

مكافحة جريمة خطف الطائرات في ضوء الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني

Combating The Crime Of Aircraft Hijacking In Light Of International Agreements Related To Civil Aviation

تاريخ القبول: 2019/12/17

تاريخ الإرسال: 2019/10/05

لذا كان تأمين هذا النقل من الهموم التي يعاني منها المجتمع بعد وقوع حوادث خطف الطائرات وعمل جاهدا في وضع اتفاقيات لمحاولته منع وقوع اختطاف الطائرات وتضييق الخناق على مرتكبيه وحماية راكبيها وتجريم مرتكبيها.

الكلمات المفتاحية: جريمة خطف الطائرات؛ الاتفاقيات الدولية؛ البروتوكولات الدولية؛ التعاون الدولي.

Abstract :

It is well known that air transport is the easiest and fastest means of transport, so it is a popular destination for passengers. Spread fear and fear among those who are present and all those who have a relationship with them outside the means "relatives, friends, public opinion or governments and others" by pressing them to achieve the goals desired by the perpetrators.

Therefore, securing this transfer was one of the concerns of the society after the occurrence of the hijackings and worked hard to develop agreements to try to prevent the hijacking of the planes and

زبيدة ساكري (*)

جامعة الجزائر1

hazar.ngaous@gmail.com

عجة جيلالي

جامعة الجزائر1

adjajilali@yahoo.fr

ملخص:

من المعلوم أن النقل الجوي هو أسهل وسائل النقل وأسرعها، لذلك فهو محل إقبال المسافرين، وقد بلغ قطاع النقل الجوي شأنًا كبيرًا لذلك عادة ما قد يتواجد فيها أو خارجها أشخاص ذو نزاعات شديدة يلجؤون إلى تسخيرها بطرق غير مشروعة بالسيطرة عليها واختطافها وتوجيهها الوجهة التي يريدونها بقصد بث الرعب والخوف لدى المتواجدين عليها وعلى كل من له علاقة بهم خارج الوسيلة "أقارب أو أصدقاء أو رأي عام أو حكومات وغيرها" بالضغط عليهم لتحقيق أهداف يبتغيها الجناة.

(*)- المؤلف المراسل.

Keywords: *Crime of Hijacking airplanes ;international agreements; international protocols; international cooperation.*

tighten the screws on the perpetrators and protect the passengers and criminalize the perpetrators.

مقدمة:

شكلت جريمة خطف الطائرات وتغيير مسارها علامة فارقة تميز وسيلة النقل هذه عن غيرها ، فمنذ ستينيات القرن المنصرم برزت هذه الجريمة بنسبة ملحوظة حتى غدت سببا يهدد أمن المسافرين على متنها⁽¹⁾ ، وكانت أفعال الاختطاف مصحوبة غالباً بإحتجاز الرهائن أو تدمير الطائرة ومن هنا طالب الفقه الدولي باعتبار جريمة خطف الطائرات قرصنة جوية الأمر الذي كان يعني إضفاء صفة الجريمة الدولية.⁽²⁾ ومنذ بداية الثلاثينات بدأت في الظهور محاولات للانتقاص من مزايا استخدام الطائرات كوسيلة سريعة وآمنة للانتقال بالتدخل في تغيير مساراتها باستخدام القوة أو التهديد وتحويلها إلى خط سير آخر، وقد ازدادت حوادث خطف الطائرات في الآونة الأخيرة حتى أصبحت تشكل ظاهرة خطيرة وحقيقية على المجتمع بشكل عام. ولا تقتصر عمليات الإرهاب الموجهة ضد أمن وسلامة النقل الجوي على الاستيلاء على الطائرات فحسب بل تشتمل كذلك الأخطار التي تتعرض لها الطائرة وهي رابضة على أرض المطار وكذلك المنشآت الأرضية في المطار وكذلك مكاتب شركات الطيران.⁽³⁾

ويعد خطف الطائرات بالقوة من أهم مواضيع القانون الجنائي الدولي المعاصر والخاص بمكافحة إرهاب الطائرات وخطفها، خاصة وإن هذه الجريمة باتت تهدد أمن واستقرار الأمم لما تتطوي عليه من مساس بأهم مرافق النقل في العالم⁽⁴⁾ رغم آثار قدم جريمة خطف الطائرات إلى أن أثارها لم تكن بالقدر الذي هي عليه الآن من التأثير في مستقبل الأمم والشعوب وذلك ربما يعود إلى سهولة الاتصال والتقدم العلمي فضلاً عن تطور مرافق النقل الجوي عن ذي قبل، الأمر الذي ساعد على انتشار هذه الجريمة وتعاضم أثارها إلى الحد الذي بات يهدد السلم والأمن الدوليين.



ونتيجة لتزايد تلك الظاهرة بشكل مثير للقلق قد وضعت منظمة الطيران المدني الدولية تعريفاً أوسع لمفهوم التدخل غير المشروع في أعمال الطيران المدني الدولي بحيث إشمئ على الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وأعمال التخريب أو الهجوم المسلح الموجه ضد الطائرات المستخدمة في النقل الجوي الدولي أو ضد المنشآت أو المصالح الأرضية التي يستعملها هذا النقل كمنسف الطائرات وهي راضبة في المطار ومهاجمة الطائرات أثناء هبوطها بسلاح موجود في الأرض وكذلك مهاجمتها وهي تستعد للإقلاع بسلاح موجود فوق الأرض أو مواجهة منشآت المطار.⁽⁵⁾

ومن جانبها دعت المنظمات الدولية كالأمم المتحدة والمنظمة الدولية للطيران المدني والإتحاد الدولي لجمعيات ونقابات طياري الخطوط الجوية إلى وضع تشريع دولي يعاقب على هذه الجريمة وإتخاذ تدابير وقائية للتصدي لها والتحقيق في آثارها ونتائجها.⁽⁶⁾

من هنا يثار التساؤل التالي: كيف تم تطبيق الاتفاقيات المتعلقة بمكافحة جريمة خطف الطائرات؟ وما مدى الحماية التي وفرتها للمتضررين؟ وللإجابة عن هاته الإشكالية سنتعرض بالبحث عن مكافحة جريمة خطف الطائرات وفق منهج تحليلي ومقارن لأهم الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني، وذلك بتقسيم البحث إلى محورين، الإطار المفاهيمي للدراسة (المحور الأول)، تطبيق الاتفاقيات المتعلقة بمكافحة خطف الطائرات (المحور الثاني).

المحور الأول: الإطار المفاهيمي للدراسة

ليست كل أعمال الخطف إرهاب، وإنما تقصد هنا بأعمال الخطف التي تشكل أعمالاً إرهابية التي تتم بقصد بث الرعب والخوف في المجتمع والتي هي أحد الأساليب التقليدية التي يلجأ إليها الإرهابيين لتحقيق أهداف بيتغيها الجناة قد تكون مالية أو سياسية وغيرها.⁽⁷⁾

وسنحاول من خلال هذا المحور توضيح المقصود بخطف الطائرات وأهم الشروط والأركان لقيام هذا النوع من الإجرام وفق الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني وهذا تمهيدا لمكافحة هذا النوع من الإجرام.



أولاً- المقصود بخطف الطائرات:

أورد الفقه الجنائي العديد من التعريفات لهذا النوع من الإجرام التي لم تخرج عن ما جاءت به الاتفاقات الدولية ، سوف نبين ذلك على النحو التالي: (8)

1- في الفقه الجنائي: يقصد بخطف الطائرات بأنه "الاستيلاء على الطائرة أثناء تحليقها في الجو عن طريق اللجوء إلى التهديد المقنع باستخدام وسائل العنف وإجبار طاقمها على تغيير وجهة سيرها والتوجه نحو مطار آخر محايد أو صديق للمختطفين والطائرة". (9)

وعرفه آخرون بأنه قيام أي شخص بصورة غير قانونية وهو على ظهر طائرة في حالة طيران بالاستيلاء عليها أو ممارسة سيطرته عليها بطريق القوة أو التهديد بإستعمالها أو التشريع في ارتكاب أي فعل من هذا القبيل. (10)

وعرفه الدكتور ممدوح توفيق "قيام أي شخص بصورة غير قانونية وهو على متن طائرة في حالة طيران بالاستيلاء عليها أو بممارسة سيطرته عليها بطريق القوة أو التهديد بإستعمالها". (11)

و يعرف خطف الطائرات في المنظور الإسلامي على أنه "أخذ كل طائرة للعدو عنوة بمن فيها من أجل المطالبة بشروط معينة مشروعة ومعاملة من فيها من الركاب أسرى حرب إلى حين إنتهاء الخطف". (12)

2- في الاتفاقات الدولية: بيننا اتفاقينا طوكيو 1963⁽¹³⁾ ولاهاي سنة 1970⁽¹⁴⁾ الأعمال التي تدخل في نطاق جريمة خطف الطائرات بأنها إستخدام العنف أو التهديد بإستخدامه على نحو غير مشروع على متن طائرة وهي في حالة طيران وذلك بهدف عرقلة رحلة الطائرة أو الاستيلاء عليها أو فرض الرقابة عليها والشروع في إتيان أي من هذه الأفعال.

وقد وجهت إنتقادات إلى اتفاقيتي طوكيو ولاهاي اللتين بينتا الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني ولعل أهم هذه الإنتقادات أن الاتفاقيتين لا تنصان على اعتبار الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الطائرات جريمة تستوجب العقاب ولا تلزما الدول التي تهبط على أرضها الطائرة المخطوفة بمحاكمة مرتكبي الاختطاف أو تسليمهم إلى الدولة التي وقع إقليمها أو تسليمهم لدولة تسجيل الطائرة ، ولم تتناول



اتفاقية طوكيو حالة الإشتراك في الفعل ومعاقبته بعقوبة الفاعل الأصلي، أيضا اتفاقية لاهاي لم تعالج جرائم الإعتداء على الطائرة وهي رابضة في المطار أو الجرائم الموجهة ضد منشآت الطيران المدني في المطار.⁽¹⁵⁾

وبالنظر إلى التعريفات السابقة نجد أنها قد قصرت حالة خطف الطائرات وهي في حالة طيران وأثناء تواجد الجناة عليها في حين أنه بالإمكان خطف الطائرات قبل الإقلاع بل أصبحت تشمل الأخطار التي تتعرض لها الطائرة وهي رابضة في أرض المطار وكذلك المنشآت الخدمية للطيران المدني في المطار.⁽¹⁶⁾

لذلك تفادت اتفاقية مونتريال لسنة 1971⁽¹⁷⁾ القصور الوارد في التعريفات السابقة حيث بينت الأعمال غير المشروعة التي تشكل جريمة ضد سلامة الطيران المدني في المادة الأولى من الاتفاقية والتي ترتكب من قبل أي شخص عمدا وبطريقة غير مشروعة وتتمثل في الآتي:⁽¹⁸⁾

- أ- ارتكاب أي عمل من أعمال العنف ضد شخص موجود على متن الطائرة في حالة طيران إذا كان من طبيعة هذا الفعل الإخلال بسلامة الطائرة.
 - ب- أن يدمر طائر في الخدمة أو يحدث بها تلفا يجعلها غير صالح للطيران أو يحتمل أن يعرض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر.
 - ت- أن يقوم بأي وسيلة كانت بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة من شأنها تدمير هذه الطائرة أو التسبب لها بأضرار تجعلها عاجزة عن الطيران أو تعريض سلامتها للخطر أثناء الطيران.
 - ث- أن يدمر أو يتلف منشآت الملاحة الجوية أو مصالحها أو إنزال الضرر بها أو عرقلة عملها إذا كان في ذلك الإخلال بسلامة الطائرة أثناء الطيران.
 - ج- القيام بالإبلاغ بمعلومات يعلم الفاعل أنها كاذبة معرضا سلامة الطائرة للخطر وهي في حالة طيران.
- وبذلك تكون اتفاقية مونتريال قد توسعت في بيان الأفعال غير المشروعة التي توجه ضد سلامة الطيران المدني وتلافت القصور الوارد في الاتفاقيتين السابقتين وسواء تمت هذه على متن الطائرة وسلامتها للخطر.

ومن خلال التعاريف السابقة وفي ظل القصور التي شابها فإننا نصل إلى التعريف الذي نراه الأنسب في رأينا كالاتي " يقصد بخطط الطائرات أي عمل غير قانوني كأعمال السرقة أو القتل أو تهديد النظام الداخلي على متن الطائرة أو تهديد سلامة الأشخاص والطائرة والأموال التي على متنها تخرج عن نطاق العمل الإرهابي المتمثل في خطف الطائرة بالاستيلاء والسيطرة غير القانونية وهي في حالة طيران أو رابضة في المطار إما بالقوة أو بالتهديد بها لتوجيهها الوجهة التي يبتغيها الفاعل بقصد بث الرعب والخوف في نفوس المسافرين أو ذويهم خارج الطائرة (أقارب أو رأي عام أو حكومة) لتحقيق أهداف غير مشروعة أي كان نوعها (مادية أو شخصية أو سياسية)".

ثانيا- شروط قيام جريمة خطف الطائرات:

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

1- الركن الشرعي: الركن الشرعي للجريمة هو الصفة غير المشروعة للسلوك سواء كان فعلا أو إمتاعا، ولتحقيق هذه الصفة يقتضي خضوع السلوك لنص تجريم وعدم خضوعه لسبب إباحة. (19)

وقد جاء في نص المادة الأولى من اتفاقية لاهاي لعام 1970 صريحا في تطلب وجود الجاني على متن الطائرة ويشترط أن تكون الطائرة في حالة طيران. (20)

وقد نصت كل من الاتفاقيات ذات الصلة بجريمة خطف الطائرات (اتفاقية طوكيو 1963 واتفاقية لاهاي 1970 واتفاقية مونتريال 1971) على أهمية إنعدام الأساس القانوني للفعل المرتكب، ويتضح ذلك من إيراد عبارة "الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة" إذ نصت المادة 1 من اتفاقية لاهاي 1970 على "يكون مسئولا جنائيا من كان على متن الطائرة بطريقة غير مشروعة".

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



وعليه فإذا قام أحد ركاب الطائرة بسحب مسدسه وهدد بإطلاق النار على قائدها طالبا منه الذهاب بالطائرة إلى الجهة التي حددها ذلك الراكب أعتبر ذلك حالة من حالات الإستعمال غير الشرعي للقوة وممارسة غير شرعية للسيطرة على الطائرة وبالتالي جريمة خطف الطائرة.⁽²¹⁾

ومن مفهوم المخالفة لا تعتبر جريمة خطف فيام أحد رجال الأمن وهو على متن طائرة مختطفة بإكراه المختطف بالقوة أو بالتهديد بإستعمالها على إعادة السيطرة على الطائرة وإعادة قيادتها إلى قائدها الشرعي.

أما في حالة قيام قائد الطائرة الذي يطير بها مخالفا أمر رؤسائه فإنه لا يعتبر خاطئا وفقا لهذه الاتفاقيات، وكذا الحال فيما لو اصدرت شركة الطيران التي تمتلك الطائرة أوامر إلى أحد أفراد طاقمها بتولي قيادة الطائرة بدلا من قائدها الأصلي وقام القائد المعين بالاستيلاء على الطائرة لأنه يستند على أساس قانوني ولكن المعاقبة على هذه الأفعال وفقا للقانون الداخلي تحت مسمى آخر وفقا للمسؤولية قائد الطائرة.⁽²²⁾

وتحديد المشروعية يتم في ضوء الاتفاقيات الدولية التي تنظم الملاحة الجوية والتشريعات الوطنية وخاصة قانون الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها.⁽²³⁾

2- الركن المادي: جاء نص المادة الأولى من اتفاقية لاهاي لعام 1970 صريحا في تطلب عدة شروط حتى يتوافر الركن المادي بحق مرتكبي جريمة خطف الطائرة وهي:⁽²⁴⁾

أ- الاستيلاء على الطائرة، ويقصد به سيطرة الجاني على الطائرة سواء سيطرة محلية أو حكومية على قيادة الطائرة ففي هذا الفرق الأخير يستطيع الجاني توجيه الطائرة إلى أي جهة يريد الهبوط فيها وذلك بإعطائه أوامر لقائد الطائرة الواقع تحت سيطرته.

ب- أن يقع الاستيلاء عن طريق القوة أو التهديد بها بشرط أن يقع الاستيلاء بالقوة أو التهديد بإستخدامها وهو الإكراه المعنوي الواقع على قائد الطائرة بضرورة إطاعة أوامر الجناة وإلا عرض نفسه والطائرة وركابها للخطر والهلاك.



ت- أن يقع الاستيلاء عن طريق القوة أو التهديد بها بصورة غير مشروعة لكي يقوم الركن المادي في حق الجناة يشترط أن يتم الاستيلاء على الطائرة بصورة غير مشروعة.

3- الركن المعنوي: يجب أن يتوافر لدى الجاني قصد جنائي مكون من عنصري العلم والإرادة أي علمه بأن ما يأتيه من سلوك جريمة معاقب عليها. (25)

ونتيجة للقصور الذي إعتري كل من اتفاقيتي طوكيو ولاهاي فقد أوردت اتفاقية مونتريال لسنة 1971 شروطا لتكون أكثر شمولاً لتطبيق أحكام الاتفاقية تتمثل في الآتي: (26)

أ- قيام أي شخص عمدا بصورة غير مشروعة بأي عمل من الأعمال المنصوص عليها في الاتفاقية معرضا للخطر سلامة الطائرة للخطر أو من المحتمل تعريض سلامتها للخطر، كقيام الشخص بأعمال العنف ضد شخص آخر على متن الطائرة وهي في حالة طيران أو تدمير طائرة في الخدمة، أو أن يحدث بها تلفا يجعلها غير قادرة على الطيران أو يحتتمل أن يعرض سلامتها في حالة الطيران للخطر أو أن يقوم بوضع أو تسبب في وضع جهاز أو مادة في الطائرة في الخدمة يترتب عليه تدمير الطائرة، أو أن يحدث بها تلفا يعيقها عن الطيران أو يعرض سلامتها للخطر وهي في حالة طيران وكل فعل من شأنه تدمير أو إتلاف تسهيلات الملاحة الجوية أو التدخل في تشغيلها بما يمكن أن ينجم عن تعريض سلامة الطائرة للخطر وهي في حالة طيران أو القيام بإدلاء بمعلومات كاذبة تعرض سلامة الطائرة وهي في حالة طيران.

ب- أن يقع الفعل والطائرة في حالة طيران أو أثناء وجودها في الخدمة، وتكون الطائرة في حالة الطيران وفق مفهوم الاتفاقية منذ اللحظة التي يتم فيها إغلاق جميع أبوابها بعد صعود الركاب حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من هذه الأبواب بغرض نزول الركاب، وتعتبر حالة الهبوط الإضطراري في حالة طيران حتى تتولى السلطة المختصة مسؤوليتها عن الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال.

المحور الثاني: التعاون الدولي في مكافحة خطف الطائرات

أسفرت الجهود الدولية من أجل حماية مرافق الطيران المدني من الخطف عن أربعة اتفاقيات دولية هي اتفاقية طوكيو لسنة 1963 بشأن قمع الجرائم والأفعال الموجهة



ضد سلامة الطيران المدني واتفاقية لاهاي لعام 1970 بشأن الاستيلاء غير المشروع على الطائرات واتفاقية مونتريال لعام 1971 بشأن قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني والبروتوكول المكمل لها في 24 فيفري 1988 واتفاقية بيكين وبروتوكول بيكين المعدل لاتفاقية مكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.⁽²⁷⁾ ويمكن الإشارة لأهم أحكام تلك الصكوك فيما يلي:

أولاً: اتفاقية طوكيو عام 1963 لقمع الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة:⁽²⁸⁾

تجرم اتفاقية طوكيو الخاصة بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات الأعمال التي قد تشكل خطراً على سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات الموجودة فيها أو الأفعال التي تعترض الإنضباط وحسن سير النظام على متنها⁽²⁹⁾ أي ما يسمى بالاستيلاء غير المشروع على الطائرة الذي يعرض النقل الجوي ومستخدميه للخطر، ووفقاً للفقرة الأولى من المادة الحادية عشر لاتفاقية طوكيو⁽³⁰⁾ يحدث استيلاء غير مشروع على الطائرة عندما تخطف الطائرة أو يسيطر عليها من خلال الإستخدام الفعلي أو محاولة إستخدام العنف بصورة غير مشروعة وشرط أن يصدر فعل الاستيلاء غير المشروع من متن الطائرة أي من الركاب أو الطاقم وذلك لتميز فعل الخطف عن القرصنة الجوية التي تتم من خارج الطائرة.⁽³¹⁾

كما تشترط المادة نفسها أن تكون الطائرة في وضعية الطيران أي أن الاستيلاء غير المشروع يتم من لحظة إستخدام الطاقة من أجل الإقلاع إلى حين توقف الطائرة بعد الهبوط.⁽³²⁾

كم تحدد اتفاقية طوكيو في فصلها الخامس بعض الإجراءات الواجب على الدول الأطراف إتخاذها في حالة الاستيلاء على الطائرة، وقد إقتصرت هذه الإجراءات على ضمان إنعقاد اختصاص الدولة التي سجلت فيها الطائرة⁽³³⁾، حيث تلتزم الدول الأطراف بحبس المتهم إحتياطياً على ذمة التحقيق لمنعه من الفرار وذلك طيلة فترة المحاكمة أو إلى حين تسليمه أو إبعاده⁽³⁴⁾ ومباشرة التحقيق الأولي للتحقق من صحة الحادث⁽³⁵⁾، كما تقوم الدولة التي هبطت فيها الطائرة بإخطار الدولة التي سجلت فيها

الطائرة والدولة التي ينتمي إليها المتهم وجميع الدول التي يعينها الأمر بالإجراءات التي إتخذتها وموقفها من ممارسة اختصاصها في الملاحقة القضائية. وجهت إنتقادات عدة لاتفاقية طوكيو لعدم تحديدها ماهية الأفعال التي تعرض سلامة الطائرة ومن بداخلها للخطر وعدم تجريمها الشرع بتلك الأفعال وحصر الأفعال المجرمة بتلك التي ترتكب خلال تحليق الطائرة، وإكتفت اتفاقية طوكيو بتكريس الإجراءات التي تضمن إنعقاد اختصاص الدولة التي سجلت فيها الطائرة دون أن تذكر العقوبات المستحقة على إنتهاك أحكام الاتفاقية كما لم تذكر اتفاقية طوكيو موجب تسليم الجاني إلى الدولة التي سجلت فيها الطائرة تاركة بذلك مسألة التسليم للقواعد القانونية العامة التي لا تجيز تسليم الرعايا ولا تجيز التسليم في الجرائم السياسية.⁽³⁶⁾

ثانياً: اتفاقية لاهاي عام 1970 لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات:

دعت المنظمة الدولية للطيران المدني إلى مؤتمر دبلوماسي بمدينة لاهاي في هولندا لمناقشة مشروع اتفاقية جديدة لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، وقد أسفرت جهود المنظمة عن عقد اتفاقية لاهاي لعام 1970 بعد أن بلغ عدد الحوادث التي أرتكبت على متن الطائرات أو ضدها خلال عام 1969 إحدى وثمانين حادثة وكان قد إتضح عند تنفيذ اتفاقية طوكيو بها ثغرات كثيرة حتى أنها لم تسعف في مواجهة اختطاف الطائرات بصورة فاعلة.⁽³⁷⁾

إستدركت الاتفاقيات التي تلت اتفاقية طوكيو هذه الشوائب فجاءت لتعالجها من جهة ولتستجيب إلى إرتفاع عدد عمليات خطف الطائرات في الستينيات والسبعينات من جهة أخرى مسجلة بذلك بعض التطور في مجال إستيعاب الإعتداءات الجوية، فجاءت اتفاقية مكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المعروفة باتفاقية لاهاي لتحدد ماهية الأفعال التي تشكل خطراً على الطيران المدني على أنها: "قيام أي شخص على متن رحلة جوية بالاستيلاء غير المشروع على تلك الطائرة بواسطة العنف أو التهديد بإستخدام العنف أو أي شكل آخر من أشكال التخويف والسيطرة عليها أو محاولة ارتكاب تلك الأعمال"⁽³⁸⁾.



وفي حين أقيت اتفاقية لاهاي على شرط وقوع الاستيلاء عندما تكون الطائرة في وضعية الطيران إلا أنها لم تعتمد معيار تشغيل محركات الطائرة بل وسعت إطار الطيران ليشمل المرحلة الممتدة بين إقفال أبواب الطائرة بعد صعود الركاب وإعادة فتحها عند الوصول⁽³⁹⁾، وفي حالة الهبوط الإضطراري تستمر حالة الطيران إلى حين تولي السلطات المختصة مسؤولياتها تجاه الطائرة والأشخاص والممتلكات الموجودة على متنها.⁽⁴⁰⁾

كما وسدت اتفاقية لاهاي ثغرات أخرى في اتفاقية طوكيو فألزمت الدول الأطراف فرض عقوبات قاسية على جرم اختطاف طائرة وأخرجت جريمة خطف الطائرة من نطاق الجرائم السياسية ملزمة الدول الأطراف بتسليم المتهم إلى الدولة الطالبة ما لم يكن من رعاياها على أساس أن تسليم الرعايا لدولة أجنبية مبدأ ترفضه القواعد القانونية الدولية والوطنية، غير أن هناك قيودا ورد في الفقرة الثالثة من المادة الثامنة من اتفاقية لاهاي مؤداه مراعاة الشروط المنصوص عليها في قوانين الدولة المطلوب منها التسليم⁽⁴¹⁾، فإن أجاز القانون الوطني عملية التسليم تلزم الدولة بالتسليم وإن منعه تكون الدولة في حل من التسليم هذا طبعا إذا كان المتهم أجنبيا لأن كل دول العالم تحظر تسليم رعاياها إلى دولة أجنبية.

ومع ذلك أنتقدت اتفاقية لاهاي لأنها أغفلت فرض جزاءات على الدول الأطراف التي تتهاون في تطبيق أحكامها ولم تتطرق إلى الجرائم المرتكبة ضد الطائرات عندما لا تكون في وضعية الطيران كما لو كانت متوقفة في المطار، ولا إلى الجرائم المرتكبة ضد المنشآت الأرضية في المطارات أما من الناحية التقنية فقد نصت اتفاقية لاهاي في المادة السادسة على عدة تدابير تتخذها الدولة التي يوجد المجرم أو المتهم في إقليمها عند ارتكاب الفعل الجرمي كاحتجاز المتهم وإجراء التحقيق الابتدائي وتمكين المتهم من الإتصال بحكومته ثم إخطار الدولة المعنية ولكنها أسقطت التدابير الأخرى التي سبق أن وردت في اتفاقية طوكيو مثل صلاحيات قبطان الطائرة وحماية الركاب الذين يضطرون إلى الهبوط في بلد لا يرغبون في دخوله.⁽⁴²⁾

ثالثاً: اتفاقية مونتريال عام 1971 لقمع جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني والبروتوكول التكميلي لعام 1988:

تاريخياً جاءت كل من اتفاقية طوكيو واتفاقية لاهاي إستجابة لظواهر خطف الطائرات وبغية إعادة السيطرة على الطائرة أثناء طيرانها، أما اتفاقية مونتريال الخاصة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني فقد عالجت أعمال العنف التي تهدف إلى تدمير الطائرة بشكل عام، فجرمت المادة الأولى من اتفاقية مونتريال أفعال العنف المرتكبة عن قصد وبصورة غير شرعية ضد شخص على متن طائرة في الجو إذا كان من المرجح أن يهدد ذلك سلامة الطائرة أو وضع جهاز تفجير على متن طائرة أو مواد تفجير قد تدمر الطائرة أو تحدث فيها تلفاً يحول دون طيرانها أو يعرض سلامتها للخطر أو محاولة القيام بذلك أو الإشتراك مع شخص يقوم بأفعال من هذا النوع أو يحاول القيام بها، كما جرمت اتفاقية مونتريال تدمير أو تلف تسهيلات الملاحة الجوية أو التدخل في تشغيلها أو إعطاء المعلومات المغلوطة إذا كان من شأن ذلك أن يعرض سلامة الطائرة إلى الخطر.⁽⁴³⁾

وكما في اتفاقية لاهاي تلزم اتفاقية مونتريال الدول الأطراف بإنزال عقوبات شديدة بحق المجرمين إلا أنها لم تحدد هذه العقوبات منيطة ذلك بالدول الأطراف، وخلافاً للاتفاقيات التي سبقتها لم تشترط اتفاقية مونتريال حصول وقوع الجرم على متن الطائرة بل جرمت أعمال التخريب الموجهة ضد الطائرات خلال رحلاتها الجوية أي مند بدء الإجراءات التحضيرية من قبل الطاقم الأرضي والمضيفين وإلى حين مرور أربع وعشرين ساعة على هبوط الطائرة⁽⁴⁴⁾، ولا تقتصر أعمال التخريب على العنف الموجه ضد الأشخاص الموجودين على متن الطائرة بل تشمل أيضاً أولئك الموجودين في منشآت الملاحة الجوية إذا شككت تلك الأعمال خطراً على سلامة الطائرة.⁽⁴⁵⁾

وفي عام 1988 ألحقت اتفاقية مونتريال ببروتوكول لقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني والذي أضاف بعض الإعتداءات إلى قائمة الأعمال التخريبية الواردة في المادة الأولى من اتفاقية مونتريال فأضافت إلى تلك القائمة استخدام الأجهزة أو المواد أو الأسلحة عن قصد وبصورة غير شرعية من أجل ارتكاب أعمال عنف ضد أي شخص في المطارات المدنية تؤدي إلى إصابته إصابة



خطرة أو موته أو ضد منشآت أو طائرات في المطارات المدنية تؤدي إلى تدميرها بشكل جزئي أو كلي أو تعيق خدمات المطار.

رابعاً: اتفاقية بيكين وبروتوكول بيكين المعدل لاتفاقية مكافحة الاستيلاء غير

المشروع على الطائرات:

إنطلقت مراجعة اتفاقيتي لاهاي ومونتريال من خلال إجتماعات عدة عقدتها المنظمة الدولية للطيران المدني ابتداءً من العام 2008 ناقشت فيها الدول المشاركة ثغرات اتفاقيتي لاهاي ومونتريال في ضوء المستجدات اللاحقة بسلامة الطيران المدني بعد الحادي عشر من سبتمبر 2001⁽⁴⁶⁾ فكانت مقترحات عديدة منها ما يتعلق بقواعد التسليم وبتجريم نقل أسلحة الدمار الشامل عبر الطائرات المدنية والمعاقبة على إيواء الفارين ممن ارتكبوا هذه الجرائم وإستبعاد نشاطات القوات المسلحة التي تقع ضمن نزاع مسلح من نطاق أي اتفاقية جديدة حول الطيران المدني.⁽⁴⁷⁾

وشكلت هذه المقترحات المحاور النقاشية الأساسية للمؤتمر الدبلوماسي الدولي لبحث تعديل اتفاقيتي لاهاي ومونتريال الذي إنعقد في بيكين (الصين) من 30 أبريل 2010 إلى 10 سبتمبر 2010 بمشاركة إحدى وسبعين دولة، ونتج عن المؤتمر الدبلوماسي اتفاقية بيكين التي حلت محل اتفاقية مونتريال وبروتوكول بيكين المعدل لاتفاقية مكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات أي اتفاقية لاهاي.

وتتلخص أبرز التعديلات التي تبنتها اتفاقية بيكين والبروتوكول المعدل لاتفاقية لاهاي على الشكل الآتي:⁽⁴⁸⁾

- 1- تجريم عدة أعمال لم تلحظها اتفاقيات الملاحة الجوية سابقاً وأولها طبعاً الهجمات الشبيهة بالحادي عشر من سبتمبر أي إستخدام طائرة مدنية لتسبب بالموت أو الأذية الجسدية الجسيمة أو إلحاق الأضرار الجسيمة بالأماكن أو البيئية.⁽⁴⁹⁾
- 2- ملاحقة الجرائم غير المكتملة والجرائم التابعة، فقد جرمت اتفاقية بيكين وبروتوكول بيكين المعدل لاتفاقية لاهاي التهديد المباشر أو غير المباشر بارتكاب هذه الاعمال والتخطيط لها وإعطاء الأوامر بتنفيذها، كما جرمت اتفاقية بيكين والبروتوكول الملحق باتفاقية لاهاي إيواء الفارين وتقديم المساعدة لهم، وعليه تساهم

ملاحقة الجرائم غير المكتملة في إتباع سياسة وقائية تسمح بملاحقة الجريمة الإرهابية قبل وقوعها وهي سياسة لم يكرسها نظام طوكيو - لاهاي - مونتريال.

3- توسيع قواعد الاختصاص القضائي فبدلا من حصر الاختصاص القضائي بالدولة التي سجلت فيها الطائرة أعطت كل من اتفاقية بيكين وبروتوكول بيكين صلاحية الملاحقة القضائية للدولة التي ينتمي إليها المدعى عليه أو المجني عليهم وذلك من أجل ضمان ملاحقة الجناة من قبل أكبر عدد من الدول.⁽⁵⁰⁾

ومع ذلك فثمة تطورات هامة أضافتها اتفاقية بيكين وبروتوكول بيكين على القانون الدولي المتعلق بمكافحة لاختطاف الطائرات تتجلى في توسيع أشكال الاختطاف ضد وسائل الطيران المدني لتشمل نموذج الحادي عشر من سبتمبر 2001 والتأكد من أن ملاحقتها لا تشمل تنفيذها فحسب بل أيضا المتورطين في التحضير والتخطيط والإيواء والتهديب وغيرها من الأعمال السابقة والملاحقة للتنفيذ.⁽⁵¹⁾

خاتمة:

يستشف مما تقدم أنه رغم وجود اتفاقيات دولية تتعلق بجريمة خطف الطائرات المدنية (اتفاقية طوكيو لسنة 1963 واتفاقية لاهاي لسنة 1970 واتفاقية مونتريال لسنة 1971 واتفاقية بيكين لسنة 2010) إلا أن ظاهرة اختطاف الطائرات المدنية لا تزال مستمرة مع تزايد عدد الطائرات ومستخدميها ، الأمر الذي قد يؤدي إلى مضاعفة الأضرار الناجمة عن هذه الجريمة.

ومن الطبيعي أن تنتهي هذه الدراسة إلى نتائج أوردتها بصيغة مختصرة فيما يلي:

- تزايد واتساع ظاهرة خطف الطائرات التي أخذت من وسائل النقل الجوي هدفا أساسيا مع تنامي الجهود الدولية والوطنية لمواجهتها بتدابير وقائية متطورة.
- إن إجراءات التأمين والرقابة والتفتيش والتدريب تمثل منظومة متكاملة تسعى إلى ضمان أعلى درجات الأمن للطيران المدني الدولي.
- عدم وجود منظمة دولية مستقلة يتم من خلالها اعتماد تصميمات الأجهزة والمنشآت الخاصة بالكشف وتصميمات المطارات الدولية ودورية التفتيش والرقابة على الالتزام بالمعايير الدولية.

- إن نتائج تحليل آثار ومخاطر خطف الطائرات وتقارير المراقبة والتفتيش عن الإجراءات التأمينية والوقائية تؤكد الحاجة الملحة إلى المراقبة الدائمة والتطوير المستمر وإختراع أساليب حديثة للحد من آثار ومخاطر هذا النوع من الإجرام.
- تتأثر حركة النقل الجوي بعمليات الخطف نتيجة تحويلها كأداة حرب يصبح مردودها ضعيفا نتيجة تحول بعض المسافرين لوسائل أخرى أكثر أمانا وأقل سعرا.
- قصور الاتفاقيات الدولية والإقليمية المتعلقة بالطيران المدني عن الالتزام بالتسليم والغموض في قواعد الإحالة أو الإنابة القضائية.
- بناءً على نتائج الدراسة يمكن تقديم بعض الاقتراحات التي يعتقد أنها إن نفذت بالشكل الصحيح والسليم سيكون ذلك مدعاة إلى حل الكثير من مشاكل وحوادث الإرهاب الجوي وضمان سلامة المسافرين والمنشآت المخصصة للطيران، يظهر ذلك فيما يلي:
- عدم اعتبار خطف الطائرات من الأفعال التي تخضع لتقدير كل دولة.
- التزام كل دولة متعاقدة بإزالة العقوبات القانونية التي تحول دون تسليم مرتكبي جريمة خطف الطائرات أو التدخل في خدمات الطيران المدني.
- إدراج جرائم خطف الطائرات في معاهدات التسليم بين الدول.
- تطوير التعاون الدولي في مجال منع ارتكاب جريمة خطف الطائرات أو التدخل في خدمات الطيران المدني الدولي والالتزام بمبدأ المساعدة وتبادل المعلومات المتعلقة بعمليات الاختطاف ومرتكبيها بين الأجهزة المعنية في الدول المتعاقدة.
- توحيد العقوبات على المستوى الدولي لجميع أشكال الخطف التي ترتكب ضد وسائل النقل.
- ضرورة تعزيز وتكثيف الاهتمام الدولي بالقائمين على مهام الأمن في مجال الطيران المدني بالإضافة إلى تطوير التكنولوجيا المستعملة في مجال النقل الجوي وبخاصة في مجالات التدريب والتدابير الأمنية الوقائية.
- تعزيز وتطوير عمل اللجنة القانونية بالمنظمة الدولية للطيران المدني لتكثيف التعاون الدولي لصياغة الاتفاقيات الدولية اللازمة لأمن الطيران المدني من ظاهرة خطف الطائرات.

- ضرورة العمل على تفعيل التعاون الدولي في مراقبة تنفيذ مختلف الإجراءات الهادفة إلى تأمين سلامة النقل الجوي ضد عمليات الخطف.

الهوامش والمراجع:

- (1) - حسن محيو، قانون الطيران (الملاحة الجوية، النقل الجوي، الحوادث الجوية) على ضوء التشريعين الدولي والليباني، الطبعة الثانية، دن.د.م.ن 1992، ص 74.
- (2) - وسام خالد عبد العالي، الإرهاب الدولي والكفاح المسلح في القانون الدولي العام، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2017، ص 80.
- (3) - محمد أمير رضوان سيد، الإرهاب والآليات الدولية لمكافحة، دراسة مقارنة بين القانون الدولي العام والشريعة الإسلامية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى، 2018، ص 157.
- (4) - عبيد سيف الطنجي، الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات والعوامل المؤثرة في معدلات جريمة خطف الطائرات، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، جامعة الشارقة، المجلد 15، العدد 01، جويلية 2018، ص 230-231.
- (5) - عبد الله نوار شعت، التعاون الدولي في مكافحة الجريمة المنظمة والإرهاب الدولي، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2017، ص 73.
- (6) - علي يوسف شكري، الإرهاب الدولي في ظل النظام العالمي الجديد، إيتراك للنشر والتوزيع، القاهرة، مصر، 2008، ص 86.
- (7) - عبد الله نوار شعت، مكافحة الإرهاب الدولي عبر المواجهة الأمنية وتسليم المجرمين بين الحدود، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2018، ص 119.
- (8) - رجب عبد المنعم متولي، الإرهاب الدولي واختطاف الطائرات في ضوء القانون الدولي المعاصر، دراسة نظرية تطبيقية على الأحداث الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2002، ص 144.
- (9) - عمران كمال الدين، السياسة الجنائية المنتهجة في مواجهة جريمة الإرهاب - دراسة في إطار التشريع الدولي والوطني والفقهاء الإسلامي - مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، 2018، ص 105.
- (10) - سامي جاد عبد الرحمن واصل، إرهاب الدولة في إطار قواعد القانون الدولي العام، ص 330.
- (11) - ممدوح توفيق، الإجرام السياسي، دار الجليل، مصر، د.س.ن، د.ط، ص 24.
- (12) - هيثم عبد السلام محمد، مفهوم الإرهاب في الشريعة الإسلامية، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، 2005، ص 225.
- (13) - إتفاقيات الأفعال والجرائم الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963.



- (14) - إتفاقية قمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970.
- (15) - هيثم الناصري، خطف الطائرات في الممارسة والقانون، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم
- (16) - عبد الله نوار شعت، مكافحة الإرهاب الدولي عبر المواجهة الأمنية وتسليم المجرمين بين الحدود، مرجع سابق، ص 122.
- (17) - إتفاقية قمع جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971.
- (18) - أسيل باقر جاسم، صفاء تقي عبد نو، أحمد سلمان الشهاب، قيام مسؤولية الناقل عن الإخلال بضمان السلامة في حوادث الإرهاب الجوي، مجلة واسط للعلوم الإنسانية، العراق، العدد 22، 2013، ص 123.
- (19) - أكرم نشأت إبراهيم، القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن، الطبعة الأولى، مطبعة الفتيان، بغداد، العراق، 1988، ص 79.
- (20) - نصت المادة الأولى من إتفاقية قمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات لعام 1970 "يعد مرتكباً لجريمة يشار فيها بعد بإسم "الجريمة" أي شخص على متن الطائرة وهي في حالة طيران يقوم على نحو غير مشروع بالقوة أو بالتهديد بها أو بأي شكل من أشكال الإرهاب بالإستيلاء على تلك الطائرة أو الممارسة السيطرة عليها أو يحاول ارتكاب أي فعل من تلك الأفعال أو يكون شريكاً مع شخص يرتكب أو يحاول ارتكاب أي من تلك الأفعال".
- (21) - إمام حسنين عطا الله، الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة (دراسة مقارنة) دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 816 وأيضاً هيثم أحمد حسن الناصري، خطف الطائرات، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، الطبعة الأولى، بيروت، لبنان، 1976، ص 18.
- (22) - عبد الكريم درويش، الإستيلاء غير المشروع على الطائرات والسفن، بحث مقدم إلى كلية الدراسات العليا، دبلوم العلوم الجنائية، مركز بحوث الشرطة، الإسكندرية، مصر، 1986، ص 49 نقلاً عن إمام عطا الله، الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة، دراسة مقارنة، مرجع سابق، ص 816.
- (23) - اسامة مطصفي إبراهيم، جريمة إختطاف الطائرات المدنية في القانون الدولي والفقهاء الإسلامي، دراسة مقارنة، منشورات حلبي الحقوقية، لبنان، 2003، 2003، ص 52.
- (24) - ناعمة علي سلطان الزعابي، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن أضرار الإرهاب الموجه ضد أمن وسلامة الطيران المدني وفقاً للقانون الإماراتي والإتفاقيات الدولية، أطروحة مقدمة لإستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، 2016، ص 27.
- (25) - منتصر سعيد حمودة، الإرهاب الدولي، جوانبه القانونية ووسائل مكافحته في القانون الدولي العام والفقهاء الإسلامي، مرجع سابق، ص 137.
- (26) - علاء التميمي عبدة، مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب طبقاً لأحدث الإتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2017، ص 78.



(27) - أسامة مصطفى إبراهيم، جريمة إختطاف الطائرات المدنية في القانون الدولي والفقہ الإسلامي، مرجع سابق، ص 49.

(28) - تعد إتفاقية طوكيو لسنة 1963 أول محاولة تستهدف تجريم عمليات الخطف الجوي للطائرات واتخاذ التدابير اللازمة لمعاقبة الخاطفين حيث كلفت المنظمة الدولية للطيران المدني لجنتها القانونية بإعداد مشروع إتفاقية في هذا الصدد عام 1950 وقد قامت اللجنة خلال إجتماعها عام 1959 بمدينة ميونيخ بإعداد مشروع الإتفاقية وكان الغرض منه هو تحديد مبادئ الإختصاص القضائي وتعيين القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي ترتكب على متن الطائرة اثناء طيرانها ومنح قائد الطائرة سلطات قانونية على الطائرة وملاحيقها وركابها، وقد تم تعديل هذا المشروع في إجتماع مونتريال عام 1962 واقرت صيغته النهائية في إجتماع روما الذي عقد في صيف نفس العام ثم قامت منظمة الطيران المدني بالدعوة على عقد مؤتمر دولي في طوكيو عام 1963 في الفترة من 20 أوت إلى 14 سبتمبر 1963 والذي إنتهى بالموافقة عليها بعد إدخال بعض التعديلات على نصوصها في 14/09/1963، راجع في ذلك سلامة إسماعيل محمد، مكافحة الإرهاب الدولي "خطف الطائرات والسفن، شرح القرصنة الجوية والبحريتين دراسة تحليلية مؤيدة بالإتفاقيات والمعاهدات الدولية، د، د، ن، الطبعة الثانية، 2005، ص 206.

(29) - المادة 1 و2 من إتفاقية طوكيو عام 1963 لقمع الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة.

(30) - المادة 11 فقرة أولى "عندما يرتكب شخص ما على نحو غير مشروع بالقوة أو بالتهديد بها فعلا من أفعال التدخل في استعمال طائرة في حالة طيران أو الإستيلاء عليها أو ممارسة السيطرة عليها أو عندما يشرع في ارتكاب ذلك الفعل تتخذ الدول المتعاقدة كل الإجراءات الملائمة لإعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي أو للإحتفاظ بسيطرته عليها.

(31) - خليل حسين، مكافحة الإرهاب الدولي، الإتفاقيات والقرارات الدولية والإقليمية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2012، ص 27.

(32) - المادة 1 فقرة 3 من إتفاقية طوكيو عام 1963 لقمع الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة.

(33) - المادة 3 فقرة 2 من إتفاقية طوكيو عام 1963 لقمع الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة.

(34) - المادة 12 فقرة 2 من إتفاقية طوكيو عام 1963 لقمع الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة.

(35) - المادة 13 فقرة 2 من إتفاقية طوكيو عام 1963 لقمع الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة.

(36) - Legislative Guide to the universal anti-terrorism conventions and protocols, United nations office for drugs and crime, New york 2003, page 9 para 21



<http://www.undc.org/pdf/crime/terrorism/explanatory-english2.pdf>
(accessed 10/09/2019 at 09: 55 h).

(37) - حسن النمر، عالمية جريمة الإرهاب بين المواجهة التشريعية المحلية والدولية، مرجع سابق، ص 452-453.

(38) - المادة 1 من إتفاقية لاهاي عام 1970 لقمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات.

(39) - المادة 3 فقرة 1 من إتفاقية لاهاي عام 1970 لقمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات.

(40) - قيدا نجيب محفوظ، مكافحة الإرهاب قبل هجمات 11 أيلول 2001 وما بعدها، مرجع سابق، ص 34.

(41) - المادة 8 الفقرة 3 "على الدول المتعاقدة التي تجعل التسليم مشروطا بوجود معاهدة قائمة أن تعتبر الجريمة كإحدى الجرائم القابلة للتسليم فيما بينها مع مراعاة الشروط المنصوص عليها في قوانين الدولة التي يطلب منها التسليم".

(42) - خليل حسين، مكافحة الإرهاب الدولي، الإتفاقيات والقرارات الدولية والإقليمية، مرجع سابق، ص 56.

(43) - المادة 1 "1- يعد مرتكبا لجريمة أي شخص يرتكب عمدا ودون حق مشروع فعلا من الأفعال التالية:

أ- أن يقوم بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران إذا كان هذا العمل من شأنه أن يعرض سلامة تلك الطائرة للخطر.

ي- أن يدمر طائرة في الخدمة أو يحدث تلفا يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحتمل أن يعرض سلامتها للخطر.

ج- أن يقوم بأي وسيلة كانت بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مواد في طائرة في الخدمة يحتمل أن تدمر تلك الطائرة أو أن تحدث بها تلفا يجعلها عاجزة عن الطيران أو أن تحدث بها تلفا يحتمل أن تعرض سلامتها في حالة الطيران للخطر.

د- أن يدمر أو يتلف تسهيلات الملاحة الجوية أو أن يتدخل في تشغيلها إذا كان من شأن أي من تلك الأفعال أن يعرض سلامة سلامة الطائرات في حالة الطيران للخطر.

هـ- أن يقوم بإبلاغ معلومات يعلم انها كاذبة معرضا بذلك سلامة أي طائرة في حالة طيران للخطر.

2- يعد مرتكبا لجريمة أي شخص يرتكب فعلا من الفعلين الآتيين:

أ- أن يشرع في ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة.

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

(44) - إتفاقية مونتريال عام 1971 لقمع جرائم الإعتداء على سلامة الطيران المدني، المادة 2 (ب).

(45) - Roberta Arlond، The International Criminal Court as an Instrument for Reprising Terrorism، Transnational Publishers، Ardsley New York 2004، page 11.

(46) - <http://www.un.org/ga/search/view-doc.asp?symbol=S/RES/748>.

(Accessed 11/09/2019 At 14: 57 h).



- (47) - حكيم غريب، الإرهاب الجوي، قراءة أمنية، المجلة الجزائرية للدراسات السياسية، المجلد 1، العدد 2، المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية، الجزائر، 2014، ص 36.
- (48) - Damien Van Der Toom، September 11 inspired aviation counter- Terrorism Convention and Protocol Adopted، The American Society of Internationale Law Insights، Vol 15 No 13، 26 january 2011 <http://www.asil.org/insipghts/110126.cfm> (accessed 13 septembre 2019 At 10: 30 h)
- (49) - إتفاقية بيكين المعدل لإتفاقية لاهاي المتعلقة بالإستيلاء غير المشروع على الطائرات، المادة 1 (و).
- (50) - إتفاقية بيكين المعدل لإتفاقية لاهاي المتعلقة بالإستيلاء غير المشروع على الطائرات المادة 8 (1) (هـ) والمادة 8 (2) (i).
- (51) - علاء الدين راشد، الأمم المتحدة ومكافحة الإرهاب قبل وبعد 11 سبتمبر مع تحليل الصكوك العالمية لمكافحة الإرهاب، مرجع سابق، ص 136.