيران والمطارات و تسهيلات الملاحة الجوية . كما نص في المادة 27 من قانون الطيران المدني المصري لسنة 1981 على منح سلطات للمطار ، بالإشتراك مع السلطات المختصة الأخرى (كالشرطة) لوضع الأنظمة و التعليمات اللازمة لحفظ الأمن بالمطارات و ضمان سلامة الطائرات و التحقق من شخصية الركاب و تفتيشهم للتأكد من عدم حيازتهم لأية أسلحة أو مواد قابلة للإشتعال أو أية مواد أخرى يمكن إستعمالها فيها يهدد الطائرة و الركاب بالخطر .

وقد سار على هذا النهج ، أيضا مشروع قانون الطيران المدني الليبي الذي قضى في المادة 163 على عدم جواز نقل متفجرات و مفرقات و لا أية أسلحة و ذخائر أو أي شيء مما يهدد أمن و سلامة الطائرة و من على متنها إلا بموافقة خاصة مسبقه من الجهة المختصة قانونا بذلك .

الفرع الثاني : دليل أمن الطيران المدني :

و في عام 1971 ، أصدرت منظمة الطيران المدني ICAO وثيقة أطلق عليها دليل الأمن لمنع الأعمال غير المشروعة ضد الطيران المدني

وطبقا لهذه الوثيقة يحق لكل دولة أن تشكل لجنة خاصة تشرف على أمن الطيران المدني الوطني مكونة من ممثلين للهيئات الحكومية و صناعة الطيران ، و يكون لكل مطار لجنة أمن تعني بالدرجة الأولى بالمنطقة المسماة بالمنطقة المعزولة ، وهي منطقة ما قبل صعود الركاب إلى الطائرة حيث يتم فيها احتجازهم قبل صعودهم إلى متن الطائرة ، و تكون فيها الأولوية للركاب الذين تثبت سلامتهم من الناحية الأمنية .

وقد بادرت مصر بإنشاء مثل هذه اللجان في مطاراتها الجمركية الدولية ، مثل مطارات القاهرة و الأقصر و الإسكندرية و أسوان ، وتتشكل لجنة أمن ميناء القاهرة الجوي ، علي سبيل المثال ، من مندوبين عن هيئة الميناء المذكور و الهيئة المصرية العامة للطيران المدني و أجهزة الأمن و الشرطة بالميناء و جمارك الميناء كما توجد لجنة عليا لمقاومة الإرهاب برئاسة وزير الدفاع يدخل في اختصاصها حوادث الإرهاب ضد الطيران المدني .

الفرع الثالث : نصوص الأمن في ملاحق اتفاقية شيكاغو:

في 22 مارس 1974 أقر مجلس منظمة الطيران المدني وثيقة أضيفت كملق لاتفاقية شيكاغو الخاصة بالطيران المدني الدولي ، أعطيت رقم 17 و سميت بوثيقة "ضمان الأمن للطيران المدني الدولي في مواجهة أعمال الاستيلاء غير المشروع". ويضع هذا الملحق الحد الأدنى من الإجراءات و الترتيبات الأمنية التي تتبناها الدول الأطراف و اللازمة لضمان أمن النقل الجوي الدولي ، بهدف كفالة سلامة الركاب و أطقم الطائرة و العاملين الأرضيين بالمطارات و الركاب . وعلى كل دولة أن تعد برنامجا لأمن الطيران المدني فيها ، بغرض ضمان سلامة و انتظام و كفاءة الطيران المدني عن طريق منع أفعال التدخل غير المشروع ضده و الحيلولة دون وقوعها . و كذلك على ملاك الطائرات أن يعدوا برنامجا لأمن الطائرات يتمشى مع المتطلبات الدولية و الوطنية في مجال الأمن . وتتناول مثل هذه البرامج الأحكام و الإجراءات الواردة في الملحق 17

و دليل الأمن الصادر عن سكرتارية المنظمة الدولية للطيران المدني السابق الإشارة إليه وقد قامت مصر بإنشاء لجنة التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني في العاشر من أبريل 1969 لمتابعة أوضاع أمن الطيران و تسهيلات الملاحة الجوية التي وردت بالمادة 17 سالفه الذكر .

وفي سبتمبر 1983 ، و على أثر إسقاط الإتحاد السوفيتي إحدى الطائرات المدنية التابعة لكوريا الجنوبية و وفاة كل من فيها، دعت منظمة الطيران في 24 مارس 1984 إلى عقد جمعية عمومية غير عادية انتهت إلى الموافقة على بروتوكول بتعديل اتفاقية شيكاغو لعام 1944 بإضافة مادة 3 مكرر إلى الاتفاقية المذكورة تنص على منع قيام الدولة باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها ضد الطائرات المدنية¹ .

الفرع الرابع : إعلان بون :

في 18 يوليو 1978 أصدر رؤساء حكومات الدول ، الذين حضروا مؤتمر القمة الاقتصادي في بون بيانا مشتركا بصدد الإرهاب الدولي و جريمة اختطاف عرض الطائرات ، و قد عرض هذا البيان للحالة التي تكون فيها إحدى الدول بمثابة مأوى لمختفي الطائرات ، وقد صدر البيان المذكور عن حكومات كندا و جمهورية ألمانيا الاتحادية و فرنسا و إيطاليا و اليابان و المملكة المتحدة و الولايات المتحدة الأمريكية . وجاء فيه أن رؤساء الدول و الحكومات المهتمة بالإرهاب و احتجاز الرهائن تعترّم تكثيف الجهود المشتركة لمكافحة الإرهاب الدولي وأنه في حالة ما إذا رفضت دولة ما تسليم أو مكافحة مرتكبي جريمة اختطاف إحدى الطائرات أو إذا لم تعد هذه الطائرة ، فإن رؤساء الدول و الحكومات يقررون مجتمعين إيقاف كل الرحلات من و إلى

¹ - أنظر :حبي أحمد البنا ، الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران ، دار منشآت المعارف ، الأسكندرية ، 1994 ، ص18.

تلك الدول . و في ثالث من أكتوبر سنة 1978 عقد اجتماع آخر لممثلي هذه الحكومات بمدينة أوتوا لإدخال تعديلات على الإعلان ، إلا أنه حتى الآن لم تتخذ أية خطوات إيجابية حول ترجمة البيان المشترك الصادر عنها في شكل معاهدة متعددة الأطراف . و لا يزال هذا الإعلان بيانا لسياسة مشتركة و لا يفرض أية الإلتزامات على الدول التي أصدرته .

وفي يوليو 1987 انعقد مؤتمر القمة الاقتصادي بكندا ، و عرض عليه واقعة خطف طائرة باكستانية ، كانت في رحلة من كراتشي إلى بيشاور و إرغام قائدها من قبل المختطفين بالتوجه بها إلى كابول لإجبار حكومة باكستان على الاعتراف بنظام (بابراكارفال) في أفغانستان ، فقرر وقف الرحلات الجوية إلى أفغانستان. وقد التزم الكثير من الدول بإعلان بون ومونتبللو بالرغم من عدم وجود أية قيمة قانونية لهمامن وجهة نظر فقهاء القانون الدولي¹.

الخاتمة :

بعدما إنتهينا من تسليط الضوء على جريمة إختطاف الطائرات سواءا من حيث مفهومها أو أركانها و طابعها الدولي أو من حيث التدابير القانونية و الأمنية إلى سعة منظمة الطيران المدني الدولي إرساء معالمها وتوحيد مضمونها مع إجبار الدول الأعضاء على إحترامها و صولا إلى حماية الملاحة الجوية برمتها.

نستنتج بأن الجهود الدولية هته أثمرت نتائج ملموسة على أرض الواقع ، و الدليل على ذلك هو تراجع نسبة إختطاف الطائرات عبر العالم و هو نتيجة حتمية لتلك الجهود و خاصة لرفع درجة الحيطة و تشديد الإجراءات الأمنية في

¹ - أنظر : رفعت فخري أباير ، الوجيز في القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، 1989، ص 41.

مختلف مطارات العالم تفاديا لحصول كوارث أخرى كالتى حصلت في أحداث
11 سبتمبر 2001 بالولايات المتحدة الأمريكية.