

جامعة أمحمد بوقرة - بومرداس



كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون الخاص

الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في القانون
تخصص: قانون خاص

إشراف الدكتور:

حمزة جقبوبي

من إعداد الطالبتين:

- راضية شابني

- لامية مساليت

أعضاء لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
أ. مبدوعة لخضر	أستاذ محاضر أ	جامعة أمحمد بوقرة - بومرداس	رئيسا
أ. جقبوبي حمزة	أستاذ محاضر أ	جامعة أمحمد بوقرة - بومرداس	مشرفا ومقررا
أ. حبشاوي ليلي	أستاذة محاضرة ب	جامعة أمحمد بوقرة - بومرداس	ممتحنة

السنة الجامعية: 2022/2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وعرفان

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على نبينا وحبينا محمد صلى الله عليه وسلم وعلى آله وصحبه أجمعين.

فإننا نشكر ونحمد الله جل وعلا على ما آتانا من فضله، فقد هيا لنا كل الظروف ويسر لنا إنجاز هذا العمل بفضله، فله الحمد أولاً وآخراً على كل شيء سبحانه وتعالى.

وبعد هذا فلا يسعنا إلا أن نتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى المشرف الدكتور جقبوبي حمزة على تفضله بالإشراف على هذا البحث والنصائح والإرشادات التي قدها لنا طوال فترة إعداد المذكرة ومهما كتبنا له من كلمات الشكر والامتنان فلا نستطيع أن نشكره حق الشكر على كل الإخلاص والوفاء ... فجزاه الله كل الخير وجعل الجهد المبذول في ميزان حسناته.

كما نتقدم بالشكر إلى كل أساتذة القسم الأفاضل والمسؤولين على المكتبة بكلية الحقوق والعلوم السياسية لجامعة بومرداس.

سائلين المولى عز وجل التوفيق للجميع والمزيد من النجاح

إهداء

الحمد لله الذي وفقني لتثمين هذه الخطوات في مسيرتي الدراسية بمذكرتي هذه والنجاح

بفضله تعالى، وأهدي نجاحي إلى :

من يناديها فؤادي قبل لساني

إلى ينبوع الحب والتضحية والصبر والحنان.

إلى أعز إنسانة في حياتي، التي أنارت دربي بنصائحها،

إلى من كانت بحرا صافيا يفيض بالحب والبسمة

إلى أمي حبيبتي

إلى من هو في قلبي حاضر

إلى الحنان الذي ضمني إلى صدره

إلى الرجل الذي لطالما كان سندا لي طوال حياتي وعلمي الصبر والاجتهاد

إلى من غرس في أعماقي الكبرياء

إلى أبي الغالي

إلى من كانوا رمزا للعطاء والاخلاص التي تشرق شمسي من بين أيديهم

إلى إخوتي خليفة، بشير، ماسي

إلى روح جدي الطاهرة رحمه الله إلى جدتي شفاها الله

إلى خطيبي وعائلته الكريمة

إلى صديقاتي المقربات سامية، ماجدة، لبنى

إلى كل الأصدقاء ومن كانوا برفقتي ومصاحبتي أثناء دراستي الجامعية

إلى كل الأشخاص الذين أحمل لهم المحبة والتقدير.

إلى الأستاذ المشرف الدكتور جقبوبي حمزة اللذي طالما كان لي سندا طيلة فترة الخمس

سنوات ومصدر قوتي، والذي كان قدوة لي، حفظه الله وجزاه خيرا.

راضية

مقدمة

مقدمة:

تعتبر الطائرة اليوم من أهم وسائل النقل في العالم على الإطلاق، وذلك بما توفره من نسبة أمان عالية ناهيك على قدرتها المنقطعة النظير في تقريب المسافات واختصار الأوقات إلى أبعد الحدود، وحقق الانسان باختراعها في أواخر القرن التاسع عشر إنجازا حضاريا هاما في تاريخ البشرية المعاصرة.

إذ أصبحت الطائرة ومعها النقل الجوي جزءا مهما في حياة الإنسان المعاصر ورفاهيته، ولا يمكن الاستغناء عنها والسفر بدونها إلا في أحوال محدودة و هي الأحوال التي يتعذر معها استعمال الطائرة- ليس لاختصارها حدود الزمان والمكان فحسب بل لكونها وفرت للإنسان الأمان الذي كان افتقده زمن التنقل بحراً أو برأ.

فكثيرا ما كانت عمليات النقل البري أو البحري عرضة لعمليات القرصنة منذ زمن بعيد، ولعل التاريخ حافل بعدد لا يكاد يحصى من حالات الاعتداء على سلامة وأمن الرحلات البحرية أو القوافل البرية، من خلال تهديد سلامة المسارين أو تحويل مسار الرحلات قسراً وعنوة أو الاستيلاء على الحمولة والأمتعة بل وحتى أداة النقل في حد ذاتها، سفينة كانت أو عربات أو حتى دواب وحيوانات.

ومع توسع نطاق النقل الجوي لأغراض مدنية عقب الحرب العالمية الثانية وازدياد عدد المسافرين جواً إثر تحويل جزء كبير من الطائرات العسكرية إلى طائرات مدنية، وانخفاض كلفة الرحلات الجوية وسهولة وصول الطبقات المجتمعية الوسطى إلى هذا النوع من وسائل النقل، ناهيك عن التقدم التقني الهائل في صناعة الطائرات، صاحب هذا التوسع والانتشار لهذا النمط من أنماط النقل تطور موازي للأعمال غير المشروعة ضد وسائل النقل من القرصنة في أعالي البحار بعيدا عن سواحل الدول، إلى اختطاف الطائرات في الجو أثناء تحليقها، وتحويل مساراتها قسراً.

و أمام هذا الوضع انتقلت الطائرات المدنية من كونها أداة للنقل الجوي إلى كونها هدفا لعمليات غير مشروعة من طرف الأفراد باختطافها عن طريق الاستيلاء عليها في الجو أثناء طيرانها بإرغام ملاحبيها على تغيير اتجاهها باستعمال القوة أو التهديد باستعمالها أو الهبوط في غير المكان المقصود في برنامج طيرانها.

وإذا كانت الطائرة أكثر سرعة وأماناً من السفينة فإنّ عمليات الاختطاف في هذا النوع من الوسائل أسهل من عمليات القرصنة البحرية لكون الاختطاف الجوي يحتاج لعدد قليل من الخاطفين وبوسائل تكون في معظم الأحيان بسيطة وفي متناول الجناة والجانحين، فكثيرا ما قام شخص واحد باختطاف طائرة على عكس القرصنة البحرية التي تستلزم عددا كبيرا من القراصنة للتحكم في السفينة وإخضاعها لمرادهم.

ولعلّ ما يزيد من فرض اختطاف الطائرات على غيرها من وسائل النقل الأخرى كون عمليات الاختطاف تتم عادة أثناء الطيران مما يصعب على طاقم الطائرة وركابها الإفلات من قبضة المخطفين، وهو الأمر الذي جعل عمليات اختطاف الطائرات وتغيير مسارها بالقوة من أبرز صور الإرهاب الدولي التي ظهرت مع استخدام النقل الجوي، بعد أنّ أصبح هذا الأخير -الإرهاب الجوي- ظاهرة خطيرة تهدد الحياة اليومية للإنسان في أي مكان في العالم سواء على المستوى المحلي أو الإقليمي أو حتى الدولي، ومنفصل تمام الانفصال عن أي غطاء سياسي أو ديني أو عرقي، ولعلّ الحقيقة التي تؤكد هذا الأحداث في كل لحظة أن هذه الظاهرة الإجرامية بلا وطن ولا دين ولا هوية.

ولم تتوقف عمليات الاعتداء على سلامة الطيران المدني الدولي عند حد الاختطاف، بل امتدت لتشمل إسقاط الطائرات المدنية أثناء طيرانها بركابها بواسطة متفجرات تشحن خفية على متنها، كما شملت أيضا عمليات التخريب والتدمير للطائرات وهي رابضة في المطارات، بل الأكثر من ذلك امتدت حتى إلى المطارات في حد ذاتها بالاعتداء على تجهيزاتها وتسهيلات الضرورية للملاحة الجوية.

ولم يتعرض الطيران المدني الدولي للاعتداءات من الأفراد فقط، بل كان هدفا أيضا للدول التي كثيرا ما غيرت مسار الطائرات المدنية باستخدام طائراتها العسكرية لتحقيق أغراض سياسية غالبا، وانتشرت هذه الظاهرة وتنوعت صورها حتى أصبحت مشكلة عالمية تمس جميع الدول حتى أضحت الإرهاب والإرهاب الجوي على الخصوص من أهم مهددات السلم والأمن الدوليين فهو من أبشع جرائم العصر وأكثرها دموية وتعقيدا.

ولقد عرف المجتمع الدولي أول حادث اختطاف لطائرة مدنية في البيرو عام 1930، ثم توالى هذه العمليات كأسلوب إرهابي منذ ذلك العام بعد انقسام العالم إلى معسكرين شرقي وغربي، وكانت أوروبا في الغالب مسرحا لأهم الأحداث والوقائع ذات الصلة بهذا الموضوع، حيث قام بعض المواطنين في رومانيا وتشيكوسلوفاكيا باختطاف الطائرات والتوجه إلى دول الغرب هربا من الأنظمة الاجتماعية التي سادت دول أوروبا الشرقية منذ عام 1934.

كما شهد العالم الشرقي ما بين عامي 1947 وعلام 1950 أكثر من خمس عشر حادثة اختطاف جوي، وبعد ثورة فيدال كاسترو في كوبا مع بداية الستينات تعرضت الطائرات المدنية التابعة للولايات المتحدة الأمريكية لعدد كبير من عمليات الاختطاف بلغ في مايو 1961 خمسين حالة اختطاف لطائرات توجه بها مختطفوها إلى كوبا.

ثم احتدت مشكلة الصراع العرب الإسرائيلي لتضيف لمثل هذه الحوادث بعدا جديدا إذ قام رجال المقاومة الفلسطينية بالجوء إلى هذه الأعمال لتحقيق مطالبهم، فمنذ سنة 1976 ارتكبت ثلاثون حادثة اختطاف، ثم تصاعد هذا العدد ليصل سنتي 1969 و1970 إلى أكثر من ثمانين حادثا ثم انخفض عام 1971 إلى واحد وخمسين حادث اختطاف.

ومع حلول عام 1973 انخفض هذا النوع من الحوادث نتيجة لتطور إجراءات الأمن في المطارات العالمية، أين وقع ثمانية عشر حادث اختطاف لطائرات مدنية، وفي عام

1974 وقعت سبع حوادث اختطاف فشلت منها ثلاث حوادث غير أن عدد الضحايا كان مرتفعاً حيث قتل أكثر من مائة وستين شخص في حادثتي اختطاف طائرة بريطانية في مارس 1974 وطائرة فيتنامية في ذات العام.

ولا شك أن الإرهاب في صورة خطف الطائرات ووطنيا كان أم دوليا، وأيا كانت دوافعه وأسبابه وأياً كانت الجهات التي تقف وراءه سواءً كانت سلطات دولية أو منظمات إرهابية أو أفراد إنما هو أحد أشكال الإجرام الحديث الذي يهدد أمن البشرية جمعاء ويروع الأمنين ويثير الكثير من المشكلات الإقليمية والدولية سواء من حيث الاختصاص أو المحاكمة أو من حيث مواجهته واحتواءه، لذلك كانت مكافحته والوقاية منه والمعاقبة عليه محل عناية المجتمع الدولي المعاصر.

و كان للتطور المقلق لظاهرة اختطاف الطائرات أثر بالغ في الدفع بالحكومات إلى اتخاذ أحكام داخلية لمواجهة وقمع جرائم اختطاف الطائرات واتخاذ تدابير مراقبة مختلفة كنوع من الاحتراز تخص الركاب وكذا الأمتعة، أين تم في بعض البلدان وضع حراس مسلحين على متن الطائرات، لكن هذه التدابير لم يحظ بالموافقة الدولية المطلقة، وأيقنت هذه الدول أن الأمر يستلزم سن قواعد قانونية دولية يمكن بها مكافحة الجرائم التي تقع على ظهر الطائرات، وكانت اتفاقية طوكيو لعام 1963 أولى الاتفاقيات الدولية في هذا المجال وهي تعني بصفة عامة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، وإن كانت لا تتعرض لمسألة الاختطاف إلا في مادتها الحادية عشر.

وبالرغم من أن أكثر من ثلاثين دولة هي اليوم أطراف في هذه الاتفاقية من جهة، كما أن أي دولة من الدول الأعضاء لم تحتج على أحكام المادة 11 التي تنظم مصير الركاب وطاقم الطائرة من جهة ثانية، إلا أن اتفاقية طوكيو لم تحل المشكل الأساسي الذي يفرضه اختطاف الطائرات على المجتمع الدولي، وهو قمع الأفعال الإجرامية

المرتكبة على هذا النحو، ولعل هذا الأمر هو الذي أدى بالدول إلى إبرام اتفاقية أخرى تكون بديلاً عن الأولى.

حيث تم الدعوة إلى عقد مؤتمر دبلوماسي بلاهاي من الفاتح إلى السادس عشر ديسمبر 1970، وذلك من طرف حكومة هولندا وتحت رعاية منظمة الطيران المدني الدولي، وتمت الموافقة على مشروع الاتفاقية في 16 ديسمبر 1970، حيث تلزم هذه الاتفاقية على كل دولة متعاقدة بممارسة اختصاصها القضائي طبقاً لقانونها الوطني لمعاقبة مرتكبي جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني الدولي.

وتكمن أهمية دراسة هذا الموضوع في محاولة تسليط الضوء على هذا النوع من الجرائم أي جرائم الإرهاب الدولي واختطاف الطائرات وتفصيل جزئياته بالبحث والدراسة والتحليل لما له من أهمية قانونية على المستوى الوطني والإقليمي والدولي من جهة، ومن جهة ثانية إلى البحث في خطورة آثار هذه الجرائم وعدم اقتصارها على الدولة صاحبة الطائرة المختطفة وعلى الضحايا الموجودين على متنها، وإنما تتعدى آثارها إلى المجتمع الدولي حيث تسبب جرائم الإرهاب والاختطاف، أو تحويل مسار الطائرات فقدان الدول والجماعات وحتى الأفراد الشعور بالأمن الذي لطالما اتصف به قطاع النقل الجوي، كما أن الجرائم الدولية من بينها الإرهاب قد بلغت حداً من الانتشار جعلها تهدد حتى وجود الدولة في حد ذاتها، إضافة إلى أنها زعزعت العلاقات السلمية الدولية على نحو من الخطورة غير المسبوقة، وتأتي محاولة إمطة اللثام عن مفهوم جريمة خطف الطائرات، وتحديد الأطر القانونية المنظمة لهذا النوع من الظواهر وتحديد آليات مكافحة هذه الجريمة، خصوصاً أما تزايد معدلها، وأثرها على الاستقرار السياسي في ظل انتشار التنظيمات وضعف الأجهزة الأمنية في بعض المطارات عبر الإجابة على الإشكالية الآتية: ما مدى نجاعة الجهود الدولية والوطنية المعتمدة للحد من جريمة خطف الطائرات أمام تزايد انتشارها، وتعاضم أثرها على مصالح المجتمع الدولي أو حتى لردع مرتكبيها؟

وللإجابة على هذه الإشكالية اتبعنا المنهج التاريخي من خلال تتبع تطور رد فعل المجتمع الدولي على الاعتداءات ضد مرفق الطيران المدني، وكيف ساهم تطور التطور السلوك الإجرامي على تطور الأدوات القانونية المقررة لمواجهة سواء على المستوى الدولي على المستوى الداخلي، كما تم الاعتماد على المنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية من اتفاقيات دولية وقرارات المنظمات الدولية وغيرها من النصوص القانونية الداخلية بغرض تحديد مدى استجابتها لحماية مرفق الطيران المدني الدولي، كما تم الاعتماد على المنهج الوصفي كلما كان له ما يبرره بصدد تحديد بعض الأفعال والسلوكيات وتحديد مفهوماها، عناصرها وشروط تطبيقها.

وعلى هذا الأساس تم تقسيم الموضوع إلى فصلين، خصص الفصل الأول للبحث في ماهية الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، والذي تم تقسيه إلى مبحثين، كان المبحث الأول لتوضيح المقصود بجريمة خطف الطائرات وأسبابها وكذا أساسها القانوني بينما تطرقنا كان المبحث الثاني لبحث أهم العناصر والأركان التي تقوم عليها جريمة اختطاف الطائرات، وخصص الفصل الثاني للحديث عن التدابير المتخذة لمواجهة عمليات الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، حيث تم في المبحث الأول تحديد الجهود المبذولة للحد من جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، وكان المبحث الثاني للبحث عن التدابير العقابية المقررة ضد مرتكبي هذه الجريمة.

لينتهي هذا البحث بخاتمة تتضمن أهم النتائج المتوصل إليها، وكذا جملة التوصيات التي إرتأينا إدراجها خلالها.

الفصل الأول:

ماهية الاستيلاء غير المشروع على

الطائرات

الفصل الأول: ماهية الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

لطالما وصف قطاع النقل الجوي بأنه من أكثر وسائل النقل سرعة وأماناً، وكانت الميزة الأولى -السرعة- السبب الرئيسي في جعله الوسيلة المفضلة لنقل الأشياء سريعة التلف أو ذات مدة الحفظ المحدود أو لنقل الأشخاص على وجه الاستعجال لأغراض العلاج أو العمل، وكانت الميزة الثانية -الأمان- السبب الرئيسي في جعله الوسيلة المفضلة لنقل الأشياء ذات القيمة المطلقة أو فائقة السرية.

غير أن قطاع النقل الجوي وإن كان يتصف بهذه الصفات، إلا أنه قطاع كسائر قطاعات النشاط البشري لا يخلو من المخاطر، إذ بقدر ما تكون الطائرة وسيلة أمن وأمان، قد تصبح هي ذاتها في لحظة من اللحظات وسيلة تهديد للأمن البشري إذا ما استعملت في أعمال غير مشروعة أو أفعال إرهابية وتخريبية.

وعلى إثر ذلك فقد تعتبر عملية اختطاف الطائرات وتغيير مسارها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها من أبرز صور الإرهاب الدولي التي ظهرت مع استخدام النقل الجوي، حيث سجلت أول عملية اختطاف الطائرات عام 1930 عندما قام بعض مناهضي النظام في البيرو باختطاف طائرة تابعة لإحدى شركات الطيران المحلية.

كما أن عمليات اختطاف الطائرات المدنية وإن كانت مجرد حالات فردية معزولة حتى بداية عام 1947، إلا أنها وبعد ذلك التاريخ صارت عملاً منظماً وجرماً فائق التخطيط، تخصص له أقعد الإمكانيات والوسائل، وعلى ذلك سنحاول من خلال هذا الفصل توضيح المقصود بجريمة خطف الطائرات وأسبابها وكذا أساسها القانوني عبر المبحث الأول، والبحث في أهم العناصر والأركان التي تقوم عليها جريمة اختطاف الطائرات من خلال المبحث الثاني.

المبحث الأول: أساس جريمة اختطاف الطائرات

لعل ما يميز الظاهرة الإجرامية هو قدرتها على أن تعيش مع ظروف المجتمع الذي تعاصره، وعلى ذلك كان لكل عصر من العصور ظواهر إجرامية تتفق مع ما وصل إليه حال ذلك المجتمع، ولعل ما يميز عصرنا هذا بالإضافة إلى تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والربط الشبكي بين أطراف العالم، هو سعينا المحموم نحو اكتشاف الجو والفضاء الخارجي.

إذ ظل حلم الطيران يشغل بال الإنسان منذ القدم، كيف لا وهو يرى مخلوقات يحسبها أقل منه شأنًا تحلق في الجو متجاوزة بذلك كل القوانين والقواعد التي كانت تحد من قدرته على الطيران، وعندما انكشفت أمام الإنسان مقدرته على التحليق في الجو والارتفاع بجسده عن الأرض، برز أمامه تحد جديد مضمونه كيفية تحصين هذا الضرب من النشاط -النقل الجوي- من أوجه الجريمة التي قد تطاله، ومنها على الخصوص تسخير أداة النقل الجوي لأغراض عدائية أو إرهابية أو تخريبية.

و المقصود في هذا السياق بأعمال الخطف تلك التي تشكل أعمالاً إرهابية، والتي تتم بقصد بث الرعب والخوف في المجتمع الدولي، وتمثل إحدى الأسباب التقليدية التي يلجأ إليها الإرهابيون لتحقيق أهداف يبتغيها الجناة، والتي قد تكون سياسية أو مالية وغيرها من الأسباب¹، مما يقتضي منا معالجة تعريف الجريمة وأسباب ارتكابها في المطلب الأول وتحديد أساسها القانوني في مطلب ثان.

¹ زبيدة ساكري، مكافحة جريمة خطف الطائرات في ضوء الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني، مجلد7، العدد1، سنة 2020، ص46.

المطلب الأول: مفهوم جريمة اختطاف الطائرات وأسبابها

لتحديد مفهوم جريمة خطف الطائرات يستوجب علينا تعريفها (الفرع الأول)، وتحديد أهم أسبابها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التعريف بجريمة خطف الطائرات

أورد الفقه الجنائي العديد من التعريفات لهذا النوع من الإجرام، وهي التعريفات التي لم تخرج عما جاءت به الاتفاقيات الدولية، وسنبين ذلك على النحو الآتي:

أولاً: في الاتفاقيات الدولية

عرّفت اتفاقية لاهاي الموقعة بتاريخ 16 ديسمبر 1970¹ في مادتها الأولى جريمة اختطاف الطائرات على النحو الآتي: "يعد مرتكباً لجريمة (يشار إليها فيما بعد باسم "الجريمة") أي شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران: يقوم على نحو غير مشروع بالقوة أو التهديد أو بشكل آخر من أشكال الإرهاب بالاستيلاء على تلك الطائرة، أو ممارسة السيطرة عليها، أو يحاول ارتكاب أي من تلك الأفعال، ويكون شريكاً مع شخص يرتكب أو يحاول ارتكاب أي من تلك الأفعال"².

ثانياً: في الفقه الجنائي

يقصد بخطف الطائرات بأنه الاستيلاء على الطائرة أثناء تحليقها في الجو عن طريق اللجوء إلى التهديد باستخدام وسائل العنف، وإجبار طاقمها على تغيير وجهة سيرها والتوجه بها نحو مطار آخر، 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 أو الشروع في ارتكاب أي فعل من هذه الأفعال، وعرفه الدكتور ممدوح توفيق بأنه

¹ وهي الاتفاقية التي صادقت عليها الجزائر بتحفظ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 11 ربيع الأول عام 1416، الموافق لـ 08 غشت 1995، المتضمن المصادقة مع التحفظ على ثلاث اتفاقيات و بروتوكول تتعلق بالطيران المدني الدولي، ج.ر عدد 44 لسنة 1995.

² المادة الأولى/ الفقرة الثانية في اتفاقية لاهاي المتعلقة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات سنة 1970.

قيام شخص بصورة غير قانونية وهو على متن الطائرة وهي في حالة طيران بالاستيلاء عليها أو بممارسة سيطرته عليها بطريق القوة أو التهديد باستعمالها.

ويعرف خطف الطائرات في المنظور الإسلامي على أنه أخذ كل طائرة للعدو عنوة بمن فيها من أجل المطالبة بشروط معينة ومعاملة من فيها من الركاب أسرى حرب إلى حين انتهاء الخطف¹.

الفرع الثاني: أسباب خطف الطائرات

تكمّن أهمية معرفة بواعث اختطاف الطائرات - فيما إذا كانت البواعث السياسية أو بواعث أخرى - في كون أغلب الدول تعاقب على ارتكاب الجرائم السياسية بعقوبات تختلف عن العقوبات المقررة لذات الجرائم التي ترتكب لأغراض أخرى، فقد ترتكب جريمة اختطاف الطائرات بدوافع شخصية كما ترتكب بدوافع سياسية، إعلامية، أو مجتمعية.

أولاً: الدوافع الشخصية

يقصد بهذه الدوافع الرغبة في تحقيق أهداف شخصية بفعل ضغط العمليات الإرهابية، وهناك صور عديدة لهذه العمليات الإرهابية وأكثرها انتشاراً ما يكون مادياً، أي بغرض ابتزاز أموال والحصول عليها كفدية، أو الفرار من بلد معين، إلا أن أكثر الجرائم انتشاراً هو عملية اختطاف الطائرة وتغيير مسارها وذلك يرجع لعدة أسباب كمعارضة الخاطف للنظام القائم، فلا يستطيع الخروج من دولته بالطرق المشروعة فيطلب بعد ذلك حق اللجوء السياسي في الدولة التي تهبط بها الطائرة المختطفة، ومن أسباب الفرار أيضاً هو الشروط المالية الصعبة أو القيود الأخرى التي تفرضها القوانين على هجرة طائفة معينة إلى الخارج، أو التهرب من تنفيذ حكم قضائي، أو ملاحقة الشرطة، ومن أهم الدوافع الشخصية الأخرى أيضاً لارتكاب هذا النوع من الجرائم إصابة الإرهابي بخلل عقلي، وغيرها من الأمراض العقلية أو العصبية، مثال ذلك قيام امرأة عام 1930 باختطاف طائرة إيطالية كانت في طريقها من روما إلى ميلانو وأكرهت قائد الطائرة على التوجه إلى ميونخ بألمانيا الغربية ثم استسلمت للسلطات

¹ زبيدة ساكري، مرجع سابق، ص 47.

الألمانية التي اكتشفت وجود خلل عقلي لديها، وعليه فإن أغلب الجرائم التي يرتكبها الإرهابيون ترجع لأسباب مشتركة تجمع بينهم من طفولة مضطربة أدت إلى الانطواء على النفس والشذوذ وفقدان الاتصال بالأصدقاء¹.

ثانياً: الدوافع السياسية

تهدف الدوافع السياسية لاختطاف الطائرات إلى تحقيق غرض سياسي، إذ أن معظم هذه العمليات تتم عادة من قبل المنظمات الثورية أو الحركات السياسية التي تطالب بحقوق مشروعة أو غير قانونية لم تتمكن من تحقيقها بالوسائل السلمية²، حيث تشكل الدوافع السياسية النسبة الكبرى من دوافع العمليات الإرهابية التي حدثت في السنوات الأخيرة الماضية سواء على المستوى الداخلي أو الدولي، ومن ذلك الأعمال التي ترتكب بدافع الحصول على حق تقرير المصير لشعب من الشعوب، أو توجيه أنظار الرأي العالمي إلى مشكلة سياسية معينة، أو الاحتجاج على سياسات غير عادلة تنتهجها سلطات دولية ضد مواطنيها³.

كما تعتبر عمليات اختطاف الطائرات وسيلة دعائية فعالة بغض النظر عن مشروعيتها من عدمها، والملاحظ أن الإرهاب يرتبط أساساً بطبيعة الأنظمة السياسية والافتقار إلى قدر من حرية التعبير، وعدم وجود تداول للسلطة يؤدي إلى حرمان القوى السياسية والاجتماعية من التعبير السياسي الشرعي، وتجاهل مطالب الأقليات وقمع الجماعات المعارضة ويؤدي هذا كله إلى تهيئة الظروف المناسبة للعنف والإرهاب، وارتكاب جرائم اختطاف الطائرات تعبيراً عن رفضهم للنظام السياسي والاجتماعي في بلادهم مثال ذلك ما حدث لمواطني

¹ حسنين المحمدي بوادي، الإرهاب الدولي تجريباً ومكافحة، بدون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، 2007، ص 51.

² حاج قويدر الطاهر، الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع القانون الدولي والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، 2003. 2004، ص 14.

³ نسيب نجيب، التعاون القانوني والقضائي الدولي في ملاحقة مرتكبي جرائم الإرهاب الدولي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2014، ص 60.

دول أوروبا الشرقية في بداية الخمسينات، وحتى الكوبيين في نهايتها، وكذلك الزوج الأمريكيين في بداية الستينيات¹.

فكثيراً ما تلجأ الجماعات السياسية التي تفشل في الوصول إلى الحكم والسلطة والتأثير في القرار السياسي بالطرق السياسية المعروفة والتعبير عن استيائها وعدم قبولها بالأمر الواقع إلى الإرهاب الذي أصبح نوعاً من التعبير السياسي الذي يعكس فشل تنظيم معين في التأقلم والتفاعل مع المجتمع بمؤسساته ومكوناته المختلفة، ويمكن تأكيد ذلك من خلال العديد من الحالات العملية، فعلى سبيل المثال أدى الاستبداد السياسي والانتهاكات الصارخة للحقوق في بعض الدول العربية لجوء شعوبها للانتفاض على هذه الأوضاع والتظاهر لإسقاط أنظمتها الاستبدادية، وهو ما يسمى بثورات الربيع العربي وسمحت بإنشاء عدة منظمات فيها². "ومن أبرزها التي حدثت في القرن العشرين تلك العمليات المتعلقة بنشاط الجبهة الشعبية لتحرير فلسطين حيث وقعت أول حادثة في 23 جويلية 1968 عندما اختطف ثلاثة أفراد من أعضائها طائرة تابعة لشركة العال الإسرائيلية كانت في طريقها من روما إلى تل أبيب وأجبروها على الهبوط في الجزائر، وتلت تلك العملية عدة عمليات أخرى بهدف لفت انتباه الرأي العالمي لما يعانيه الشعب الفلسطيني، ومن الأمثلة عن العمليات التي قامت بها منظمات ثورية سياسية نذكر منها: "منظمة الجيش الأحمر الياباني" و"منظمة الفهود السود" الأمريكية و"جبهة تحرير أريتيريا" وغيرها من المنظمات³.

ثالثاً: الدوافع الإعلامية

و يراد بالدوافع الإعلامية هو الرغبة في نشر القضية على الرأي العام العالمي، فيهدف الدافع الإعلامي للعمليات الإرهابية إلى إثارة القضية أمام الرأي العام العالمي والمنظمات الدولية. فترى الجماعات التي تقوم بالعمليات الإرهابية أن الرأي العام العالمي يتجاهل قضيتها، فنقوم بهذه العمليات للفت الانتباه إليها وتسليط الضوء على الظلم الذي يتعرضون

¹ حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 15.

² نسيب نجيب، مرجع سابق، ص 60.

³ حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 15.

له ومحاولة كسب دعم الدول والجماعات الأخرى للدفاع عن قضاياها، ونظرا للأهمية الإعلامية للعمليات الإرهابية فقد أشار البعض إلى أن الإرهاب يعتمد في تحقيق أهدافه على عنصرين رئيسيين، الأول هو إثارة الرعب والذعر، والثاني هو نشر القضية، فهدف الإرهاب يختلف عن أهداف الحروب النظامية التي قد تسعى إلى احتلال الأرض أو تدمير القوى العسكرية للخصم، ومهما كان الخلاف حول شرعية الأعمال الإرهابية وما تثيره، فلا شك أنه مع التطور العلمي الحديث لوسائل الإعلام والاتصال نجحت هذه الأعمال في رفع الرأي العام الدولي إلى قضايا لم تكن معروفة إلا بالعمليات الإرهابية، كما أنها تخلق في بعض الأحيان نوعا من التعاطف مع من يقومون بها، كل هذا يترتب عليه ضغط على الدولة للاهتمام بهذه القضية وإعطائها العناية الكافية كلها أو التفاوض مع أطرافها¹.

رابعاً: الدوافع المجتمعية

وهي الدوافع التي يكون للمجتمع الذي يعيش فيه مرتكب العمل الإرهابي دور كبير في دفعة للقيام بها وتنقسم إلى دوافع اقتصادية واجتماعية وثقافية.

1- الدوافع الاقتصادية:

تعد العوامل الاقتصادية عاملا من العوامل التي تحرك العمليات الإرهابية سواء على المستوى الداخلي أو الدولي، إذ يؤدي تفاقم المشكلات الاقتصادية في مجتمع ما إلى انتشار الفقر وارتفاع الأسعار وتضخم الديون وهو ما يدفع إلى إصابة بعض أفرادها بحالات من الإحباط واليأس والإحساس بالعداء اتجاه المهيمنين على اقتصاد الدولة، ومما لاشك فيه أن الإرهاب يمارس من قبل أشخاص يعانون أوضاعا اقتصادية سيئة ويشعرون بالفوارق الطبقيّة في المجتمع الذي يعيشون فيه، مما يدفعهم إلى الرغبة في الانتقام واستعمال العنف في الاحتجاج على تلك الأوضاع المزريّة، وقد تستغل بعض المنظمات الإرهابية مثل هذه الظروف في استمالة الأشخاص الناقمين على الأوضاع الاقتصادية وإغرائهم بالأموال للقضاء على مسببات الفساد الاقتصادي وبالتالي سهولة إقناعهم بالقيام بالعمليات

¹ حسنين المحمدي بوادي، مرجع سابق، ص51.

الإرهابية¹، كما يعمد الإرهابيون إلى إلحاق الضرر بالجانب الاقتصادي للدولة المستهدفة كوسيلة للضغط عليها لتبنى سياسات معينة، وذلك نظرا لأهمية القطاع الاقتصادي في أي دولة من الدول، والأمثلة عن استهداف المنشآت الاقتصادية من قبل المنظمات الإرهابية كثيرة لا يمكن حصرها، ومن ذلك ما وقع في الجزائر من عمليات تخريبية للمؤسسات والمصانع طيلة العشرية السوداء².

أما عن الدوافع الاقتصادية على المستوى الدولي فنجدها تمارس من قبل التنظيمات الإرهابية كوسيلة للتبديد بالظلم والاضطهاد الواقع على شعب أو جماعة مان وتتمثل هذه العوامل في:

- الاستعمار الاقتصادي والاستغلال غير المشروع الذي تقوم به بعض الدول الكبرى لموارد وثروات بعض الدول الفقيرة، أو حرمانها من السيطرة على مواردها وثرواتها.
- عدم التعاون في العلاقات الاقتصادية الدولية وتكريس الوضع الدولي القائم على التفاوت الظاهر بين الشمال والجنوب، وإغراق الدول الفقيرة في المشاكل الاقتصادية المتعددة بغية استمرار تبعيتها وضممان السيطرة عليها.
- سياسة العقوبات الاقتصادية الجائرة التي تفرضها الدول الكبرى في حق الدول الضعيفة، وكذلك سياسة الحرمان والتجويع والحصار المتعمد من قبل الدول الكبرى على الدول الصغرى.
- تراخي المجتمع الدولي والأمم المتحدة بصفة خاصة في إيجاد حلول ناجعة للنهوض باقتصاد الدول الضعيفة³.

¹ محمد بن عبد الله العميري، موقف الإسلام من الإرهاب، منشورات أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2004.

² نسيب نجيب، مرجع سابق، ص 64.

³ عباس شافعة، الظاهرة الإرهابية بين القانون الدولي و المنظور الديني، اطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون، تخصص قانون دولي و علاقات دولية. جامعة الحاج لخضر، باتنة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2010-2011.

2- الدوافع الاجتماعية:

تعتبر الأسرة الخلية الأساسية في بناء المجتمع وعليها يقوم تماسكه وقوته، فإن كانت متماسكة فذلك سيؤدي بالضرورة إلى قوة المجتمع، أما إذا كانت تلك الأسرة مفككة تسودها المشاكل الأسرية فذلك يعد انهيار دورها الرئيسي في بناء مجتمع متماسك، لأن العلاقات المنهارة والخلافات المستمرة داخل الأسرة تؤدي كلها إلى ضعف الرقابة على الأبناء وترك آثار سلبية في نفوسهم وبالتالي انحرافهم وسهولة استغلالهم من قبل الجماعات الإرهابية، إضافة إلى ذلك هناك عدد من العوامل الاجتماعية التي قد تدفع إلى ارتكاب الجرائم الإرهابية والمتمثلة أساساً في:

أ- البطالة والفقر:

تعد أهم العوامل التي قد تدفع الأفراد إلى الانحراف والإرهاب، إذ أن الحاجة للمال وإشباع الاحتياجات الضرورية أو حتى الكمالية والتي لا تتوفر لدى الفقراء أو العاطلين عن العمل كل هذه الأوضاع والظروف تولد فيهم الرغبة في الثأر والانتقام من المجتمع الذي لم يوفر لهم طموحاتهم، وذلك بالانضمام إلى الجماعات الإرهابية للحصول على المال وإشباع الرغبة في امتلاك القدرة على تدمير من يرونهم سبياً في حرمانهم.

ب- الطائفية التي تسود بعض المجتمعات:

تؤدي الخلافات والصراعات بين مختلف العرقيات المختلفة في مجتمع ما إلى إحداث التوتر بين الفئات المكونة للنسيج الاجتماعي، مما قد يدفع بعض العناصر المنتمية لفئة معينة من استخدام العنف والأساليب الإرهابية لفرض وجهة نظرها داخل المجتمع، أو بهدف تحقيق الانفصال القومي كأقليات وإقامة الكيان الذاتي المستقل، ومن الأمثلة عن ذلك ما تقوم به حركة « ETA » من أعمال إرهابية في إسبانيا لفصل إقليم الباسك وإقامة دولة قومية مستقلة.

ج- ضعف دور مؤسسات التنشئة الاجتماعية:

يعد دور مؤسسات التنشئة الاجتماعية من أبرز المعطيات التي قد تكون لها علاقة مباشرة أو غير مباشرة بظاهرة الإرهاب¹، إذ يرتبط السلوك الإنساني إلى درجة كبيرة بعملية التنشئة الاجتماعية التي يكتسب الفرد عن طريقها جميع المعايير السلوكية التي على ضوءها يتحدد سلوكه مستقبلاً، فإذا توافرت للفرد في جميع مراحل نموه مقومات التربية السلمية فلاشك أنه سيكون عضواً صالحاً في المجتمع، أما إذا وجد خلل أو تقصير في أي مرحلة من مراحل نموه، فإن ذلك سينعكس سلباً على سلوكه، وتبني الانحرافات الفكرية التي تؤدي إلى الإخلال بأمن المجتمع واستقراره عند ترجمتها إلى أفعال إرهابية، فالانحرافات السلوكية ما هي إلا نتيجة لوجود خلل في بعض أو كل مؤسسات التنشئة الاجتماعية التي تشكل شخصية الفرد المنحرف².

د- غياب القيم الاجتماعية التي توجه الفرد:

يؤدي غياب قيم اجتماعية موجهة لسلوك الأفراد إلى عدم إحساسهم بالانتماء إلى المجتمع أو الوطن، مما يسهل على التنظيمات الإرهابية استغلال هذه الأوضاع وتجنيد مثل هؤلاء الأفراد وغرس قيم جديدة متطرفة فيهم تتعارض مع قيم المجتمع، ولها سلطة نافذة عليهم تجعلهم يعتقدونها بشدة، حتى أنهم قد يضحون بحياتهم في سبيل المحافظة عليها، وهذا ما يجعل الجرائم الإرهابية التي يكلف التنظيم الإرهابي أحد عناصره القيام بها وتنفيذها تجد قبولاً سريعاً وتغانياً في تحقيقها من قبله اعتقاداً منه بأنها القيم الصحيحة الواجب تعزيزها واتباعها.

هـ- وجود فساد فاحش في المجتمعات:

يؤدي انتشار الفساد بمختلف أشكاله الإداري، السياسي، القضائي في مجتمع ما إلى إضعاف تماسكه وتعطيل حقوق الأفراد وسوء الأداء الخدماتي واستفحال البيروقراطية وانتشار الرشوة واستغلال الوظيفة، كل هذه العوامل يمكن أن تؤدي بالأفراد الذين لم يتمكنوا

¹ نسيب نجيب، مرجع سابق، ص 66.

² عبد الحفيظ بن عبد الله بن أحمد المالكي، نحو بناء استراتيجية وطنية لتحقيق الأمن الفكري في مواجهة الإرهاب، اطروحة دكتوراه الفلسفة في العلوم الأمنية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2006، ص 135-136.

من نيل حقوقهم المشروعة في ظل الفساد المنتشر في المجتمع إلى ممارسة الإرهاب كأحد الحلول لعلاج مشكلاتهم¹.

3- الدوافع الثقافية:

يمكن القول أن العوامل الثقافية والتي تؤثر على فكر الإنسان قد تدفعه أحيانا إلى ارتكاب جريمة، وينطبق هذا القول على المستويين الوطني والدولي، إذ انتشرت ثقافات متعددة ومتناقضة في فترات مختلفة أثرت في لجوء الفرد للإرهاب، وأدى الصراع الثقافي في الكثير من الدول إلى وجود هويات ثقافية مختلفة، وأصبح الخطاب الثقافي فيها يعكس عدة اتجاهات متناقضة تمثل مختلف التيارات الإيديولوجية والعقائدية والتي لا يربط بينها قاسم مشترك واحد، وهذا ما من شأنه أن يغذي التطرف والحركات الإرهابية، لأن هذه التيارات الثقافية المختلفة لا تؤمن ببعضها البعض وكل واحد منها يعمل على إقصاء الآخر بشتى الطرق والوسائل².

والملاحظ أن الدوافع المؤدية للإرهاب ترتبط بمدى الانسجام والتنوع الثقافي في المجتمع، فكلما كانت هناك درجة عالية من الانصهار الثقافي والحضاري في المجتمع، كلما قلت الميول الإرهابية، بينما تظهر العمليات الإرهابية في حالة المجتمع التعددي الذي تسيطر عليه عمليات الاضطهاد الاجتماعي والعنصري³.

وعلى المستوى الدولي ساهمت الدوافع الثقافية في ظهور الإرهاب، إذ كثيرا ما تسعى بعض الدول إلى قرص نموذج ثقافي معين على دول أخرى ودفعها للتخلي عن قيمها الموروثة، ونظرا لكون هذه الثقافة تتعارض في جانب كبير منها مع ثقافات الدول التي تستقبلها، فإنها لا تجد استحسانا من الغالبية، مما يؤدي إلى ظهور جماعات في المجتمع تأخذ على عاتقها محاربة هذه الثقافة في كافة صورها وبمختلف الأساليب والوسائل بما فيها

¹ نسيب نجيب، مرجع سابق، ص 67.

² محمد مسعود قيراط، الارهاب دراسة في البرامج الوطنية واستراتيجيات مكافحته، منشورات أكاديمية نايف العربية للعلوم الامنية، الطبعة الاولى، الرياض، 2011، ص 69.

³ راجع احمد فلاح العموش، مستقبل الارهاب في هذا القرن، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض، ص 84.

الإرهابية¹ وعلى سبيل المثال اعتبر البعض أحداث 11 سبتمبر 2001 نتيجة حتمية للصراع الثقافي والحضاري بين الغرب والعالم الإسلامي، إذ يرى المفكر الأمريكي صامويل هنتجتون أن ما جرى في نيويورك وواشنطن يؤكد نظريته حول صدام الحضارات، وحسب هذا المفكر فإن صراع الحضارات والثقافات أمر محتوم خصوصاً أن الإسلام بقيمه وتراثه يعتبر العدو الذي يقف في وجه انتصار الليبرالية على المستويين الاقتصادي والسياسي، ويرى أن الإسلام أصبح عائقاً أمام التقدم الحضاري للبشرية بعد انهيار الشيوعية متهما إياه "بالإرهاب" مما يتطلب اتخاذ جميع الوسائل العسكرية والفكرية والسياسية والاقتصادية لمقاومته لأنه مصدر للإرهاب والبيئة المشجعة على إنتاجه وتعميمه، وقد سعت منظمة الأمم المتحدة إلى معالجة الصدام الحضاري والثقافي للحد من انتشار الإرهاب الدولي، من خلال وضع ترتيبات لتعزيز الحوار والتسامح والتفاهم فيما بين الحضارات والثقافات ومنع التشهير بها².

رابعاً: الدوافع الدينية

الأصل في الديانات أنها تشجب أعمال العنف وتدعو إلى السلام، غير أنها اتخذت كشعار لارتكاب أعمال الإرهاب، إذ تمثل الاختلافات الدينية والمذهبية سبباً جوهرياً للأنشطة الإرهابية، فعندما تتركز أqliات دينية في منطقة معينة وتمارس عقائدها الدينية وعباداتها بشكل مخالف ومغاير مع عقيدة الأغلبية، ينشأ لدى هذه الأغلبية الدافع لاستخدام الإرهاب ضد تلك الأقليات، التي تلجأ بدورها إلى تشكيل مجموعات إرهابية مضادة للدفاع عن وجودها وعقيدها ومن أمثلتها ممارسات الطوائف المسيحية المختلفة من كاثوليك وبروتستانت الإرهاب ضد البعض خاصة في إيرلندا والممارسات الهندوسية ضد مسلمي كشمير.

في وقتنا الراهن نجد عناصر هذه المنظمات الإرهابية تشكل خطورة شديدة مقارنة مع المتطرفين الآخرين ذوي النزعات الدينية المختلفة وتستمد هذه الخطورة من البعد الجديد الذي أصبحت تتبناه هذه التنظيمات والمتمثل في محاربة الأفراد غير المؤمنين ومعاداة الغرب،

¹ نسيب نجيب، مرجع سابق، ص 68.

² نسيب نجيب، المرجع نفسه، ص 70.

كما تكمن خطورة هذا الإرهاب الديني الجديد في حداثة أساسه الإيديولوجي الذي لا يستند على مرجعية ثورية أو وطنية، وإنما على مرجعية لاهوتية يمثل فيها الجهاد عنصراً مهماً، وقد تطورت لدى أعضاء هذه الجماعات الإسلامية المتطرفة فكرة أن الإسلام هو الحل، خاصة بعد نجاح الثورة الإسلامية الإيرانية، وأن الخطأ حسبهم كان بتبني أنظمة قمعية عاجزة عن تنمية اقتصادية، ولم تر هذه الفصائل من مخرج إلا اللجوء إلى العنف والإرهاب للإطاحة بأنظمة الحكم التي يعتبرونها غير إسلامية وبالتالي غير شرعية، وأمام هذا الوضع أصبح مفهوم الجهاد بالنسبة لهؤلاء المتطرفين فرض عين، وقد قامت الجماعات الدينية المتطرفة بالعديد من العمليات الإرهابية في الدول العربية والإسلامية ثم ربطها بشكل أو بآخر بالغلو والتطرف الديني مثلما حدث في الجزائر، مصر، العراق واليمن، كما استهدفت هذه الجماعات مصالح الغرب الذي يقف اليوم موقف الحذر من المسلمين، بسبب الأعمال الإرهابية العديدة التي استهدفتهم في داخل دولتهم وخارجها، وتعود أسباب الإرهاب الديني المنتشر في العالم الإسلامي إلى مجموعة من العوامل منها:

1- الفهم الخاطئ للدين:

إن الفهم الخاطئ للدين ومبادئه وأحكامه والإحباط الذي يلقاه الشباب نتيجة افتقارهم إلى المثل العليا، التي يؤمنون بها في سلوك المجتمع أو ساسة الحكم والفرغ الديني يعطي الفرصة للجماعات المتطرفة لشغل هذا الفراغ بالأفكار التي يعتنقونها ويروجون لها، كما أن غياب الحوار المفتوح من قبل علماء الدين لكل الأفكار المتطرفة، ومناقشة الجوانب التي تؤدي إلى التطرف في الرأي يرسخ الفكر المتطرف لدى الأفراد، وهذا الفهم الخاطئ للدين يتعرض له بعض الناس ويدعمه وجود من يدعون العلم والفقهاء في الدين وينصبون أنفسهم أئمة ويتساهلون في أمور الحلال والحرام ويأخذون من الأمور ظاهرها أو وفق أهوائهم الشخصية دون الرجوع إلى أهل العلم الشرعي الصحيح، ومن خلال التجربة التي عاشتها الجزائر يمكن تأكيد ذلك، إذ تبين من اعترافات بعض النشطاء الذين كانوا ضمن التنظيمات الإرهابية بأن معرفتهم بالدين وأصوله وقيمه محدودة جداً، باستثناء التدين السطحي الذي يغلب عليه العامل التوارثي في ممارسة الشعائر الدينية.

2- الغلو والتشدد في الدين:

يفضي الفهم الخاطيء للدين ولغاياته ومقاصده إلى الغلو والتشدد في الدين، إذ تتسم شخصية الإرهابيين المتطرفين على المستوى العقلي بأسلوب مغلق جامد للتفكير، فيميلون إلى الولاء المطلق لما يؤمنون به ويعتقونه من أفكار ومعتقدات دينية، وكأنها مسلمات لا مجال لنقدتها ومراجعتها، ليس هذا فحسب، وإنما يقصدون الأشخاص لمجرد أنهم قادة وشيوخ ورجال دين، وكلما كان الولاء المطلق للشخصية القيادية، أو للمذهب الفقهي أعمق في نفوس الإرهابيين، انعدمت معه الموضوعية في اتخاذ المواقف من الآخرين، مما قد يؤدي بهم إلى ارتكاب أعمال إرهابية ضدهم، إذ يرون في من يخالفهم الرأي عبارة عن انحراف محض لأنه ليس على ما هو عليهم من مذهب فقهي، وهذا هو حال الكثير من المسلمين المتطرفين في وقتنا الراهن، فما يحدث اليوم في العراق من أعمال عنف وطائفية بين السنة والشيعة أساءت بشدة إلى الإسلام والمسلمين، إذ تحول الصراع المذهبي من صراع الأفكار إلى نزاع طائفي دموي مخلفا العديد من الضحايا.

3- الانحراف الفكري:

إذا كانت الأعمال الإرهابية التي يشهدها العالم اليوم من تفجيرات وإرهاب بالقتل، والسلب هي من الأعمال المادية للإرهاب، فالانحراف الفكري هو المقدمة الأساسية لهذه المظاهر المادية، ذلك أن منفذيها يتعرضون لعملية طمس فكري تستهدف مسلماتهم العقدية من خلال طرح الأفكار المنحرفة في ذهنياتهم التي تنتهي بهم إلى ارتكاب جرائم إرهابية بصورة عشوائية ضد كل من يخالفهم في نظرتهم للأوضاع من حولهم، سواء أكان هذا المخالف نظاما سياسيا أو اتجاها فكريا، ومما لاشك فيه أن الفكر وما يعلق به من معتقدات وانحرافات فكرية وأيديولوجية هو المحرك الأبرز للأعمال الإرهابية في معظم دول العالم، فالجريمة سواء أكانت إرهابية أو غير ذلك تبدأ أولا في فكر الفرد وعقله، قبل أن تخرج إلى حيز التنفيذ في شكل عمل مادي يمثل اعتداء على الآخرين، فالفكر هو الركيزة الرئيسية لسلوك

الإنسان وتصرفاته، لذلك يلاحظ أن متطلبات تحقيق الأمن والاستقرار في أي دولة من الدول وأي مجتمع من المجتمعات ضرورة تحصين أفرادها فكرياً¹.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لجريمة خطف الطائرات

يثير موضوع طبيعة جريمة اختطاف الطائرات بعض المسائل المهمة التي من ضمنها هل هي من الجرائم الدولية؟ أي يمكن اعتبارها من الجرائم المستمرة؟ أتدخل ضمن جريمة لصوصية البحر أو ما يعرف بالقرصنة، وسنتناول هذه المسائل على النحو الآتي²:

الفرع الأول: الصفة الدولية لجريمة اختطاف الطائرة

يشترط لتحقيق الصفة الدولية في الجريمة أن يكون الفعل يمس مصالح وقيم المجتمع الدولي، واختطاف الطائرة يتضمن مساساً بسلامة وأمن النقل الجوي الذي يعد شريان الحياة لحركة السفر بين الدول، ويعد وسيلة مهمة من وسائل التجارة العالمية، وقد نصت المعاهدات الدولية المتعلقة بأمن الطيران المدني على الشروط والحالات التي تعتبر فيها هذه الجريمة جريمة دولية، والذي يجمع بين هذه الحالات أن هناك عنصراً أجنبياً في الجريمة يبرر خضوعها للأحكام التي نصت عليها تلك المعاهدات الدولية، وهذا 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 موجود خارج إقليم دولة تسجيلها، ولعل الهدف الأساسي من إضافة وصف "الدولية" إلى الجريمة المنصوص عليها في النصين القانونيين السابقين هو تحقيق الاختصاص الشامل أو العالمي لضمان المحاكمة على هذه الجريمة في جميع الأحوال، إذ من شأن تدويل جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة أثناء طيرانها أن يكون لأي دولة ولاية

¹ نسيب نجيب، مرجع سابق، ص ص 70-74.

² عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، العدد الأول، بدون سنة.

قضائية في متابعة فاعل الاستيلاء غير المشروع أيا كان المكان الذي ارتكب فيه هذا الاستيلاء¹.

وتجدر الإشارة إلى أن اتفاقية لاهاي لسنة 1970 قد ميّزت ما بين الاعتداءات التي تقع على وسائل النقل الداخلي وتلك التي تقع على وسائل النقل الدولي، وجعلت من الأولى جرائم داخلية تخضع للتشريعات الوطنية في حين اعتبرت الثانية ذات صفة دولية، وينتقد البعض من الفقه هذا المسلك حيث لا تتوقف الصفة الدولية وفقا لوجهة نظرهم على مكان ارتكاب الفعل فقد يتم الإعداد والتخطيط خارج الدولة بقصد خطف الطائرة في رحلة داخلية وإجبار قائدها على التوجه بها إلى دولة أخرى وهنا تتوافر الصفة الدولية أيضا وهذا ما يراه البعض الأجدد بالاتباع².

الفرع الثاني: خطف الطائرات من الجرائم المستمرة

تنقسم الجرائم بالنظر إلى ركنها المادي وعلى أساس الزمن الذي يستغرقه تمام الجريمة إلى جرائم وقتية وجرائم مستمرة، فالجريمة الوقتية هي التي تتطابق لحظة إتمام الجريمة من قبل الجاني مع لحظة اكتمال عناصرها المكونة لها أي هي التي يكون السلوك الإجرامي المكون لركنها المادي آنيا وينتهي في الحال أو خلال برهة يسيرة، وقد تكون إيجابية تقع بسلوك إجرامي إيجابي كالقتل والسرقة، كما قد تكون سلبية تقع بسلوك إجرامي سلبي.

أما الجريمة المستمرة فهي على نوعين، مستمرة متوالية أي هي التي يكون السلوك الإجرامي المكون لركنها المادي مستمرا متواليا، أما النوع الثاني فهي مستمرة ثابتة أي يكون السلوك الإجرامي المكون لركنها المادي آنيا يبدأ وينتهي في الحال مع استمرار أو دوام أثره إلى أن يزول أو يزال، وبالنظر إلى أن جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات نجد أنها من الجرائم المستمرة التي يستمر فيها النشاط الإجرامي؛ فالاستيلاء أو السيطرة قد

¹ مناد فتيحة، المكافحة القانونية الدولية لجريمة اختطاف الطائرات، مجلة القانون، المجلد 09، العدد 1، سنة 2020، ص 49.

² عبد العزيز شعبان: خالد الحديثي، المرجع سابق، ص 163.

تستغرق فترة من الزمن وذلك وفقا لإرادة الجاني، وهي تشبه بذلك جريمة احتجاز الرهائن، وتظهر أهمية حالة الاستمرار بصفة خاصة في النواحي الآتية:

أولاً: من حين تناسب شدة العقوبة:

فقد تتناسب شدة العقوبة في الجريمة المستمرة مع طول المدة التي يستمر خلال ارتكاب الجريمة.

ثانياً: تطبيق القانون من حيث المكان

يشير ذلك مسألة تحديد الاختصاص القضائي من حيث المكان داخل الدولة وهي مسألة تخضع للقانون الداخلي للدولة المعنية، غير أن الطائرة المختطفة قد ينتقل بها المختطف في الغالب من دولة إلى دولة أخرى، وقد تكون أو لا تكون دولة تسجيل الطائرة متطابقة في الاختصاص مع الدولة التي تهبط فيها الطائرة مع المختطف.

ثالثاً: من حيث تطبيق القانون الجديد

الأصل أن يجري على الجرائم القانون النافذ ويصبح الحكم الصادر فيها نهائياً، وعلى العكس من ذلك فيما إذا استمرت الجريمة إلى حين نفاذ القانون الجديد أو بعده، فإذا صدر قانون جديد يشدد العقاب في أثناء استمرار الجريمة سرى القانون الجديد على هذه الجريمة بالرغم من أنها بدأت قبل نفاذ القانون الجديد¹.

الفرع الثالث: خطف الطائرات جريمة إرهابية

أجمعت أغلب الدول على ضرورة تجريم الإرهاب، وصنفت الأعمال الإجرامية بأنها إرهاب دولي، ومن أهم الاتفاقيات الدولية التي صنفت الأعمال الإرهابية اتفاقية منع ومعاقبة الإرهاب المنعقدة في جنيف سنة 1937، والاتفاقية الأوروبية الخاصة بقمع الإرهاب المنعقدة سنة 1977 والتي نصت أن الإرهاب الدولي يعد جريمة دولية تمارس من خلال الأفعال الآتية:

¹ عبد العزيز شعبان، خالد الحديثي، مرجع سابق، ص164.

- خطف الطائرات.
- الأعمال التي وردت في اتفاقية مونتريال لسنة 1971.
- الأعمال الموجهة ضد الأشخاص ذوي الحماية الخاصة والدبلوماسية.
- الجرائم التي تتضمن اختطاف وأخذ الرهائن اعتقالات غير مشروع.
- الجرائم التي تتضمن استخدام القنابل اليدوية أو القذائف أو الصواريخ، أو الخطابات والطرود التي تحوي متفجرات مما يهدد حياة الأشخاص للخطر.
- الشروع أو الاشتراك بالتحريض في أي جريمة من الجرائم السابقة.

ويتضح لنا من خلال هذه الاتفاقية الدولية أن المشرع الجنائي اعتبر اختطاف الطائرات من الجرائم الإرهابية وأخطر أنواع الإرهاب الذي يمكن أن يمس أمن الطيران المدني والدولي هو الإرهاب السبيري (الإلكتروني)، فخصوصية هذا النوع تمكن في أن التهديد به تعززه ظاهرة العولمة وانتشار الانترنت، فهو يمثل مشكلة عالمية تحتاج البحث عن حل عالمي.

ويعد بروتوكول بيجين 2010 خطوة في الاتجاه الصحيح نحو مواجهة تهديد الإرهاب السبيري الذي بات وشيك التأثير على سلم الأمم¹.

الفرع الرابع: خطف الطائرات من قبيل القرصنة

إن جرائم القرصنة أو ما يعرف بجريمة لصووية البحر عرفت منذ قرون عديدة، وقد استقر القانون العرفي على معاقبة هذه الجريمة واعتبارها ضد الإنسانية، ومن ثمة يحق لأي دولة من دول العالم أن تقبض على لصوص البحر وإخضاعهم لقضائها الجنائي بصرف النظر عن جنسياتهم أو جنسية الطائرة أو السفينة أو مكان وقوع الجريمة، ولما كانت جريمة القرصنة تنطوي على تدخل غير مشروع عن طريق العنف أو التهديد في وسائل المواصلات الدولية، ولتشابه جريمة اختطاف الطائرة لها في هذه الحالة كانت هناك محاولات من البعض من أجل اعتبار جريمة اختطاف الطائرات جريمة قرصنة²، أمثال

¹ مناد فتيحة، مرجع سابق، ص50.

² عبد العزيز شعبان، خالد الحديثي، مرجع سابق، ص165.

Mac Gjidara الذي قال أن المواد من 15-22 من الاتفاقية المتعلقة بأعالي البحار¹ الموقعة في جنيف بتاريخ 29 أبريل 1958 مثلما تنطبق على السفن تنطبق على الطائرات، وتنظيم القرصنة في القانون البحري، وفي القانون الجوي، وبالتالي يكون لدينا في القانون الدولي الوضعي مجموعة نصوص تتعلق بشكل أساسي بالقرصنة البحرية وتحكم أيضا بشكل ثانوي القرصنة الجوية²، وباعتبار أن جريمة القرصنة تعرف على أنها كل اعتداء مسلح يقع في عرض البحار في مركب لحسابه الخاص بقصد النهب والسلب والخطف، وعليه فإن المحاولات التي تبذل لوصف عمليات الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بالقرصنة الجوية تحاول أن تطبق القواعد الخاصة بالقرصنة البحرية على هذه الأفعال، فالقرصنة البحرية بوصفها جريمة دولية لها أركانها الخاصة التي حددها العرف الدولي وأشارت إليها اتفاقية جنيف 1958 لأعالي البحار المادة (15) التي عرفتها بأنها: " أي عمل من أعمال العنف غير المشروع أو الاستيلاء أو النهب إذا ارتكب لأغراض خاصة وكان موجها ضد سفينة أو طائرة أخرى ضد ما تحمله من أشخاص أو أموال وذلك إذا وقع العمل في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لاختصاص دولة من الدول، ومن النص أعلاه يمكن إجمال عناصر جريمة القرصنة كالآتي:

- إن جريمة القرصنة ترتكب لتحقيق أغراض خاصة ذات طابع اقتصادي.
- لكي تكون الأفعال غير المشروعة لها صفة القرصنة لا بد أن تكون موجهة من ملاحي أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة ضد سفينة أو طائرة أو ضد ما تحمله من أشخاص وأموال.
- أي فعل للتحريض أو تسهيل أي فعل غير مشروع مقرون بالعمل يشكل أيضا جريمة قرصنة.

¹ وهي اتفاقية جنيف لـ 29 أبريل 1958 المتعلقة بقانون البحار، و التي تضم اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة (دخلت حيز التنفيذ في 10 سبتمبر 1964) ؛ واتفاقية أعالي البحار (دخلت حيز التنفيذ في 30 سبتمبر 1962)؛ واتفاقية صيد الأسماك وحفظ الموارد الحية لأعالي البحار (دخلت حيز التنفيذ في 20 مارس 1966)؛ واتفاقية الجرف القاري (دخلت حيز التنفيذ في 10 جويلية 1964) . وبالإضافة إلى ذلك، اعتمد بروتوكول اختياري للتوقيع متعلق بالتسوية الإلزامية للمنازعات، دخل حيز التنفيذ في 30 سبتمبر 1962.

² مناد فتيحة، مرجع سابق، ص50.

- وقد أشارت الاتفاقية أعلاه أن جريمة القرصنة باعتبارها جريمة دولية تخضع للاختصاص العالمي أو الشامل، حيث يكون لكل دولة القبض على السفينة أو الطائرة المقرصنة حتى لو لم تكن طرفا في الاتفاقية، وعلى ذلك فالرغبة في اعتبار جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات من قبيل القرصنة هو تطبيق مبدأ الاختصاص الشامل أو العالمي بالنسبة لهذه الجرائم بالنظر إلى خطورتها، وهي نفس الرغبة التي كانت وراء المناداة باعتبار هذه الأفعال تشكل جريمة دولية كما سبق الإشارة إليه، ولكن بمقارنة عناصر جريمة القرصنة مع ما سبق أن وضحناه عن عناصر اختطاف الطائرات نجد بعض الفروق¹، وهو ما أكدته الدكتور عصام عبد الفتاح عبد السميع مطر الذي قال: "نحن لا نقر هذا الرأي لوجود اختلافات كثيرة بين الجريمتين"، ووافقه في ذلك الكثير من الفقهاء والباحثين، وعلى هذا الأساس نعدد الفروق بين الجريمتين فيمايلي:

أولاً: من حيث مكان ارتكاب الجريمة:

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

ثانياً: من حيث الغرض من ارتكاب الجريمة:

بموجب المادة السابقة أيضاً يتم ارتكاب جريمة القرصنة تحقيقاً لأغراض ذات طابع اقتصادي، أما الهدف من ارتكاب جريمة اختطاف الطائرات فيكون في الغالب لبواعث سياسية.

¹ عبد العزيز شعبان، خالد الحديثي، مرجع سابق، ص 165، 166.

ثالثاً: من حيث كيفية ارتكاب الجريمة:

لعل أهم ما يميز جريمة القرصنة عن جريمة اختطاف الطائرات هو الكيفية التي تؤتكب بها الجريمة، 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، ذلك خلافاً لجريمة اختطاف الطائرات التي يشترط لارتكابها في اتفاقية لاهاي 1970 أن تقع أعمال العنف من شخص على متن الطائرة وهي في حالة طيرانها، ويجوز أن يكون هذا الشخص أحد ركابها في حين تستبعد أعمال العنف من طاقم الطائرة أو من قائدها الشرعي¹. وفي الأخير نتوصل إلى أن جريمة خطف الطائرات جريمة قائمة بذاتها وليست من قبيل القرصنة.

و لعل الغاية من وراء محاولة إجراء القياس بين الجريمتين كانت ترجع إلى حادثة التجريم الدولي لخطف الطائرات، ولعدم إمكانية القياس فقد تم التوقيع على اتفاقية طوكيو 1963 ومن ثم اتفاقية لاهاي 1970 وهي التي امتازت بمزايا لا وجود لها في قواعد القانون الدولي العرفي، أو الاتفاقية الخاصة بجريمة القرصنة، وتتمثل فيما يأتي:

- ألزمت المادة الفقرة 01 من المادة 09 من اتفاقية لاهاي الدول الأطراف في الاتفاقية بضرورة تسليم مختطفي الطائرة أو محاكمتهم.
- ألزمت المادة نفسها من اتفاقية لاهاي لسنة 1970 الدول المتعاقدة على إعادة الطائرة وحمولتها إلى من لهم الحق في حيازتها قانوناً.
- كما ألزمت المادة نفسها من اتفاقية لاهاي الدول المتعاقدة بجميع التدابير الملائمة لإعادة السيطرة على الطائرات المختطفة إلى قائدها.
- وعليه فإن خلاصة ما تقدم فإنه لما كانت جريمة القرصنة تميزت باختصاصها العالمي باعتبارها جريمة دولية لا تقل خطورة عن جريمة القرصنة ولذا رأى البعض بضرورة رفعها مصاف الجرائم الدولية².

¹ مناد فتيحة، مرجع سابق، ص 52.

² عبد العزيز شعبان، خالد الحديثي، مرجع سابق، ص ص 166، 167.

المبحث الثاني: عناصر وأركان جريمة اختطاف الطائرات.

لعل أهم مبدأ يمتاز به القانون الجنائي هو مبدأ الشرعية، والذي مفاده أنّ لا جريمة ولا عقوبة ولا تدبير أمن إلاّ بنص، وهو مبدأ في مفهومه بسيط يقوم على ضرورة النص إلى الأفعال المجرمة قبل ارتكابها استناداً إلى قرينة البراءة الأصلية، فالأصل أنّ ما نقوم به من أفعال وامتناع إنما هو مشروع وجائز ما لم يقم الدليل على ما يخالف هذا الأصل.

و إذا كان الأصل في جرائم اختطاف الطائرات هو طابعها الدولي وهو الوصف الغالب في هذا النوع من الجرائم مما يستدعي معه تدخل النصوص القانونية الدولية، إلاّ أنّ هذا الوضع لا يلغي فرضية قابلية تطبيق النصوص الوطنية، والتي يبقى لها مجال من التطبيق في كل مرة لا تتوفر فيها شروط تطبيق الاتفاقيات الدولية، كأن تكون دولة الهبوط غير منظمة للاتفاقية، أو كانت الرحلة داخلية محضة ولا تتضمن الوقائع أي عنصر أجنبي يبرر تطبيق الاتفاقية.

و حتى يتسنى اعتبار اختطاف الطائرات جريمة تستوجب العقاب عليها مثل أي جريمة أخرى، يتعين توافر العناصر والأركان التي نصت عليها الاتفاقيات ذات الصلة أو تلك التي جاءت بها النصوص الوطنية متى كان لها مبرر للتطبيق، وعلى ذلك سنتطرق إلى عناصر جريمة اختطاف الطائرات في المطلب الأول، ثم أركان جريمة اختطاف الطائرات في المطلب الثاني.

المطلب الأول: عناصر جريمة اختطاف الطائرات

طبقاً لنص المادة الأولى في اتفاقية لاهاي 16 ديسمبر 1970 "يعد مرتكباً لجريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة: "أي شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران تقوم على نحو غير مشروع بالقوة أو بالتهديد معاً، أو بأي شكل آخر من أشكال الإرهاب بالاستيلاء على تلك الطائرة، أو ممارسة السيطرة عليها أو يحاول ارتكاب أي من تلك الأفعال"¹.

الاستيلاء غير المشروع على الطائرات جريمة عمدية ولا تقع حسبما هو محدد في المادة الأولى من الاتفاقية إلا بتوافر العناصر الآتية²:

الفرع الأول: أن يتم الفعل على متن طائرة

ففاعل الاستيلاء غير المشروع على الطائرة ينبغي أن يتم على متنها، ولهذا يخرج عن إطار تطبيق الاتفاقية أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرة التي تقع من خارجها، والتي قد تأتي من خلال استعمال الطائرات الحربية، أو التهديد باستخدام المضادات الأرضية كالصواريخ التي توجه إلى الطائرات.

ويبدو أن الذين صاغوا الاتفاقية اقتصر تفكيرهم على الجرائم التي يرتكبها الأشخاص على متن الطائرة، واستبعدوا جريمة الاستيلاء غير المشروع التي ترتكبها سلطات الدولة أو بناء على أمر أو تحريض منها.

ويمكن الإشارة إلى الحوادث الجوية المأساوية التي حدثت نتيجة تدخل طائرات مقاتلة لإجبار طائرات مدنية على الهبوط في البلاد ومنها حادثة إسقاط طائرة إسرائيلية طائرة

¹ المادة الأولى من اتفاقية لاهاي 1970، المتعلقة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.

² عبد اللطيف الياقوت، تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة، دت، ص75.

مدينة ليبية فوق جزيرة شبه سيناء، ما أدى إلى مقتل جميع أفرادها الركاب، فضلا عن حادثة إسقاط الطائرة السوفيتية لطائرة ركاب مدينة كورية فوق الأراضي السوفيتية¹.

الفرع الثاني: أن تكون الطائرة في حالة طيران

"تعتبر 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 المسؤولة عن الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال"².

فإذ تم حجز الطائرة قبل إغلاق الأبواب، فسيتم تطبيق القانون المحلي في مثل هذه الحالات، نظرا لأن السلطة على الطائرة لم تنتقل بعد إلى قائد الطائرة ولا تزال خاضعة للهيئة العامة لدولة المطار"³.

وأوضح المقرر أمام اللجنة الفرعية الخاصة بصياغة اتفاقية لاهاي أن عبارة "على متن الطائرة أثناء طيرانها" في الجملة التمهيدية للمادة 01 من اتفاقية لاهاي قد تم حذفها وإدراج عبارة "طائرة في الخدمة" وقبلت اللجنة الفرعية هذا التعديل واعتبرته أنه من الضروري تغطية بعض الحالات التي تتحكم فيها مجموعة من الأشخاص بشكل غير قانوني في طائرة دون أن تكون على متنها بالفعل⁴.

وبالرجوع إلى المؤتمر الدبلوماسي بشأن أمن الطائرات المنعقد تحت رعاية منظمة الطيران المدني الدولي في بيجين بالصين فقد اعتبروا أن: "تعتبر الطائرة في الخدمة ابتداء من قيام أفراد الخدمات الأرضية أو طاقم الطائرة بتحضير الطائرة لرحلة محددة ولغاية أربع وعشرين ساعة بعد أي هبوط لها، وفي حالة الهبوط الاضطراري، تعتبر الرحلة مستمرة إلى

¹ عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، القانون الكويتي الجديد في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية في ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة لسلامة الطيران المدني الدولي، مجلة الحقوق، العدد الأول، السنة 19.

² المادة الثانية في اتفاقية لاهاي 1970، مرجع سابق.

³ حاج قويدر الطاهر، الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، مرجع سابق، ص 21.

⁴ مناد فتيحة، مرجع سابق، ص 46.

حين أن تتولى السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة وعن الأشخاص والممتلكات التي على متنها¹.

الفرع الثالث: عدم مشروعية الاستيلاء على الطائرات

تنص المادة الأولى من اتفاقية لاهاي على أن أعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات تكون غير قانونية أو غير مشروعة²، وبالتالي استبعاد تجريم الأفعال التي يستند إلى مبرر قانوني أو أسباب مشروعة أو الحق في الدفاع المشروع أو غير ذلك في أشكال الاستيلاء القانوني على الطائرة³. فالغرض الرئيسي من تجريم اختطاف الطائرات هو الحفاظ على سلامة الطائرة، الأشخاص والممتلكات على متنها، والإجراءات التي قد يتخذها أحد أفراد الطاقم أو أفراد الأمن لاستعادة السيطرة على الطائرة من الخاطفين أو لإنقاذها من خطر وشيك أثناء الرحلة تعتبر مشروعة، ويتم تحديد المشروعية التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية الخاصة بتنظيم الملاحة الجوية، وقواعد القانون الدولي⁴.

وإذ اتسم الفعل بعدم الشرعية فلا معنى له إذا كان جريمة كاملة أو محاولة لارتكابها، ولا عبء في أن يكون الفاعل فاعلا أصليا أو شريكا فيها.

ولكن هل يشترط أن يكون الشريك على متن الطائرة أم أن نص الاتفاقية يسري على من يشترك في الجريمة حتى ولو كان خارج الطائرة؟

يبدو لدى البعض أن نص المادة الأولى من الاتفاقية تتحدث عن الجرائم المرتكبة على متن الطائرة، وبالتالي يفترض وجود الشريك على متن الطائرة، ولهذا السبب فإن النص لا يشير إلى الشريك خارج الطائرة، ومع ذلك فإن هذا لا يمنع التشريعات الوطنية من معاقبة

¹ المادة الثالثة فقرة 1 البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، المؤتمر الدولي بشأن قانون الجو، بيجين، 2010.

² حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 21.

³ عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، مرجع سابق، ص 96.

⁴ بدر عبد اللطيف الياقوت، مرجع سابق، ص ص 156، 157.

أفعال المشاركة في الاستيلاء على الطائرات التي تحدث خارج الطائرة، وحسبهم تؤيد الأفعال التحضيرية للاتفاقية لهذا الرأي¹.

الفرع الرابع: استعمال القوة أي التهديد باستعمالها

لا يعتبر الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها جريمة إلا باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو بأي شكل آخر من أشكال الإكراه²، ويشير النص الإنجليزي أيضا إلى " Any other intimidation" بمعنى "أي شكل آخر من أشكال التهديد"³.

ويتحقق هذا العنصر سواء باستخدام القوة الجسدية أو باستخدام الأسلحة النارية، أو غير نارية، كما يشير مصطلح القوة إلى الإكراه المادي، أما التهديد فهو الإكراه المعنوي، والذي يراد به كل ضغط على إرادة الضحية يضيق من حريته في الاختيار ويجبره على القيام بعمل من خلال تهديده بأذى قد يتعرض له أو غير سواء في نفسه أو ماله إذا امتنع عن القيام بهذا الفعل.

ويتحقق ذلك إذا كان التهديد موجها ضد أحد أفراد الطاقم أو الركاب أو ضد الطائرة نفسها، كما يتم التحقق مما إذا كانت موجهة ضد أشخاص أو ممتلكات ليسوا على متن الطائرة طالما أن التهديد صادر عن شخص على متن الطائرة بغرض الاستيلاء عليها.

كما يمكن أن يتم الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها وفقا لأحكام المادة الأولى من اتفاقية لاهاي "بأي شكل آخر من أشكال الإكراه" ومن ثم يمكن أن يمتد نطاق تطبيق الاتفاقية إلى الحالات التي لا تكون فيها القوة أو التهديد المستخدمة، مثل الخداع أو الابتزاز أو تخدير الطاقم، وحالات أخرى من عدم الرضا، وعلى الرغم من إمكانية تصور حدوث

¹ عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، مرجع سابق، ص 96.

² بدر عبد اللطيف الياقوت، مرجع سابق، ص 157.

³ مناد فتيحة، مرجع سابق، ص 48.

ذلك، إلا أن الواقع العملي لم يكشف عن حدوث أي من هذه الحالات فأكثرها تمت باستخدام القوة¹.

ومن ناحية أخرى وحسب اتفاقية لاهاي يجب أن يمارس العنف أو التهديد بالعنف من قبل شخص على متن الطائرة، لكنها لا تغطي حالة الاختطافات التي تحدث بمبادرة من قائد الطائرة أو بعض الأعضاء الآخرين من الطاقم، بينما تم توسيع النطاق في بروتوكول لاهاي ليشمل التهديد بالاستيلاء على الطائرة في الخدمة أو ممارسة السيطرة عليها بغض النظر عما إذا كان الشخص الذي يقوم بالتهديد على متن الطائرة أم لا².

و أثناء إعداد الاتفاقية اقترحت بعض الدول توسيع نطاق تطبيقها ليشمل كافة أعمال الحجز والسيطرة على الطائرات، مهما كانت الوسائل المستخدمة لارتكابها، بحيث يمكن تغطية حالات الاستيلاء والتحكم على الطائرات عن طريق التدليس أو الغش أو الرشوة...، لكن معظم الدول اعترضت على ذلك كون هذه الأساليب الأخيرة لا تعرض سلامة الطائرة أو الركاب للخطر³.

الفرع الخامس: الاستيلاء على الطائرة أو ممارسة السيطرة عليها

يتم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بأي عمل يمكن الخاطف من السيطرة على الطائرة وإجبارها على الذهاب أو قيادتها إلى الوجهة التي يريدها متبعا للأوامر والتعليمات⁴، ولا يشترط أن تتم الجريمة بالكامل أو السيطرة عليها، لكن يكفي مجرد محاولة القيام بذلك كمن بدأ في التنفيذ ويتم اعتقاله من طرف ضباط الأمن آنذاك⁵.

¹ بدر عبد اللطيف الياقوت، مرجع سابق، ص 157.

² مناد فتيحة، مرجع سابق، ص 48.

³ عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، مرجع سابق، ص 25.

⁴ حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 22.

⁵ بدر عبد اللطيف الياقوت، مرجع سابق، ص 155، 156.

أما مجرد تشغيل الطائرة دون نية الاختطاف، فيبقى على التشريعات الوطنية، حتى ولو كان من الصعب معرفة نية الخاطف الذي يتدخل في تشغيل الطائرة بطريقة غير مصرح بها وغير قانونية، هل تعني خطف أم مجرد تدخل؟¹.

و يجب أن يتم الاستيلاء أو السيطرة من قبل شخص على متن الطائرة أي يشترط أن يكون الخاطف من بين ركاب أو طاقم الطائرة، أما إذا كانت السيطرة على الطائرة تمارس من خارجها سواء على الأرض أو على متن طائرة أخرى، كما لو قام شخص بوضع متفجرات على متن الطائرة وهدد وهو ليس على متنها بتفجيرها عن بعد بواسطة جهاز على سبيل المثار وهذا الفعل يستبعد من تطبيق الاتفاقية، ويخضع للقانون الداخلي².

المطلب الثاني: أركان جريمة اختطاف الطائرات

لإتمام جريمة خطف الطائرات المدنية، يجب استيفاء أركانها وهي توافر العناصر والشروط المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذه الجريمة، وأركان هذه الجريمة على النحو التالي الركن الشرعي (الفرع الأول)، الركن المادي (الفرع الثاني) الركن المعنوي (الفرع الثالث)، الركن الدولي (الفرع الرابع).

الفرع الأول: الركن الشرعي

يراد بالركن الشرعي للجريمة هو الصفة غير المشروعة للسلوك الإجرامي سواء كان فعلاً أو امتناعاً، ولتحقيق هذه الصفة يقتضي خضوع السلوك لنص تجريم وعدم خضوعه لسبب إباحة³.

¹ حاج قويدر الطاهر، المرجع نفسه، ص 22.

² بدر عبد اللطيف الياقوت، المرجع نفسه، ص 156.

³ عبد العزيز شعبان الحديثي، مرجع سابق، ص 155.

وقد جاء في نص المادة الأولى من اتفاقية لاهاي 1970 صريحا في تطلب وجود الجاني على متن الطائرة ويشترط أن تكون الطائرة في حالة طيران¹.

وقد نصت جميع الاتفاقيات المتعلقة بجريمة اختطاف الطائرات² على أهمية عدم وجود أساس قانوني للفعل المرتكب، ويتضح ذلك في إدراج عبارة "الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة"، حيث نصت المادة الأولى من اتفاقية لاهاي لعام 1970 على: "يكون مسؤولا جنائيا من كان على متن الطائرة بطريقة غير مشروعة".

ويتحقق هذا العنصر (الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة) إذا أصدر شخص ليس لديه سلطة إصدار أو التحكم في الطائرة أو فرض سيطرته عليها إذا يهدف إلى سرقة قيادة طيارها الأصلي (قائدها)³.

لذلك إذا قام أحد ركاب الطائرة بسحب مسدسه وهدد بإطلاق النار على الطيار، أمرا إياه بأخذ الطائرة إلى الوجهة التي حددها ذلك الراكب، فإن ذلك يعتبر حالة من حالات الاستعمال غير القانوني للقوة وممارسة غير مشروعة للسيطرة على الطائرة وبالتالي جريمة اختطاف الطائرة، وعلى العكس لا تعتبر جريمة خطف عندما يقوم ضابط أمن على متن طائرة مخدوفة بإكراه الخاطف بالقوة أو بالتهديد باستخدامها لتمكينه من استعادة السيطرة على الطائرة وإعادة قيادتها إلى قائدها الأصلي⁴.

ولكن في حالة قيام قائد الطائرة بالطيران بها معارضا لأوامر رؤساءه، فلا يعتبر خاطفا طبقا لهذه الاتفاقيات، ونفس الأمر إذا أصدرت شركة الطيران المالكة للطائرة أوامر لأحدهم من بين الطاقم لتولي قيادة الطائرة بدلا من قائدها الأصلي، وقيام القائد المعين بالاستيلاء

¹ زبيدة ساكري، مرجع سابق، ص 49.

² (اتفاقية طوكيو 1963، اتفاقية لاهاي 1970، اتفاقية مونتريال 1971).

³ عبد الرزاق عبد الحافظ نوري الدلابيح، جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، رسالة لاستكمال متطلبات الحصول على الماجستير في القانون، جامعة حرش، كلية الحقوق، 2015، ص 47.

⁴ زبيدة ساكري، مرجع سابق، ص 50.

على الطائرة لأنه يستند على أساس قانوني، أما العقوبة على هذه الأفعال يكون وفق القانون الداخلي.

ويتم تحديد المشروعية طبقاً للاتفاقيات الدولية المنظمة للملاحة الجوية والتشريعات الوطنية وخاصة قانون الدولة المسجلة فيها الطائرة¹.

الفرع الثاني: الركن المادي

يتمثل الركن المادي للجريمة في المظهر الخارجي لنشاط الجاني الذي هو عبارة عن السلوك الإجرامي الذي يكون منظماً للتجريم ومحلاً للعقاب، وينقسم الركن المادي إلى ثلاثة عناصر، السلوك الإجرامي الطي يقدم عليه الجاني (الخاطف) ووقوع النتيجة لهذا السلوك والمتمثلة في الاعتداء على حق أو مصلحة يحميها القانون ووجود علاقة سببية بين السلوك والنتيجة الضارة.

وبالرجوع إلى اتفاقية لاهي لسنة 1970، وتحديداً في مادتها الأولى نجد أنها تنص صراحة على وجوب توفر شروط حتى يتحقق الركن المادي في حق مرتكب جريمة خطف الطائرات².

وبتطبيق ما تقدم على جريمة الاستيلاء على الطائرات يتبين أن السلوك الإجرامي هو استخدام القوة أو التهديد بها، وتعرف بأنها القيام بكل أعمال العنف بجميع أشكالها سواء المادية أو المعنوية ضد قائد الطائرة لإجباره على طاعة أوامر الخاطف والخضوع له³.

ويعتبر أهم عنصر في الركن المادي وقف ما ورد في أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالموضوع وتعد أبرز وسائل ارتكابها.

ومن الأساليب نجد تهديد الجاني واستخدام كل وسائل الضغط معه، بالرغم من أن الواقع العملي لم يكشف عن هذه الوسائل كما ذكرنا سابقاً. بل اقتصر على الإكراه المادي

¹ عبد العزيز شعبان الحديثي، مرجع سابق، ص 156.

² زبيدة ساكري، مرجع سابق، ص 50.

³ مناد فتيحة، مرجع سابق، ص 53.

ومن أمثلتها قيام الجاني بطعن قائد الطائرة بسلاح أبيض لمنعه من القيادة، وفيما يتعلق بالإكراه المعنوي كإشهار السلاح في وجه القائد أو التهديد بقنبلة أو مسدس وغيرها، كما قد يصل إلى قتل أو إصابة أحد أفراد طاقم الطائرة بجروح¹. ويجب أن يتم هذا الاستخدام للقوة أو التهديد على متن الطائرة أثناء طيرانها أو طائرة في الخدمة.

وتتمثل النتيجة الإجرامية في قيام الجاني بالاستيلاء على الطائرة وذلك بفرض سيطرته عليها² بإعطاء أوامر لقائد الطائرة وتوجيهها إلى الوجهة التي يريد الجاني، وبالتالي تهديد سلامتها بعد أن كانت في أمان³.

ويجب أن تكون هذه النتيجة مرتبطة بفعل المتهم بعلاقة سببية، ولا يكون هناك أدنى شك في توفر العلاقة السببية بين السلوك والنتيجة الإجرامية إذا دون السلوك وحده وفور القيام به إلى حدوث نتيجة حسب رغبة الجاني⁴.

الفرع الثالث: الركن المعنوي

لا يكفي لحدوث الجريمة توفر ركنها الشرعي المتمثل في الفعل أو الصفة غير المشروعة، وتوفر ركنها المادي المتمثل في ارتكاب السلوك الإجرامي (استعمال القوة أو التهديد بها) وحصول النتيجة (الاستيلاء أو السيطرة على الطائرة) وكذا العلاقة السببية بينهما، وإنما يتطلب توفر ركنها المعنوي.

تعتبر جريمة اختطاف الطائرة من الجرائم العمدية التي يلتزم لتحقيقها الركن المعنوي، حيث يتخذ هذا الأخير في هذه الجريمة صورة القصد الجنائي التي تتطلب توافر عنصر العلم والإرادة⁵. أي أن الجاني يكون على دراية بماهية أفعاله وبأنه يخطف طائرة، وعلمه

¹ سامية كرليفة، جريمة خطف الطائرات في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة الدراسات القانونية، المجلد 07، العدد 01، السنة 2021، ص 192.

² مناد فتيحة، مرجع سابق، ص 53.

³ زبيدة ساكري، مرجع سابق، ص 50.

⁴ مناد فتيحة، مرجع سابق، ص 53.

⁵ مناد فتيحة، المرجع نفسه، ص 55.

بالصفة غير المشروعة للفعل أي أنه سينجم عنه تعريض سلامة الأشخاص للخطر وإعاقة حركة الطائرة، لأن الجهل به يعد عذرا محلا في مجال القانون الدولي الجنائي وتدفع عنه المسؤولية، وبالتالي عند توافر علم الجاني دليل على وجود القصد الجنائي¹.

ولا تؤخذ الدوافع بعين الاعتبار سواء كانت سياسية أو اقتصادية أو شخصية فهي نفسها في جميع الحالات تدفع الخاطف إلى القيام بعملية الاختطاف².

بالإضافة إلى ضرورة وجود قصد خاص والمتمثل في نية الجاني في السيطرة على الطائرة، حيث أنه إذا كانت نيته السرقة فلا تقع الجريمة وإن كان الفعل يمكن أن يشكل جريمة مستقلة³.

إلا أنه حسب البعض يمكن الاكتفاء بالقصد الجنائي العام لتحقيق هذا الفعل، إذ أن الجاني يكون على علم بأن هذا السلوك من شأنه إحداث أخطاء أو أضرار سواء للركاب أو الطائرة في حد ذاتها⁴.

الفرع الرابع: الركن الدولي

لا تعتبر جريمة خطف الطائرات جريمة دولية ما لم تتوفر على الركن الدولي.

ومن الحالات التي يعتبر فيها العمل الإجرامي جريمة دولية هي بدأ الجريمة في دولة ونهايتها في دولة أخرى، أو أن يتم التخطيط والتدريب والإعداد في دولة في حين يأتي التنفيذ في دولة أخرى، أو أن ضحايا الفعل الإجرامي من جنسيات مختلفة.

فإذا اشتمل اختطاف الطائرة على إحدى هذه الحالات فإن الجريمة تعتبر جريمة دولية، وبما أن الطائرة أعدت لقطع مسافات طويلة وبالتالي يبدأ ارتكابها في إقليم وينتهي في إقليم

¹ سامية كرليفة، مرجع سابق، ص193.

² عبد الرزاق عبد الحافظ، نوري الدلابيح، مرجع سابق، ص53.

³ عبد العزيز شعبان الحديثي، مرجع سابق، ص161.

⁴ عامر جوهر، تجريم الاختطاف طالبا للفدية كمصدر لتمويل الجماعات الإرهابية، دراسة مقارنة بين التشريعات الوطنية والدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، الطور الثالث في الحقوق، تخصص القانون الدولي الجنائي، جامعة مستغانم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2018-2019، ص152.

دولة أخرى، وقد يتعدى ذلك ليشمل عدة دول، وكونها أيضا معدة لنقل كم هائل من المسافرين ومن مختلف الجنسيات فلا تخرج عن نطاق الجرائم الدولية¹.

كما تتحقق الصفة الدولية لجريمة الاستيلاء على الطائرات إذا كان الجاني لا ينتمي إلى جنسية الدولة التي تنتمي إليها الطائرة. أو إذا تمت الجريمة في دولة غير الدولة التي تنتمي إليها، أم أن مطار الهبوط والإقلاع يتواجد في دولتين مختلفتين بغض النظر إن كان مسار الرحلة الأصلي داخليا أو دوليا².

ويشترط لقيام العنصر الدولي في هذه الجريمة أن يتم الخطف وفق مخطط تضعه دولة ضد دولة أخرى، ويعتبر هذا الاعتداء انتهاكا للسيادة الإقليمية للدولة المعتدية³.

وقد تشكل هذه الجريمة اعتداء على مصلحة يحميها المجتمع الدولي إذ أن جريمة خطف الطائرات تمس مصالح وقيم المجتمع الدولي أو مرافقه الحيوية وهذا يعني المصالح التي يحميها النظام القانوني الدولي ومن أمثلتها الركاب والبضائع والمنقولات وكذلك حماية وتأمين سلامة الطائرات وشركات الطيران⁴.

ولا يمكن إنكار ما ورد ضمن المادة الأولى من اتفاقية لاهاي عندما أقرت أن مرتكب الجريمة هو شخص طبيعي محتمل ولم تشر إليه باسم الدولة، ومنه يتحقق العنصر الدولي إذا كلفت دولة أحد رعاياها بخطف طائرة مملوكة لدولة أخرى لإجبارها على اتخاذ إجراء معين للإفراج عن الرهائن أو لتسوية الديون.

ولكن مع توافر الشروط أعلاه قد تكون جريمة خطف الطائرات بتحريض من الدولة لشخص لارتكابها ضد دولة أخرى، كما قد تتم داخل الدولة بين أفرادها (شعبها) وذلك حين تكون الطائرة موجهة نحو رحلة داخلية ومنه لا تستند هذه الجريمة إلى أحكام القانون الدولي الجنائي، ولا يمكن اعتبارها جريمة دولية حيث أنها تخضع للقانون الداخلي للدولة التي

¹ عامر الجوهري، مرجع سابق، ص 153.

² عبد العزيز شعبان الحديثي، مرجع سابق، ص 161.

³ سامية كرليفة، مرجع سابق، ص 194.

⁴ عامر جوهري، مرجع سابق، ص 152.

وقعت فيها وكذلك القضاء الوطني الذي يعتبر مختصاً بمعاقبة الخاطف وفقاً لقواعد القانون الجنائي الداخلي من حيث المكان¹.

و مما سبق نستنتج أن جريمة اختطاف الطائرات جريمة دولية بمعنى أن اتفاقية لاهاي لسنة 1970 تنطبق على جميع حالات الاستيلاء غير المشروع على الطائرات أو تحويل مسارها، بغض النظر عن نوع وجنسية الطائرة باستثناء:

- عملية الاختطاف التي وقت من وإلى دولة ليست عضواً في الاتفاقية.
- الطائرات التي يتم تحويل مسارها فوق أعالي البحار المتصلة بأراضي الدولة التي تمتلكها، وإذا كانت تنتمي إلى مؤسسات تشغيل مشتركة للنقل الجوي. أو وكالة تشغيل دولية مسجلة مشتركة.
- ولا تنطبق أحكام الاتفاقية إذا كان الإقلاع أو الهبوط الفعلي للطائرة واقعين داخل إقليم إحدى الدول الأعضاء.
- الإقلاع والهبوط الذي يتم في دولة التسجيل².

¹ سامية كرليفة، مرجع سابق، ص 194.

² عبد العزيز شعبان الحديثي، مرجع سابق، ص 161.

خلاصة الفصل:

تعتبر جريمة اختطاف الطائرات من أخطر الجرائم التي يعاني منها قطاع النقل الجوي خاصة وأنها تهدد أمن واستقرار الأمم لما تنطوي عليه من مساس بالملكيات والأرواح، ورغبة من المجتمع الدولي في توفير الأدوات القانونية التي تواكب التهديدات المستحدثة ذات الصلة بقطاع النقل الجوي صدرت العديد من الاتفاقيات بشأن ذلك والتي جرمت العديد من الأفعال التي من شأنها أن تشكل تهديداً مباشراً لمرفق النقل الجوي، ومن بينها اتفاقية لاهاي 1970.

وهي الاتفاقية التي حاول من خلالها المجتمع الدولي تحديد المقصود بجريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات من خلال نص المادة الأولى من هذه الاتفاقية التي وضعت وصفاً دقيقاً لقيام هذه الجريمة من خلال توافر عناصرها المذكورة على سبيل الحصر، ولكي تتحقق لابد من اكتمال أركانها المجتمعة والمتعلقة بهذه الجريمة والتي تختلف أسباب وبواعث وجودها من شخصية وسياسية ودينية... الخ.

وإن اختلفت الدوافع التي تقف وراء ارتكاب هذه الجريمة فإنها تتفق في الغرض النهائي منها وهو تحويل مسار الطائرة والنزول بها في غير الوجهة المقصودة مع استعمال وسائل من شأنها حمل قائد الطائرة إلى الامتثال لتعليمات وأوامر الإرادات الجانحة أو المختطفة.

وإذا حاول المجتمع الدولي جاهداً توحيد الإطار القانوني الناظم لجريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، إلا أن احتمالية تنازع القوانين ستظل قائمة لاصطدام المواثيق الدولية بمسألة السيادة الوطنية من جهة، واحتمالية ارتكاب الفعل وتحقق النتيجة في ذات البلد الواحد من جهة ثانية، وهو الأمر الذي يبقى للنصوص الوطنية حيزاً لا بأس به من التطبيق.

الفصل الثاني:

تدابير مواجهة الاستيلاء غير المشروع
على الطائرات

الفصل الثاني: تدابير مواجهة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

لطالما وصف قطاع النقل الجوي بوصف الأمان في مجمله، ومرد ذلك إلى تضافر مجموعة من العوامل ساهمت مجتمعة في الوصول به إلى هذا الوصف، ومنها حجم التقنية المدمج في جسم الطائرات على غرار أنظمة الرادار والرصد، وأنظمة اتصالات عالية الدقة، أنظمة أمان غاية في الأداء، يضاف إليها أنظمة تشغيل أرضية تعمل بشكل متناسق ومتناغم (تنظيف الطائرات/ المناولة المطارية/ الإطعام/ التزود بالوقود)، زد على ذلك وجود عدد لا بأس به من الأعوان والمراقبين الجويين وموظفي متابعة حالة الطقس على مستوى مختلف مطارات العمل، دون أن ننسى أعوان الأمن والجمارك.

و قد نتوهم إذا اعتقدنا أن تجهيز رحلة جوية من مطار إلى مطار مسألة بسيطة، بل الأمر على خلاف ذلك بالمطلق، إذ تحتاج الرحلات الجوية إلى تدخل عدد لا يكاد يحصى من الأشخاص من أجل الوصول بالمسافر إلى مطار الوصول سالماً معافى، بدءاً من مرحلة الحجوزات، مروراً بمرحلة التسجيلات وتثبيت الحجز، وكذا الامتثال لإجراءات المراقبة والتفتيش وانتهاء بركوب الطائرة بغية مباشرة الرحلة والنزول بها في مدرج الوصول.

وإذا كانت اتفاقية لاهاي قد حددت الإطار القانوني الذي من شأنه توفير حماية فعالة لقطاع النقل الجوي من حالات الاعتداء غير المشروع على الطائرات، فإن هذه المعالجة لن تكتمل إلا إذا رافقها جملة من العقوبات التي من شأنها حمل الأشخاص على احترام سلامة الطائرة وأمن المسافر، وعلى ذلك كان المبحث الثاني لبحث التدابير الردعية المقررة لمعاقبة من تولى مباشرة أو شرع في الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.

غير أن الملاحظ أن المجتمع الدولي ومن بعده المشرع الوطني قد حرص غاية الحرص على محاولة تجفيف مسببات الاستيلاء غير المشروع على الطائرات من خلال إقرار ملة من التدابير الوقائية الي من شأنها منع وقوع الاعتداء أصلاً وهو محور المبحث الأول.

المبحث الأول: الجهود المبذولة للحد من جريمة الاستيلاء غير المشروع**على الطائرات**

أمام تزايد الجرائم الإرهابية الموجهة ضد سلامة الطيران المدني بصفه عامة، والاستيلاء غير المشروع على الطائرات بصفة خاصة، بما يجعل من الطائرة ضحية الاعتداء وسيلة لتنفيذ أعمال تخريبية أو إرهابية في ذات الوقت، فقد يتم توجيه طائرة مختطفة نحو أهداف أمنية مدنية أو عسكرية مما يجعلها ضحية لعملية استيلاء غير مشروع وأداة لمشروع إجرامي في آن معاً.

وأمام هذا الوضع وبغية تقادي حجم الخسائر البشرية والمادية الهائلة الناجمة عن الوضع المذكور أعلاه فقد تنوعت الجهود الرامية إلى القضاء على مسببات الظاهرة ووأدها في مهدها، ويدخل في هذا السياق الجهود الدولية المبذولة من طرف المنظمات الدولية، سواء تلك ذات الاختصاص العام على غرار منظمة الأمم المتحدة أو ذات الاختصاص المحدد على غرار المنظمات المتخصصة، وهذا ما سيتم تناوله في (المطلب الأول)، أو تلك الجهود المبذولة من طرف المنظمات الاقليمية، وهو ما سنتولى توضيحه ضمن (المطلب الثاني).

المطلب الأول: جهود المنظمات الدولية للحد من ظاهره الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

تلعب المنظمات الدولية وأدواتها دورا بارزا في مكافحه الإرهاب بمختلف جوانبه خاصه المتعلقة بالطيران المدني ومنها على الخصوص الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، باعتبار هذه الأخيرة وسائل وأدوات شديدة الحساسية لأدنى المتغيرات السياسية، الأمنية، الاقتصادية بل وحتى الجوية.

ولمّا كانت الطائرة بهذا الوصف فقد احتاجت إلى عناية خاصة من طرف مختلف الهيئات الدولية وفي مقدمتها منظمة الأمم المتحدة، والتي سنحاول بحث دورها في الحد من عمليات الاستيلاء على الطائرات ضمن الفرع الأول، وكذا دور منظمة الطيران المدني والاتحاد الدولي للنقل الجوي ضمن الفرع الثاني.

الفرع الأول: جهود منظمة الأمم المتحدة للحد من جريمة الاستيلاء الغير المشروع على الطائرات

قامت منظمة الأمم المتحدة بمختلف أجهزتها بمعالجة ظاهرة الاعتداء على سلامة الطيران المدني الدولي، حيث تبنت الجمعية العامة عدة قرارات بخصوص ذلك، ودعت الدول إلى اتخاذ الاجراءات اللازمة لمعاقبه مرتكبي الأعمال التي من شأنها أن تهدي أمن الملاحة الجوية بمختلف فواعلها.

كما كان لمجلس الأمن دور بارز في توفير الحماية الضرورة واللازمة لمرفق النقل الجوي¹، والذي اعتبر تهديد سلامة الطيران المدني تهديدا للسلم والأمن الدوليين في عدة قرارات نراها لاحقاً.

أولاً: دور الجمعية العامة

تبنت الجمعية العامة للأمم المتحدة في أواخر الستينات وأوائل السبعينات عدة قرارات تناولت فيها الإرهاب الدولي، حيث ركزت بشكل أساسي على أعمال اختطاف الطائرات وتحويل مسارها، ودعوة الدول والمنظمات الدولية إلى اتخاذ التدابير اللازمة لمكافحة الأعمال الإرهابية². تتمثل هذه القرارات في:

1 - قرار رقم 2551 المتعلق بتغيير مسار الطائرات:

أصدرت الجمعية العامة تحت عنوان: "تغيير مسار الطائرات المدنية بالقوة أثناء طيرانها" بتاريخ 12 ديسمبر 1969، ضمن أعمال الدورة 24 قرار جاء في مضمونه: "إن الجمعية العامة يساورها القلق الشديد إزاء أعمال التدخل غير القانوني على عملية الطيران المدني الدولي، وترى بأنه من الضروري اتخاذ إجراءات فعالة لمكافحة الاختطاف بجميع أشكاله وأي ضبط أو ممارسة غير مشروعة للطائرات، مدركين أن مثل هذه الأعمال قد تعرض حياة وصحة الركاب وأفراد الطاقم للخطر، وتعتبر أن الطيران المدني الدولي لا

¹ الحاج فويدر الطاهر، الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، مرجع سابق، ص 82.

² لونيبي علي، آليات مكافحة الإرهاب الدولي بين فاعلية القانون الدولي وواقع الممارسات الدولية الانفرادية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2012، ص 243.

يمكن أن يعمل بصورة صحيحة إلا في أحوال تضمنها سلامة العمليات والممارسات اللازمة لحرية السفر الجوي".

كما تطالب الدول بأن تتخذ كل التدابير اللازمة لضمان أن توفر تشريعاتها الوطنية إطاراً ملائماً لاتخاذ تدابير قانونية فعالة ضد جميع أنواع الأفعال غير المشروعة المرتكبة ضد الطائرات المدنية، إضافة إلى ذلك تحت الدول بوجه خاص على ضرورة محاكمة جميع الأشخاص الذين يرتكبون هذه الأعمال.

وناشدت الدول إلى تقديم الدعم الكامل للجهود التي تبذلها منظمة الطيران المدني الدولي من أجل الإسراع في إعداد وتنفيذ اتفاقية تنص على اتخاذ التدابير المناسبة فيما يتعلق بجعل الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية جريمة يعاقب عليها القانون ومحاكمة الأشخاص الذين يرتكبون هذه الجرائم.

وتدعو الدول إلى التصديق على اتفاقيه طوكيو لعام 1963 والانضمام إليها¹.

2- قرار رقم 2645 بشأن اختطاف الطائرات

أمام تزايد أعمال اختطاف الطائرات والأعمال غير المشروعة ضد الطيران المدني²، أصدرت الجمعية العامة بخصوص الطيران المدني أو تحويل مسار الطائرات، قراراً آخر إضافه إلى القرار رقم 2551، في دورتها الخامسة والعشرين بتاريخ 25 نوفمبر 1970 ومن بين ما جاء فيه: " مع التسليم بأن الطيران المدني خلق حيوية في تعزيز العلاقات الودية بين الدول والحفاظ عليها، وأن التحول الآمن والمنظم يصب في مصلحة جميع الشعوب".

كما أن الجمعية العامة تدين دون استثناء أيًا كان جميع أعمال اختطاف الطائرات أو أي تدخل آخر في وسائل النقل الجوي المدني، من خلال التهديد باستعمال القوة أو باستخدام جميع أعمال العنف التي قد توجه ضد الركاب وأفراد الطاقم في الطائرات ومرافق

¹ الفقرات 1 2 3 4 من القرار رقم 2551 الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 12 ديسمبر 1969

الوثائق الرسمية للجمعية العامة للأمم المتحدة (A/RES/24-2551)

² الحاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 83

الملاحة الجوية، وطالبت الدول بأن تتخذ جميع التدابير المناسبة لردع هذه الأفعال، و أن تنص على مقاضاة ومعاقبة مرتكبها بما يتناسب مع خطورة تلك الجرائم، دون الإخلال بحقوق والتزامات الدول بموجب قوانين خارجية (الوثائق الدولية) المتعلقة بمسألة تسليم هؤلاء الأشخاص بغرض محاكمتهم ومراقبتهم.

وتعلن أن استغلال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لأخذ الرهائن أمر يستحق الإدانة، وتحث الدول التي يتم تحويل مسار طائرات مختطفة إلى إقليمها لتوفير الرعاية والأمن والدعم وتمكينهم من مواصلة رحلتهم بأسرع ما يمكن عمليا وإعادة الطائرة وحمولتها إلى الأشخاص الذين لهم حق حيازتها بشكل قانوني.

كما دعت الجمعية العامة الدول على التصديق على اتفقيه طوكيو 1963 والانضمام إليها¹.

ويأتي هذا القرار استجابة لطلبات بعض الدول التي كانت هدفا لاختطاف طائراتها أو احتجاز رعاياها مثل الجزائر التي احتجز اثنين من مسؤوليها في إسرائيل.

وجددت الجمعية العامة قراراتها في دورتها الثانية والثلاثون لعام 1977 التي تدين جميع أعمال العنف في الطائرات المدنية أو أي تدخل في الملاحة الجوية سواء بالتهديد أو باستعمال القوة وكافة أعمال العنف التي يمكن أن توجه ضد الركاب أو الطاقم أو الطائرات، وتواصلت قرارات الجمعية العامة بالحث على التصديق على الاتفاقيات المتعلقة بالاعتداء على سلامة الطيران المدني وذلك بقراراتها رقم 210/51 الصادر في دورتها الـ (51) في 17 ديسمبر 1996.

وبعد الاعتداء على الطائرات في 11 سبتمبر 2001 في الولايات المتحدة الأمريكية، أصدرت الجمعية العامة في دورتها السادسة والخمسين القرار رقم 01/56 الذي يدين هذه الأفعال والتي تشمل الاعتداء على سلامة الطيران المدني الدولي².

¹ الفقرات 1، 3، 2، 4، 5، 6، من القرار رقم 2645-25 الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 25 نوفمبر

1970. والوثائق الرسمية للجمعية العامة للأمم المتحدة (A/RES/125/2645) + الفقرات التمهيديه

² حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص ص 84، 85.

ثانيا: دور مجلس الأمن

يعتبر مجلس الأمن الدولي أحد الأجهزة الرئيسية الست للأمم المتحدة ويعد المسؤول على حفظ السلام والأمن الدوليين طبقا للفصل السابع في ميثاق الأمم المتحدة كما له سلطة قانونية على حكومات الدول الأعضاء، وتعد قراراته ملزمة، وتشمل سلطة حفظ السلام وفرض عقوبات دولية والسماح بعمل عسكري¹.

كما أن لمجلس الأمن سلطة واختصاص الشرطة الدولية التي تهدف إلى وقف تهديد السلم والأمن الدوليين من خلال السماح له بالتدخل باستخدام القوة، بالإضافة إلى أنها الهيئة الوحيدة في الأمم المتحدة المخول لها صلاحيات إصدار القرارات الملزمة للدول الاعضاء².

و كان لمجلس الأمن في مناسبات عديدة أن اعتبر أن جميع الأعمال الإرهابية لا يمكن تبريرها بغض النظر عن دوافعها ووقت حدوثها ومرتكبها، وأن الإرهاب لا يمكن ولا ينبغي ربطه بأي ديانة أو جنسية، حيث واجه مجلس الأمن عدة مواقف وخلافات تتعلق بالاعتداء على سلامة الطيران المدني الدولي³.

ونتيجة لتزايد أعمال العنف الموجهة ضد الملاحة الجوية المدنية والمتمثلة في اختطاف الطائرات ومحاولة تغيير مسارها بالقوة ومطالبة بعض الدول باتخاذ الاجراءات اللازمة لتأمين النقل الجوي وهذا لما لمجلس الأمن من دور في الحفاظ على السلم والأمن، فقط اتخذ عدد من القرارات في هذا الصدد ذات الصلة بمكافحة الجرائم الإرهابية ضد أمن وسلامة الطيران المدني⁴، أهمها:

¹ مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، ويكيبيديا www.wikipedia.org تم الاطلاع عليها يوم 02-06-2022 على الساعة 18:00.

² بوثلجة نوره، عاوني سعديه، الارهاب الدولي محاربه في اطار منظمة الامم المتحدة، مكره الماستر في القانون العام، قسم القانون العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015/2014، ص84.

³ حسني موسى محمد، مكافحة الجرائم الارهابية الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 31، العدد62، الرياض، 2015، ص ص 235، 236.

⁴ حكيم غريب، السياسة الدولية والقانون الدولي، مكافحة الإرهاب الجوي، ط1، دار الكتاب الحديث، القاهرة، 2012، ص510.

1- القرار 286 لعام 1970:

أصدر مجلس الأمن في 9 سبتمبر 1970 قراره رقم 286 الذي دعا من خلاله الدول إلى اتخاذ خطوات لمنع اختطاف الطائرات، فقد اتخذ مجلس الأمن هذا القرار بدون تصويت في جلسته رقم 1552 حيث أعرب من خلاله عن قلقه البالغ إزاء الخطر الذي يهدد أرواح المدنيين الأبرياء نتيجة اختطاف الطائرات وأي تدخل آخر في أنشطة النقل الجوي¹. وألزمت الفقرة الأولى جميع الدول الأطراف بالإفراج الفوري على ركاب الطائرة المختطفة دون استثناء، كما نص القرار في الفقرة الثانية على الاجراءات القانونية الممكنة لمنع عمليات اختطاف الطائرات في المستقبل².

وعلى الرغم من أن الخاطفين في هذه القضية هم نشطاء الجبهة الشعبية لتحرير فلسطين فقد دعا مجلس الأمن إلى تحويل ركاب الطائرات وأطقمها وناشد الدول إلى اتخاذ أي إجراء ممكن لمنع اختطاف الطائرات، ولم يتمكن المجلس في تلك الفترة من القيام بأكثر من ذلك لعدم وجود اتفاقيات دولية كافية لردع تلك الأفعال، وبالفعل استجابت الدول المعنية للطلب وأطلقت ألمانيا وسويسرا وبريطانيا سراح الأسرى العرب مقابل إطلاق الخاطفين عن كافة الركاب³.

2- قرار 20 جويلية 1972

اتخذ مجلس الأمن بالإجماع في 20 جويلية 1972 قرار جاء فيه: "يساور أعضاء المجلس عميق القلق إزاء تهديد حياة الركاب والملاحين نتيجة لاختطاف الطائرات المدنية أو غير ذلك من أعمال التدخل غير المشروع في الملاحة الجوية المدنية وأن أعضاء مجلس الأمن يشجعون ويرون ضرورة إدانة الأعمال الموجهة ضد سلامة الطيران المدني التي ترتكب في مختلف أنحاء العالم".

¹ حسني موسى محمد، مكافحه الجرائم الارهابية الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، مرجع سابق، ص 256
² شباح حسينه، الممارسات الدولية الانفراديه في مكافحه الارهاب الدولي، مذكره مكمله لنيل شهاده الماستر في القانون العام، تخصص قانون دولي وعلاقات دوليه، قسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعه محمد الصديق بن يحيى، جيجل،

2016-2017، ص 92

³ حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 88

كما دعا القرار الدول إلى اتخاذ التدابير اللازمة في نطاق اختصاصها لوضع ومنع الأعمال ضد الطائرات المدنية واتخاذ تدابير فعالة ضد أولئك الذين يرتكبون مثل هذه الأعمال¹.

وفي ختام القرار ركز مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة على دعوة جميع الدول إلى توسيع وتعزيز الجهود والتدابير القانونية الدولية في هذا المجال وفقا لالتزامات ميثاق الأمم المتحدة من أجل ضمان أعلى مستوى ممكن منه الأمان والثقة في الطيران المدني الدولي².

3- قرار رقم 731 لعام 1992

إن تدمير طائرة " بان أمريكان " (طائرة مدنية أمريكية تابعه لشركه بان أمريكان الأمريكية فوق بلدة لو كربي الاسكتلندية التي كانت تضمن الرحلة رقم 103)، وطائرة النقل الجوي الفرنسية التي كانت تضمن الرحلة رقم 772 مما أسفر عن موت مئات الأبرياء، وجهت الولايات المتحدة وإنجلترا الاتهام إلى موظفين ليبيين بأنهم وراء تفجير الطائرة ثم انضمت فرنسا إلى البلدين وتضاف إلى الدعوة قضية الطائرة الفرنسية التي اسقطت في النيجر عام 1989³. فأصدر مجلس الأمن قراره رقم 731 بتاريخ 21 جانفي 1992 والذي تضمن ديباجة طويلة وأهم ما جاء فيه " انزعاجه الشديد لما يشهده العالم في مختلف أرجائه على استمرار أعمال الإرهاب الدولي بجميع أشكاله التي تعرض للخطر أرواحا بشرية أو تؤدي بها وتؤثر تأثيرا ضارا على العلاقات الدولية وتعرض أمن الدول للخطر بما في ذلك الأعمال التي تتورط فيها الدول بصورة مباشرة أو غير مباشرة"⁴.

كما عبر مجلس الأمن عن قلقه من جميع الأنشطة غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني.⁵

¹ حكيم غريب، مرجع سابق، ص 510

² الحاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 88

³ لونيبي علي، مرجع سابق، ص 273

⁴ القرار الرقم 731 المؤرخ في 21 جانفي 1992، ص 84

⁵ حسني موسى محمد رضوان، مرجع سابق، ص 258.

و جاء في القرار أيضا إلزام ليبيا بتسليم المتهمين الليبيين كونهم متهمين في حادث تحطيم الطائرة لمحاكمتهم أمام القضاء الأمريكي أو الاسكتلندي في حادث تحطيم الطائرة، والملاحظ أن مجلس الأمن للأمم المتحدة قد بنى قراره على أساس أن الأمر يتعلق بالإرهاب الدولي بشكل تهديد للسلع والأمن الدوليين¹.

ونظرا لعدم استجابة ليبيا للطلبات الواردة في القرار الرقم 731 أصدر مجلس الأمن القرار رقم 748 في 31 مارس 1992 القاضي بفرض عقوبات على ليبيا لرفضها تسليم المتهمين²، كما منحت الدول الغربية ليبيا مهلة لتنفيذ القرار رقم 371 مستندا إلى الفصل السابع من الميثاق، وأمام تمسك ليبيا بقرارها برفض تسليم المتهمين أصدر مجلس الأمن قراره رقم 883 بتاريخ الأول نوفمبر 1993 الذي يقضي بتصعيد العقوبات ضد ليبيا وأشارت في ديباجته أن ليبيا لم يلتزم بالقرارين السابقين رغم مرور أكثر من 20 شهر على صدورهما³.

وقررت أن استمرار الحكومة الليبية في عدم إظهار رفضها للإرهاب الدولي وعدم الالتزام بالقرار الرقم 731 يشكل تهديدا للسلم والأمن الدوليين⁴.

الفرع الثاني: دور المنظمات المتخصصة في الحد من جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية

تعتبر المنظمات الدولية المتخصصة في مجال الطيران المدني العمود الفقري الذي يعتمد عليه المجتمع الدولي في كل ما يتعلق بالطيران المدني من ضمان تطويره إلى ضمان استخدامه للأغراض السلمية وسلامته والتي تعد من أهم اهتمامات هذه المنظمات⁵ ونجد من بين هذه المنظمات محكمة العدل الدولية التي اهتمت كثيرا بالتنظيم الوقائي لمنع الاعتداءات ضد سلامة الطيران المدني والاتحاد الدولي للنقل الجوي.

¹ لونييسي علي، مرجع سابق، ص 275.

² ساميه كرفيله، مرجع سابق، ص 197

³ القرار رقم 883 الصادر في واحد نوفمبر 1993

⁴ حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 112.

⁵ المادة 97 من ميثاق الأمم المتحدة.

أولاً: دور محكمة العدل الدولية

تعتبر محكمة العدل الدولية أحد الأجهزة الرئيسية لمنظمة الأمم المتحدة وهي الأداة القضائية الرئيسية للأمم المتحدة وتقوم بعملها وفق نظامها الأساسي الملحق بهذا الميثاق وهو مبني على النظام الأساسي للمحكمة الدائمة للعدل الدولي وجزء لا يتجزأ من الميثاق¹.

تتألف المحكمة من 15 عضو ولا يجوز أن يكون بهما أكثر من عضو واحد من رعايا دول بعينها²، وتشترك كل من الجمعية العامة و مجلس الأمن في انتخابهما من الشخصيات المؤهلة والتي ترشحها الدول الأعضاء في شغل هذه المناصب الرفيعة، وتؤدي المحكمة وظيفتين إحداهما استشارية والأخرى قضائية. ففيما يتعلق بالوظيفة الاستشارية فهي منصوص عليها صراحة في المادة 96 من ميثاق الأمم المتحدة، أما القضائية فتعني قدرة المحكمة على الفصل في النزاعات التي تنشأ بين الدول³.

وفيما يخص الاعتداء على سلامة الطيران المدني فلم تعرض قضايا عديدة على محكمة العدل الدولية بخصوص ذلك رغم إحالة الاتفاقيات السابقة على المنازعات إلى محكمة العدل الدولية وفي حالة الخلاف بين الدول حول تفسير أو تطبيق تلك الاتفاقيات يمكن تسميتها من خلال المفاوضات أو التحكيم.

وفي هذا الصدد تلقت المحكمة طلباً واحداً من ليبيا في 03 مارس 1992 بشأن تفسير وتطبيق اتفاقيه مونتريال التي طالبت فيها المحكمة أن تعلن وتحكم بأن ليبيا أوفت بجميع التزاماتها الدولية الواردة في اتفاقيه مونتريال وأن الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا انتهكت واستمرت في انتهاك التزاماتها تجاه ليبيا الناتجة عن اتفاقيه مونتريال.

التزمت الولايات المتحدة بالوقف الفوري والكلي عن أي استخدام للقوة والتهديدات ضد ليبيا وحتى أي انتهاكات للسيادة الإقليمية أو الاستقلال السياسي لليبيا، كما حثت

¹ المادة 92 من ميثاق الأمم المتحدة.

² المادة الثالثة من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية

³ لونيبي علي، مرجع سابق، ص 327.

ليبيا طبقا للمادة 41 من النظام الأساسي للمحكمة اعتماد بعض الإجراءات المؤقتة العاجلة لمنع أي هجوم عليها أو أي إجراء من شأنه إجبارها على تسليم المتهمين للمحاكمة خارج ليبيا لحين الفصل في القضية المعروضة على المحكمة، وتم صدور هذه الحكم في 14 أبريل 1992 من خلال رفضه بأغلبية 10 أصوات طلب ليبيا بالتأشير ببعض الإجراءات الاحترازية أو المتوقعة بناء على قرار مجلس الأمن رقم 1748¹.

وهذا هو المقام الوحيد حتى الآن المتعلق بقضية تطبيق وتفسير الاتفاقيات المتعلقة بسلامة الطيران المدني لأن معظم الدول لديها تحفظات على الفقرة التي تحيل النزاعات إلى محكمة العدل الدولية وتفضل حلها بطرق أخرى.

ومع التفحص الدقيق في سلطات منظمة الأمم المتحدة بأجهزتها المختلفة لحماية مرفق الطيران المدني من الهجمات يظهر الدور الكبير الذي يمكن أن تلعبه هذه المنظمة في ضوء الإطار القانوني الواسع و الصلاحيات الشاملة الممنوحة من طرف الميثاق بالنظر في أي مسألة تخص المجتمع الدولي ربما يكون أمن الطيران المدني جوهر انقسام المجتمع الدولي حول أداة الاتصال الأولى في العالم اليوم"².

ثانيا: المنظمة الدولية للطيران المدني (icao)

1-تعريفها:

منظمة الطيران المدني³ هي أحد وكالات الأمم المتحدة المتخصصة و التي تقوم بإقرار مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وتعزز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي

¹ الحاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص ص 97،98.

² حاج الطاهر قويدر، المرجع نفسه، ص99.

³ تعتبر المنظمة الدولية للطيران ICAO إحدى الوكالات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، أنشئت بموجب نص المادة 43 من اتفاقية شيكاغو الموقعة بتاريخ 1944/12/07 حول الطيران المدني الدولي، تتشكل من جمعية عامة و مجلس، و من بقية الأجهزة التي تبدو ضرورية، يقع مقرها بمونتريال بكندا، تتولى مهمة تطوير الملاحة الجوية العالمية و إعداد السياسات المتصلة بالطيران المدني، و تضم في عضويتها 193 دولة، من بينها الجزائر، و يتولى رئاستها حالياً السيد Juan Carlos Salazar للمزيد، راجع:

https://www.icao.int/secretariat/SecretaryGeneral/Pages/FR/default_FR.aspx

لضمان الأمن المنظم بهدف تشجيع تطور الطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم، حيث تضع المعايير و اللوائح التنظيمية الضرورية لسلامة وأمن كفاءة الطيران من انتظامه إضافة إلى حماية البيئة من التأثير السلبي للطيران المدني، ويقع المقر الرئيسي للمنظمة الدولية للطيران المدني في مدينة مونتريال بكندا¹.

تأسست المنظمة وفقا لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني² في السابع ديسمبر 1944 وخاصة المواد 43- 66 من الاتفاقية ذاتها و التي دخلت حيز النفاذ اعتبارا من 04 أفريل 1947، بدء العمل مع الأجهزة العادية لتحل محل اللجنة الدولية للملاحة الجوية التي انشئت بموجب المادة 34 في اتفقيه باريس للملاحة الجوية المنعقدة في 13 اكتوبر 1919 وأصبحت المنظمة واحدة من وكالات الأمم المتحدة المتخصصة بعد إبرام اتفاقية بين المنظمتين في 13 ماي 1947³.

وتتكون المنظمة من جمعية عامة ومجلس تنفيذي و هيئات رئيسية والعديد من الهيئات الأخرى كهيئات مساعدة⁴.

¹ International civil Aeronautique organization.

² اتفاقية شيكاغو الموقع عليها في 07 ديسمبر 1944 ، المتعلقة بالطيران المدني الدولي، و التي تمخض عنها ميلاد المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO : international civil Aeronautique organisation) ، و التي انضمت إليها الجزائر بعد الاستقلال مباشرة بموجب المرسوم رقم 84/63 المؤرخ في 05 مارس 1963، ج ر عدد 14 لسنة 1963، كما تمخض عن اتفاقية شيكاغو اتفاق يعرف باتفاق الحريات الخمس، الذي تلتزم بمقتضاه كل دولة طرف بأن تمنح للدول الأطراف فيما يتعلق بالرحلات الدولية، الحريات الخمس الآتية:

1. حرية عبور إقليم الدولة الطرف دون الهبوط.
2. حرية الهبوط على إقليم الدولة لأغراض غير تجارية، كالتزود بالوقود، أو مباشرة إصلاحات معينة.
3. حرية نقل ركاب، بضائع أو بريد من إقليم الدولة التي تتمتع الطائرة بجنسيتها إلى إقليم دولة طرف.
4. حرية نقل ركاب، بضائع أو بريد من دولة طرف إلى الدولة التي تتمتع الطائرة بجنسيتها.
5. حرية نقل ركاب، بضائع أو بريد و الوصول بهم إلى إقليم أي دولة متعاقدة، و إنزال ركاب، بضائع أو بريد قادمة من أي دولة متعاقدة على إقليم دولة ثالثة طرف

³ عزيب حكيم، مرجع سابق، ص 516

⁴ المادة 43 من اتفقيه شيكاغو 1944

2- جهودها:

أصدرت الجمعية العامة للمنظمة في دورتها الاستثنائية السابعة عشر التي عقدت في مونتريال بين 16 و30 جوان 1970، مجموعة من القرارات وكان أهمها القرار 10-17 A الذي احتوي على ملحقين والذان بدورهما يحتويان على مجموعته من التدابير الميدانية لمنع الهجمات على سلامة الطيران المدني الدولي، كما حثت الدول على ادخال هذه الإجراءات في قوانينها الداخلية خصوصا تلك المذكورة في الملحق "أ" التي تمثل الحد الأقصى، و إذا أمكن اتخاذ الإجراءات الموجودة في الملحق بالقرار، كما طلبت الجمعية من المجلس اعتماد تلك التدابير والترتيبات كقواعد وتوصيات عملية في ملاحق اتفاقية شيكاغو للطيران المدني أو إصدار ملحق جديد، و بعد عمل لجنة الملاحه الجوية ولجنة النقل الجوي وبعد تسجيل جميع ملاحظات الدول والمنظمات الدولية المعنية وتنفيذ قرار المنظمة بتاريخ 22 مارس 1974 أصدر المجلس ملحق جديد لاتفاقيه شيكاغو للطيران هو الملحق 17 متعلق بـ "حمايه الطيران المدني الدولي ضد أعمال التدخل غير المشروعة"، حيث يتضمن مقدمة عامة وخمسة فصول ملاحق بنصوص متعلقة بالأمن في الملاحق الأخرى لاتفاقيه شيكاغو¹.

وتستند نصوص الملحق 17 إلى الملحقين (أ و ب) لقرار الجمعية 10-17 A الذي يعد الدعامة الأساسية للسياسة الوقائية للمنظمة ضد الهجمات على سلامة الطيران المدني الدولي بغض النظر على التعديلات التي مست الملحق 17.

وتتمثل الإجراءات الوقائية التي اتبعتها الجمعية بقرار 10-17 أو الملحق 17 في²:

أ- ضرورة وضع برنامج ولجنة لأمن الطيران المدني: ألزمت الفقرة 113 من الملحق 17 كل الدول بإعداد برنامج وطني لأمن الطيران المدني بهدف سلامة وانتظام وفعالية الطيران المدني، كما طالبت الفقرة 313 من الدول تعيين سلطة مختصه تكون مسؤولة

¹ غريب حكيم، مرجع سابق، ص 521

² غريب حكيم، مرجع سابق، ص 522

على إعداد التقارير وتطبيق ومراقبة تنفيذ البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني وتكون هذه السلطة في قطاعات مختلفة.

نصت الفقرة 813 على إلزام كل دولة في أي مطار دولي بإعداد برنامج للأمن حسب اختلاف النشاط من مطار إلى آخر.

في حين حثت الفقرة 11.1.3 الدول على إنشاء لجان أمن لسلامة المطارات في كل مطار دولي بغرض الإشراف على الأمن فيه¹.

وقد أنشأت الجزائر لجنة وطنية لأمن الطيران المدني ولجان الأمن والمطارات²، كما تم اعتماد برنامج وطني للأمن³.

ب- تقرير الأمن في المطارات: اهتمت المنظمة بأمن المطارات سواء من حيث هياكل المطارات والتي يجب أن تشمل المعدات والوسائل المادية والبشرية لضمان سلامة المطار، أو من حيث تشديد إجراءات الرقابة.

1- من حيث البنية والتجهيز:

ركز الملحق 17 على حاجة المطارات إلى وسائل مادية وبشرية متطورة لتعزيز الأمن على مستواها، لذا أكدت الفقرة 14-1-3 على توفير الوسائل المادية اللازمة لأمن المطارات بوضعها تحت تصرف السلطة المختصة بأمن المطارات.

ودعت الفقرة الأولى من الملحق أ للقرار 10-17 الصادر عن جمعية المنظمة لعام 1970 الدول إلى إقامة سياج وأسوار لحماية معدات المطار وفصلها عن المحيط الخارجي للمطار، كما ألزمت الفقرة 4-2 الدول بفرض عمليات تفتيش أمني مناسبة على المناطق المجاورة للمطار لمنع الهجمات على الطائرات أو المعدات الأخرى من خلال

¹Annexe N° 17 a la convention relative a l'aviation civile internationale protection de l'aviation civile internationale contre le sactes d'intervention illi cite, cinquième édition, décembre 1992.

² و ذلك بموجب المرسوم التنفيذي رقم 16-306 ماضي في 28 نوفمبر 2016، ج.ر. الجريدة عدد 70 لسنة 2016، المتضمن تشكيلة اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني واللجان المحلية لأمن المطارات ومهامها وعملها.

³ و ذلك بموجب المرسوم التنفيذي رقم 20-343 ماضي في 22 نوفمبر 2020، ج.ر. الجريدة الرسمية عدد 71 لسنة 2020، المتضمن اعتماد البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني.

إنشاء دوريات أمنيه بالمطار في تلك المناطق أو وضع كاميرات دائمه لرصد التحركات المشبوهة في تلك المناطق، بما في ذلك موقف السيارات وجميع المناطق أو الطرق المجاورة أو المؤدية للمطار.

ومن الضروري للدول وضع الإضاءة المناسبة للجدار الخارجي للمطار أو في محيط الطائرات أو غيرها من المعدات من أجل تسهيل عمليات المراقبة.

و بالنسبة للفقرة 3-13-1 من الملحق 17 لاتفاقية شيكاغو المتعلقة بمدارج المطارات فقد نصت على إقامه مكان منعزل لوقف الطائرات التي تعرضت للاختطاف أو أي عمل غير قانوني آخر.

كما شدد الفصل الثاني من الملحق الرابع عشر على ضرورة إقامة سياج لمدارج المطارات وتزويدها بالإضاءة المناسبة والتأكد من عدم وجود أنفاق تؤدي إلى تلك المدارج¹.

أما الفصل التاسع فيؤكد على ضرورة وجود الهياكل والمعدات اللازمة في المطارات كمصالح إطفاء الحرائق، الخدمات الطبية بما في ذلك سيارات الإسعاف.

2- تشديد إجراءات المراقبة:

وهذا يستدعي وجود وكلاء مراقبة مدربين تدريباً عالياً في مجال أمن الطيران المدني، فنجد الفقرة 3-1-13 من الملحق 17 تنص على أن تضمن كل دولة وجود أعوان مكونين بالشكل الصحيح في كل مطار دولي يمكنهم التدخل في حالة أو محاولة ارتكاب أعمال غير مشروعة ضد الطيران المدني.

وحتت الفقرة 3-1-6 الدول على وضع برنامج تدريبي لضمان فعالية البرنامج الدولي لأمن الطيران المدني، ونصت الفقرة 3-2-3 على التعاون بين الدول لأعداد وتبادل المعلومات حول برنامج التدريب، والزمّت الفقرة 4-4-2 في الملحق السابع عشر

¹الحاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 120

الدول المتعاقدة على وضع ضوابط مناسبة على حركة الأشخاص حول الطائرات أو الوصول إليها لضمان وجود الأشخاص المصرح لهم فقط في تلك المناطق.

وفي هذا الصدد وجب على الجهات الأمنية في المطارات منح أعوان الأمن وعمال المطار بطاقة خاصة ملونة حسب فئة المستخدمين والأماكن التي يسمح لهم بالتنقل فيها بما يتناسب مع طبيعة عملهم، أما بالنسبة للمسافرين فيتسلمون عادة بطاقة الدخول، أما فيما يخص السيارات بما في ذلك سيارات الأمن، الجمارك، سيارات الإسعاف وسيارات شركات الطيران العامة والخاصة فيمنحون الإذن بالدخول لأماكن محددة¹.

ج- مراقبة المسافرين:

إن عملية المراقبة الأمنية للمسافرين تبدأ من نقطة الدخول الأولى إلى المطار باستخدام أجهزة الكشف الحديثة كالمقياس المغناطيسي لكشف المعادن لدى المسافرين والأمتعتة اليدوي، وفي حالة عدم توفر هذه الوسائل يجب استخدام التفيتيش اليدوي، وتتكرر المراقبة بالنسبة للركاب وأمتعتهم عند الصعود إلى الطائرة، ذلك أن هذه المراقبة تسعى إلى ضمان سلامة المطار من جهة وحماية الطائرات من عمليات الاختطاف من جهة أخرى².

كما نصت الفقرة 4-2-2 من الملحق 17، على أن تعاد المراقبة عند دخول الركاب إلى قاعات الانتظار بصرامة ودقه من قبل أعوان الأمن ويمنع أي اتصال بين المسافرين المراقبين وغيرهم، أو إحداث أي اختلاط أو اتصال بينهم ثم إعادة مراقبة المسافرين من جديد.

أما فيما يخص التحقق من هوية المسافرين فيتم ذلك من خلال إبراز وثيقة الهوية عند المدخل للتأكد في مطابقة الاسم المدون على بطاقة السفر والمدون على وثيقة

¹ الحاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 122

² حكيم غريب، مرجع سابق، ص 602

الهوية. وحاليا نجد بعض الدول تستخدم بعض المحددات البيولوجية الخاصة بالوجه للتعرف على المجرمين الذين يتم البحث عنهم بقائمة الشرطة¹.

د- تفتيش الأمتعة والبضائع:

يتم تفتيش الأمتعة والبضائع باستخدام الأجهزة الحديثة المشار إليها أو التفتيش اليدوي في حاله غيابها بالرغم من أن هذه الإجراءات بطيئة وتمتد لوقت طويل، لذا يطلب من المسافرين القدوم للمطار في وقت كافي للتفتيش قبل موعد الرحلة.

إضافه إلى ذلك فقد تم اتخاذ إجراءات أخرى صدرت في الملحقين "أ" و"ب" للقرار A17-10 الصادر عن جمعية 1970 المتعلق بالحقائب التي لا ترافق الركاب، إذ نجد الفقرة 11 من الملحق "ب" تفرض على الركاب والملاحين التحقق بأنفسهم من حقائبهم قبل شحنها في الطائرة وهذا بعد خضوعها للرقابة عند مدخل المطار إذ توضع الأمتعة أمام المسافرين لي شحنوها داخل عربات تنقلها إلى الطائرة². ويرى البعض خطورة فصل الأمتعة عن أصحابها لذلك فإن أغلب شركات الطيران في العالم تستخدم تقنيه الإعلام الآلي لوضع علامات متشابهة على الأمتعة وتذكرة صاحبها ليتمكن من التعرف عليها.

كما ألزمت الفقرة 18 من الملحق أ القيام بتفتيش أو فحص تلقائي للحقائب أو البضائع التي لا ترافق المسافرين³.

ثالثا: الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA⁴

تأسس الاتحاد الدولي للنقل الجوي "الاياتا" في 19 أبريل 1945 لمواجهة المشاكل التي قد تنجم عن التوسع السريع لخدمات الطيران المدني في أعقاب الحرب العالمية الثانية ويقع المكتب الرئيسي للاتحاد بمدينة مونتريال⁵.

¹ حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 124

² غريب حكيم، مرجع سابق، ص 606

³ حاج قويدر، مرجع سابق، ص 125.

⁴ International Air Transport Association/ ou Association internationale du transport aérien

⁵ منظمة دولية غير حكومية ذات طابع ربحي، تضم شركات النقل الجوي، تأسس في هافانا بكوبا، في 19 أبريل، 1945 ويقع مقره بمونتريال الكندية، و الذي يضم إلى غاية 2022 في عضويته 292 شركة نقل جوي، بما نسبته 82% من

وتتمثل أهداف الاتحاد الدولي للنقل الجوي في:

- تطوير النقل الجوي الآمن و المنتظم والاقتصادي لصالح شعوب العالم لتحقيق الزيادة في معدلات نمو التجارة الدولية وحل مشاكل النقل.
 - تقديم وسائل التعاون بين شركات ومؤسسات النقل الجوي العامة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في خدمات النقل الجوي الدولي.
 - التعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي، وغيرها من المنظمات العالمية والاقليمية وتوثيق الصلة بمسائل الطيران المدني والنقل الجوي.
- وفيما يخص عضوية الاتحاد فهي مفتوحة أمام شركات الطيران بشرط أن يكون للشركة خط جوي منتظم بين دولة أو أكثر لنقل الركاب أو البضائع، و أن تحمل الشركة جنسية دولة يجوز لها الانضمام لمنظمة الطيران المدني الدولي ايكاو، كما يجوز لهذه الشركات المحلية لهذه الدول أن تنضم للاتحاد كأعضاء غير عاملين.

ويتولى "اياتا" مهمة تنسيق العمليات المختلفة لشركات الطيران المدني في العالم بهدف تنشيط وتدعيم حركة النقل الجوي الدولي، وتحقيق أعلى مستوى ممكن للتشغيل الاقتصادي مع كفاءة وتأمين سلامة الركاب ودراسة كافة المشاكل المتعلقة بذلك والتي تعد في جميع الأوقات خادماً لمؤسسات النقل الجوي، كما أن الاتحاد يعد الأداة الفعالة لمؤسسات النقل الجوي لأنه يعمل على إيجاد الحلول المشتركة للمشاكل، أما دور الاتحاد

سوق نقل النقل الجوي في العالم، موزعة على 117 دولة، و العديد من شركات الطيران المنخفض التكلفة ليست عضواً فيه، و يهدف إلى تنشيط وتدعيم حركة النقل الجوي في العالم، وتحقيق أعلى مستوى ممكن للتشغيل الاقتصادي، مع الكفاءة وتأمين سلامة الركاب، ودراسة كافة المشاكل المتعلقة بذلك، بالإضافة إلى توزيع رموز التشغيل على شركات الطيران و المطارات، سواء كانت ثلاثية (أحرف/أرقام) أو ثنائية (أرقام)، و تعتبر شركة الخطوط الجوية الجزائرية Air Algérie عضواً في الاتحاد تحت الرمز الثنائي AH و الرمز الثلاثي 124 و تحت رمز DAH المسلم من طرف ICAO في حين تعتبر شركة الطاسيلي إيرلاينز Tassili Air Lines عضواً هي الآخر، تحت الرمز الثنائي SF و الرمز الثلاثي 515 ، للمزيد راجع موقع الإتحاد الدولي:

<https://www.iata.org/en/about/members/airline-list/>

بالنسبة للجمهور فإنه يكفل تشغيل الخطوط الجوية وفقا لأعلى المستويات الفنية كما يعمل على تحقيق أقصى راحة ممكنة وتبسيط إجراءات السفر¹.

كما يكمن اهتمام "أياتا" في أن تتمكن الطائرات من القيام برحلاتها بأقصى درجة من الأمن والراحة والكفاءة في ظل إجراءات وقواعد محددة تحديدا واضحا ويسهل فهمها على مستوى عالمي².

المطلب الثاني: دور المنظمات الإقليمية للحد من جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

استكمالا للدور الهام للأمم المتحدة بمختلف هيئاتها ووكالاتها في مكافحة الإرهاب تلعب المنظمات الإقليمية دورا لا يقل أهمية في هذا المجال حيث تسعى المنظمات الإقليمية إلى التنسيق بين الدول الأعضاء في محاولة توحيد جهودها للحد من مخاطر الأعمال الإرهابية، هذا من خلال التعاون والتنسيق الأمني والسياسي لمواجهة تحديات الإرهاب على المستوى الإقليمي، وهذا ما سيتم تبيانها في هذا المطلب من خلال جهود المجلس الأوروبي (الفرع الأول)، ودور منظمة الوحدة الأفريقية (الفرع الثاني)، وكذا دور الجامعة العربية (الفرع الثالث).

الفرع الأول: جهود المجلس الأوروبي

أصدرت الجمعية الاستشارية لمجلس الاتحاد الأوروبي القرار 450 في 18 سبتمبر 1970 بشأن القرصنة الجوي، و كذا التوصية رقم 613 بشأن سلامة الجو والاستيلاء غير المشروع على الطائرات في 24 سبتمبر 1970، و التي دعت الدول إلى تكثيف الاجراءات الوقائية في المطارات وتعزيز الأمن على متن الطائرات ووضع حراس مسلحين على متنها، كما دعت التوصية الدول الأعضاء إلى فرض عقوبات على الدولة التي تتسامح مع الخاطفين وتتساهل معهم أو ترفض تسليمهم أو معاقبتهم بعقوبات شديده ويتم ذلك بقطع الرحلات الجوية إليها أو منع طائراتها من الهبوط في مطاراتها.

¹اتحاد النقل الجوي الدولي، www.wikiwand.com/ar/ تم الاطلاع عليه في 12 جوان 2022 على الساعة 22:00

²اتحاد النقل الجوي الدولي، مرجع سابق

كما أصدرت الجمعية الاستشارية التوصية رقم 703 في 16 ماي 1973 التي أدانت فيها الإرهاب مهما كانت أسبابه وأصرت على معاقبة الجاني جنائيا كعقوبه الجرائم الجسيمة مثل القتل¹.

كما حثت الدول الأعضاء في المجلس التنفيذي على اتخاذ إجراءات صارمة لمكافحة الإرهاب، ونتيجة لذلك أعدت بلجيكا العديد من الأسئلة المتعلقة بشكل خاص بتجريم بعض الأعمال الإرهابية ضد الطيران المدني وقواعد الاختصاص في هذه الجرائم وكذا مفهوم الجريمة الدولية وتطبيق تسليم المجرمين².

وبعد مناقشه تلك التساؤلات تم التوقيع على اتفاقيه لقمع الإرهاب الدولي في إطار دول المجلس الأوروبي في ستراسبورغ بفرنسا بتاريخ 27 جانفي 1977 للقضاء على ظاهرة الإرهاب التي اجتاحت أوروبا في أوائل السبعينات، ودخلت حيز التنفيذ سنة 1978 حيث تحتوي على ديباجه و16 مادة³. ونصت على أن أي جريمة مشار إليها في الميثاق تعد من جرائم القانون العام وليست جريمة سياسية⁴.

و لقد جاء في المادة الأولى من الاتفاقية على أن: "لا تعتبر أي جريمة من الجرائم التالية جريمة سياسية أو جريمة ذات صلة بجريمة سياسية أو جريمة ذات دوافع سياسية:

• الجرائم التي تدخل في نطاق اتفاقيه قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي 1970.

• اتفاقيه مونتريا لسنة 1970 المتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة ضد الطيران المدني

¹الطاهر حاج قويدر، مرجع سابق، ص 101

²الطاهر حاج قويدر، مرجع سابق، ص 101

³ سيخي حكيمة، شونتي حبيبه، النيات مكافحه الارهاب على المستويين الدولي والداخلي، مذكره تخرج لنيل شهاده الماستر في قانون العام تخصص قانون دولي لحقوق الانسان، جامعه اكلي محند والحاج، البويرة، كليه الحقوق والعلوم السياسية 2014-2015 ص41

⁴طبي محمد الأمين، تجريم الارهاب الدولي في القانون الدولي، رساله الدكتوراه في القانون الدولي والعلاقات الدولية، جامعه بلقايد، وهران، كليه الحقوق، 2011-2012، ص 233.

- الجرائم الخطرة التي يشكها الاعتداء على حياة الأشخاص أو حرية الأشخاص الذين يتمتعون بالحماية الدولية والموظفون الدبلوماسيون.
- جرائم الاختطاف وأخذ الرهائن أو الحبس التعسفي.
- الجرائم التي تنطوي على استخدام القنابل المتفجرات والأسلحة النارية التي تشكل خطرا على حياة الأشخاص.
- الشروع في ارتكاب إحدى الجرائم المذكورة أعلاه والمشاركة في ارتكاب جريمة من هذا القبيل¹.

في حين تنص المادة الثانية من الميثاق الأوروبي على: " لأغراض التسليم بين الدول المتعاقدة لا يجوز للدولة المتعاقدة أن تعتبرها جريمة سياسية أو جريمة متصلة بجريمة سياسية أو جريمة مستوحات من دوافع سياسية أو أي عمل عنيف خطير مشار إليه في المادة الأولى وموجهة ضد حياة الأشخاص وسلامتهم الجسدية أو حريتهم حتى في حالة ارتكاب أي فعل خطير ضد الممتلكات بخلاف تلك المشار إليها في المادة الأولى حيث يشكل خطر جماعي"².

¹Article 01 de la convention européenne pour la répression du terrorisme ; Strasbourg, 27. I.1977 : « Pour les besoins de l'extradition entre Etats contractants, aucune des infractions mentionnées ci-après ne sera considérée comme une infraction politique, comme une infraction connexe à une infraction politique ou comme une infraction inspirée par des mobiles politiques :

A les infractions comprises dans le champ d'application de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 ;

B les infractions comprises dans le champ d'application de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 ;

C les infractions graves constituées par une attaque contre la vie, l'intégrité corporelle ou la liberté des personnes ayant droit à une protection internationale, y compris les agents diplomatiques ;

D les infractions comportant l'enlèvement, la prise d'otage ou la séquestration arbitraire ;

E les infractions comportant l'utilisation de bombes, grenades, fusées, armes à feu automatiques, ou de lettres ou colis piégés dans la mesure où cette utilisation présente un danger pour des personnes ;

F la tentative de commettre une des infractions précitées ou la participation en tant que coauteur ou complice d'une personne qui commet ou tente de commettre une telle infraction ».

²Article 02 de la convention européenne pour la répression du terrorisme.

كما أن هذا الميثاق لم ينص على خطر الجرائم الإرهابية وحسب بل نص أيضا على اختصاص المحكمة الجنائية لأن الميثاق لم يتضمن أي أحكام تحدد العقوبات اللازمة على هذه الأعمال الإرهابية واكتفى بإعلانه عن رغبته في تطبيق أحكامه على جميع الحالات المشار إليها في المادتين 1 و2 حتى لو لم تسجلها معاهدات أخرى خاصة بين الدول إذا اعتبر هذا الميثاق واجب التطبيق¹.

غير أن المادة الخامسة نصت على أنه لا يجوز تفسير أي حكم من أحكام هذه الاتفاقيات على أنه ينطوي على التزام بالتسليم أو كان لدى الدولة المعنية أسباب جدية للاعتقاد أن طلب التسليم لارتكاب جريمة مشار إليها في المادة الأولى والثانية قد قدم لغرض المحاكمة الشخص أو معاقبته لاعتبارات العرق والدين والجنسية والآراء السياسية². وبالرجوع إلى المادتين 6 و7 يحق للدولة الاختيار بين تسليم الجاني أو عدم تسليمه، وفي هذه الحالة تكون ملزمة بمحاكمته أمام قضائها الوطني في حال كان الشخص المطلوب تسليمه على سبيل المثال من مواطني هذه الدولة مطلوب محل التسليم³.

وعلى سبيل المثال تم تطبيق التوصية رقم 613 المتعلقة بالعقوبات المفروضة على الجزائر بعد اختطاف الطائرة الفرنسية في 25 ديسمبر 1994 من خلال مقاطعة الرحلات الجوية إلى الجزائر ولم يتم رفع هذه المقاطعة حتى عام 1999 على الرغم من عدم إعلام هذه العقوبات وطبقته معظم شركات الطيران الأوروبية.

علاوة على ذلك لم تعد الخطوط الجوية الفرنسية إلى المطارات الجزائرية حتى 28 جوان 2003، مع فرض أعوان أمن موظفيها لتفتيش المسافرين⁴.

¹ طيبي محمد بالهاشمي الأمين، تجريم الارهاب في القانون الدولي، مرجع سابق، ص 234

² طيبي محمد بالهاشمي الأمين، المرجع نفسه، ص 235

³ Article 05 de la convention européenne pour la répression du terrorisme.

⁴ حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 102.

الفرع الثاني: دور منظمة الوحدة الأفريقية

وعلى المستوى الأفريقي وبمبادرة من دول شمال إفريقيا التي كثيرا ما تعرضت لأعمال إرهابية وخاصة الجزائر وبعد شعورها بأن الإرهاب يشكل انتهاكا خطيرا لحقوق الانسان في ما يتعلق بالسلامة الجسدية والحياة والأمن تم التطرق إلى تجريم الأعمال الإرهابية¹ من خلال الدورة العادية الخامسة والثلاثين لمؤتمر رؤساء المنظمة في الجزائر في الفترة الممتدة من 12 إلى 14 جويلية 1999²، و تم إقرار اتفقيه منظمة الوحدة الأفريقية الخاصة بمكافحة الإرهاب، والتي اعتبرت من قبيل الأعمال الإرهابية ما يأتي:

أ- أي عمل أو تهديد يعد خرقا للقوانين الجنائية لدولة طرف أو لأحكام هذه الاتفاقية والذي من شأنه أن يعرض للخطر حياة الأفراد أو الجماعات أو السلامة البدنية أو الحرية أو وفاة في أي شخص أو مجموعة من الأشخاص أو المسبب في إلحاق الضرر بالممتلكات العامة أو الخاصة أو الموارد الطبيعية أو البيئية والتراث الثقافي، وأن يتم ارتكابه بقصد ترهيب أو إثارة حالة من الهلع أو إجبار أو إقناع أو حمل أي حكومة أو مؤسسة أو عامة الشعب أو جزء منه على المبادرة بعمل أو الامتناع عنه أو اعتماد موقف معين أو التخلي عنه، أو العمل على أساس مبادئ معينه.

• إعاقة سير المرافق العمومية أو توفير الخدمات الاساسية للجمهور أو وضع عام متأزم.

• خلق حالة تمرد عارمة في البلاد.

¹عمراني كمال الدين، تجريم الارهاب في القانون الدولي، مجله البحوث القانونية والسياسية، مجلد 3، العدد 16، 2021، ص 214.

²صادقت الجزائر على الاتفقيه بالمرسوم الرئاسي رقم 2000- 79 المؤرخ في 9 افريل 2000، الجريده الرسميه العدد 30 ص 3.

ب- في ترويج أو تمويل أو إصدار أوامر أو مساعدة أو تحريض أو تشجيع أو محاولة أو تأمر أو تنظيم أو تجهيز أي شخص لارتكاب أي من الأعمال المشار إليها في الفقرة أ من 1-3.¹

وتطرقت الاتفاقية إلى مجموعة من المبادئ التي نصت على الاختصاص القضائي في المادة 6 الموضحة لها بهدف القبض على مرتكبي الجرائم الإرهابية وأنشطة إرهابية مختلفة، يجب على كل دولة طرف في الاتفاقية أن تتخذ أيضا التدابير اللازمة لتأسيس ولايتها القضائية على أي من الجرائم المنصوص عليها في المادة الأولى، كما نصت على مبدأ التسليم لمرتكبي الجرائم الإرهابية سواء كان على إقليم الدولة أو على إقليم دولة طرف في الاتفاقية ومنع تسليم هذا الشخص إلى أي دولة طرف وفقا للمبادئ والشروط المنصوص عليها في الاتفاقية.²

بالإضافة إلى التجمعات الفرعية داخل القارة مثل تجمع دول الساحل الصحراء وايكوميسا والسادك، ولقد أعلنوا جميعا رفضهم للإرهاب كجريمة دولية وتدين ما حدث في الولايات المتحدة الأمريكية في 11 سبتمبر 2001 في إطار قمة داكار في 17 أكتوبر 2001 باجتماع وفود 37 دولة إفريقية وصدور قرار ألزمهم على الاستعجال بالتصديق على اتفقيه منظمة الوحدة الأفريقية الخاصة بمكافحة الإرهاب وكذا الاتفاقيات الصادرة عن الأمم المتحدة وقرارات مجلس الأمن في ذات المجال وكافة الاجراءات القانونية والدبلوماسية وغيرها على المستويين الداخلي والاقليمي.³

الفرع الثالث: جامعة الدول العربية

تعرضت الدول العربية للعديد من الجرائم ضد سلامة الطيران المدني وخاصة من قبل إسرائيل، كما أنها كانت مسرحا للعديد من عمليات الاختطاف، و على الرغم من التجانس الكبير بين الدول العربية إلا أن جامعة الدول العربية و إلى غاية سنة 1988

¹المادة الاولى من اتفقيه منظمة الوحدة الافريقيه للسنة 1999

²شباح حسينة، مرجع سابق، ص75

³طبيبي محمد بلهاشمي الامين، مرجع سابق، ص 246

فإنها تفتقر إلى آلية مشتركة لقمع مثل هذه الجرائم رغم أن معظم الدول العربية تجرم هذه الجرائم بقوانينها.

وقبل ذلك بذلت جامعة الدول العربية جهودا كبيرة لتسوية قضيه لوكربي حيث أصدر مجلس الجامعة في دورته العادية يوم 5 ديسمبر 1991 القرار رقم 5156 الذي أكد تضامن الجامعة مع ليبيا والدعوة إلى التشكيل لجنة مشتركة بين الأمم المتحدة والجامعة لضمان حل النزاع.

وفي يوم 16 جانفي 1992 أصدر مجلس الجامعة القرار رقم 5158 الذي أكد قراره السابق ودعا مجلس الأمن إلى حل النزاع بالمفاوضات والوساطة والتسوية القضائية وفقا لنص المادة 33 من ميثاق الأمم المتحدة¹.

و بعد تصاعد العمليات الإرهابية في العديد من الدول خاصة الجزائر ومصر اتجهت الدول إلى التوقيع على اتفاقية مكافحه الإرهاب في سنة 1988² و التي جاءت شاملة و لم تعالج وعاء واحد في الإرهاب وإنما جاءت بأحكام عامة وأسس هامة للتعاون في مكافحة الإرهاب بشكل عام³. إذ أنها قدمت تعريفا للجريمة الإرهابية في المادة الأولى الفقرة الثالثة بنصها: "هي أي جريمة أو شروع فيها ترتكب تنفيذا لغرض إرهابي في أي من الدول المتعاقدة أو على رعاياها أو ممتلكاتها أو مصالحها يعاقب عليها القانون الداخلي".

كما حددت أيضا المادة الأولى من الاتفاقية الجرائم الإرهابية التي من بينها المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الطيران المدني (اتفاقية طوكيو 1963) اتفاقية لاهاي 1970، اتفاقية مونتريال 1971)⁴.

تعتبر الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب جهد دولي ملموس تقوم به الدول العربية، سعت من خلاله إلى تطوير تعريف شامل للإرهاب رغم عدم وجود تعريف متفق عليه، وبذلك أدركت الدول العربية كافة خطورة إهمال المواجهة المشتركة مع الإرهاب وعملت

¹ حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص ص 102، 103.

² عمراني كمال الدين، مرجع سابق، ص 211

³ شباح حسينه، مرجع سابق، ص 66

⁴ المادة الأولى فقرة 3 من الاتفاقية العربية لمكافحة الارهاب

على تطوير استراتيجية مهمة تتمثل في أسس التعاون لمكافحة الإرهاب حيث نصت الاتفاقية على نوعين من الإجراءات وفقا لنص المادة الثالثة من الاتفاقية¹، تتعهد الدول المتعاقدة بعدم تنظيم أو تمويل أو ارتكاب الأعمال الإرهابية أو الاشتراك فيها بأي صورة من الصور ومن بين تدابير منع الإرهاب ومكافحته ما يلي:

أولاً: تدابير المنع

- التعاون والتنسيق بين الدول المتعاقدة، خاصة المجاورة التي تعاني من الجرائم الإرهابية بصورة متشابهة ومشاركة.
- تطوير وتعزيز الأنظمة المتصلة بالكشف عن نقل واستيراد وتصدير وتخزين واستخدام الأسلحة والذخائر والمتفجرات وغيرها من وسائل الاعتداء والقتل والدمار، وإجراءات مراقبتها عبر الجمارك والحدود لمنع انتقالها من دولة متعاقدة إلى أخرى أو إلى غيرها من الدول إلا لأغراض مشروعة على نحو ثابت.
- تطوير وتعزيز الأنظمة المتصلة بإجراءات المراقبة وتأمين الحدود والمنافذ البرية والبحرية والجوية لمنع حالات التسلل.
- تعزيز نظام تأمين وحماية الشخصيات والمنشآت الحيوية ووسائل النقل العام.
- تعزيز الحماية والسلامة للشخصيات والبعثات الدبلوماسية والمنظمات الإقليمية والدولية المعتمدة لدى الدولة المتعاقدة.
- تقوم كل دولة من الدول المتعاقدة بإنشاء قاعده بيانات لجمع وتحليل المعلومات الخاصة بالعناصر والجماعات والحركات والتنظيمات الإرهابية ومتابعة مستجدات ظاهرة الإرهاب والتجارب الناجحة في مواجهتها وتحديث هذه المعلومات وتزويد الأجهزة المختصة في الدول المتعاقدة بها وذلك في حدود ما تسمح به القوانين والإجراءات الداخلية لكل دولة.

¹ شباح حسينه، مرجع سابق، ص 68.

ثانياً: تدابير مكافحة

- القبض على مرتكبي الجرائم الإرهابية ومحاكمتهم وفقاً للقانون الوطني أو تسليمهم وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، أو الاتفاقيات الثنائية بين الدولتين الطالبة والمطلوب منها التسليم.
- تأمين حماية فعالة للعاملين في ميدان العدالة الجنائية.
- تأمين حماية فعالة لمصدر المعلومات عن الجرائم الإرهابية والشهود فيها.
- توفير ما يلزم من المساعدات لضحايا الإرهاب.
- إقامته تعامل فعال بين الأجهزة المعنية وبين الموظفين لمواجهة الإرهاب بما في ذلك إيجاد ضمانات وحوافز مادية للتشجيع على الإبلاغ عن الأعمال الإرهابية وتقديم المعلومات التي تساعد في الكشف عنها والتعاون في القبض على مرتكبيها¹.

¹ المادة الثالثة من الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب، مرجع سابق.

المبحث الثاني: التدابير العقابية المقررة لمواجهة جريمة الاستيلاء غير

المرشوع على الطائرات

تضمن القانون الدولي من خلال الاتفاقيات الدولية الرادعة للجرائم الإرهابية أو تلك التي تهدد أمن و سلامة الطيران الجوي الدولي آلية الاختصاص العالمي في متابعة ومعاقبة مرتكبي الجرائم الدولية والتي تشكل خطراً بغض النظر عن مكان ارتكابها وجنسية المجرم والضحية.

و مفاد مبدأ الاختصاص العالمي منح أي دولة الحق وأحياناً يكون عبارة عن واجب بممارسة اختصاصها القضائي في الجرائم الدولية المرتكبة خارج إقليمها و التي اعتبرت الجماعة الدولية مخلة بمصالح جميع الدول، كما أن هذه الجرائم تعتبر جرائم بمقتضى قانون الشعوب، بحيث يعد من ارتكباها عدو للجنس البشري، وعليه فإن الاختصاص العالمي يعتبر الأساس في تحديد الاختصاص القضائي لكل دولة ويجد مبرره في كونه الوسيلة القضائية التي تسمح بوضع حد للإفلات من العقاب وفي المسؤولية التضامنية للدول في حماية المصالح والقيم ذات الطبيعة العالمية.

ونتيجة لخطورة جرائم الإرهاب الدولي وتمكن مرتكبيها من الاستفادة من الثغرات القانونية الموجودة في النظم الجنائية الداخلية للعديد من الدول كان لزاماً على أعضاء المجتمع الدولي -الدول- مراجعة الآليات الموجودة ذات الصلة بتكريس مبدأ الاختصاص العالمي في تشريعاتها الداخلية، كما سمح هذا المبدأ بمباشرة عده متابعه جنائية.

وبناء على ما تقدم فقد تم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين خصص المطلب الأول للاختصاص القضائي في محاكمة مرتكبي جرائم الطائرات، و خصص الثاني لبحث الجزاءات المقررة على مستوى النصوص الدولية والداخلية، و ذلك لأنه من غير المنطقي البحث عن الاختصاص القضائي منفصلاً عن الجزاءات التي تكفل حمل الأشخاص على الالتزام بمقتضى القانون.

المطلب الأول: الاختصاص القضائي

لقد منحت اتفاقية لاهاي 1970 في مادتها الأولى فقرة 01 الاختصاص القضائي بالنظر في جريمة خطف الطائرات التي ترتكب ضد سلامة وأمن النقل الجوي الدولي لكل دولة متعاقدة¹ وذلك في الحالات التالية:

- عندما تقع جريمة على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة المتعاقدة.
- عند هبوط الطائرة مسرح الجريمة في إقليم الدولة المتعاقدة ولا يزال على متنها المتهم.
- إذا ارتكبت الجريمة على متن طائرة مؤجرة إلى المستأجر يكون مركز أعماله في إقليم تلك الدولة أو يكون محل إقامته الدائمة في حاله عدم وجود مثل المركز.

الفرع الأول: ارتكاب الجريمة على متن طائرة مسجلة في دولة متعاقدة

وفقا لما جاءت به اتفاقية لاهاي 1970 في المادة الرابعة في فقرتها الأولى على أن يكون القانون الواجب التطبيق على سطح الطائرة في الجو قانون الدولة المسجلة رسميا للطائرة²، ونستنتج من ذلك وطبقا لما نصت عليه اتفاقية لاهاي على أنه ينعقد الاختصاص للدولة المتعاقدة إذا ارتكبت الجريمة على متن طائرة علمها أو جنسيتها، بغض النظر عن المكان الذي كانت به الطائرة وقت ارتكاب الفعل سواء كانت في المجال الجوي لدولة التسجيل أو في المجال الجوي لدولة أخرى، ويعد ذلك تطبيقا لمبدأ إقليمية القوانين الجنائية، حيث استقرت معظم التشريعات على اعتبار السفن والطائرات امتداد لإقليم الدولة التي تحمل

¹نسيب نجيب، مرجع سابق، ص ص 144، 145.

²حميد الفهري، الحماية الجنائية لوسائل النقل الجوي، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، المركز القومي للاستشارات القانوني، القاهرة 2020، ص 132.

جنسيتها¹، حيث تعتبر دولة التسجيل صاحبة المصلحة في معاقبة المختطف لطائراتها الوطنية.

ويشمل اختصاص دولة التسجيل مختلف أوجه الاختصاص، فالدولة صاحبة الاختصاص لها سن قوانين لقمع جريمة الاختطاف، وتلقي القبض على مختطفي الطائرات و إخضاعهم لاختصاص محاكمها لمعاقتهم، وقد تتخذ أي إجراء تنفيذي كمنع الطائرة من الإقلاع، أو إجبار الطائرة المختطفة على الهبوط باستخدام الطائرات العسكرية إلا أن هذه الأخيرة تهدد سلامة المحتجزين على الطائرة نفسها.

و في حالة تسجيل الطائرة في أكثر من دولة، فقد اعتبرت اتفاقيه لاهاي 1970 في المادة الخامسة منها كل دولة معينة بمثابة دولة التسجيل إذ نصت المادة بأن على الدول المتعاقدة التي تنشئ فيما بينها مؤسسات التشغيل مشتركة للنقل الجوي أو وكالات تشغيل دولية والتي تستعمل مثل تلك الطائرات أن تحدد بالنسبة لكل طائرة دولة من بينها يكون عليها مباشرة اختصاصها القضائي وتولي وظائف دولة التسجيل لأغراض اتفاقيه لاهاي²، و بمفهوم المخالفة لنص المادة الثالثة الفقرة الرابعة فلا تنطبق الاتفاقية إذا كان مكان إقلاع الطائرة التي ارتكبت على متنها جريمة ومكان هبوطها الفعلي واقعين داخل اقليم نفس الدولة وإذا كانت تلك إحدى الدول المشار إليها في المادة الخامسة³.

الفرع الثاني: هبوط الطائرة على متنها المتهم في اقليم دولة متعاقدة

طبقا لما جاءت به اتفاقيه لاهاي في المادة الرابعة الفقرة الأولى والتي نصت على أنه ينعقد الاختصاص للدولة المتعاقدة إذا هبطت على إقليمها الطائرة التي ارتكبت على

¹ بدر عبد اللطيف الياقوت، مرجع سابق، ص 161.

² حمدي الفهري، مرجع سابق، ص 313.

³ بدر عبد اللطيف الياقوت، مرجع سابق، ص 163.

متنها الجريمة أو كان المتهم ما زال على متنها، وسواء كانت تلك الدولة هي دولة تسجيل الطائرة أو لم تكن و بغض النظر عن مكان الذي كانت به الطائرة وقت الاختطاف¹. كما نصت الاتفاقية على حق الدول المتعاقدة التي تهبط فيها الطائرات مع المختطف باعتقاله والتحقيق معه ومحاكمته وغيره من الإجراءات، ولهذه الدول وحسب نص المادة اتخاذ كافة الاجراءات المذكورة سواء ارتكبت جريمة الاختطاف في فضاءها الجوي أو خارجه وليست هناك مشكلة إذا ارتكبت الجريمة في الفضاء الجوي لتلك الدولة فمبدأ السيادة الإقليمية أو الاختصاص الإقليمي والذي يعتبر من أهم مبادئ القانون الدولي يمنح تلك الدولة هذه الاختصاصات، لكن الصعوبة تبرز عندما ترتكب الجريمة خارج المجال الجوي الإقليمي لدولة الهبوط، فمبدأ إقليمية قانون العقوبات يقتضي وجود روابط بين الدولة ومكان وقوع الجريمة²، لذلك ذهب البعض إلى القول بأن الاختصاص الممنوح لدولة الهبوط بالنظر في جريمة الاختطاف لا يستند على أساس فهي ليست ذات اختصاص إقليمي أو اختصاص شخصي والواقع يجب التمييز بين فرضين:

أولاً: الفرض الأول:

إذا هبطت الطائرة في إقليم الدولة وما زالت عملية الاختطاف قائمة، فإن الاختصاص يستند إلى مبدأ الإقليمية لأن الجريمة من الجرائم المستمرة وتعد مرتكبة في كل مكان يتحقق الاستمرار فيه.

ثانياً: الفرض الثاني:

إذا هبطت الطائرة بعد انتهاء عملية الاختطاف بالتغلب على المختطفين مثلاً من قبل أمن الطائرة أو الطاقم قبل دخول المجال الجوي لدولة الهبوط ويكون الاختصاص في

¹ عبد اللطيف بدر، مرجع سابق، ص 161:

² محمد منصور العيساوي، احكام القانون الدولي في مجال مكافحة الجرائم الدولية للمخدرات المتعلق بمكافحة الجرائم ذات الطابع الدولي، دط، دار المطبوعات الجامعية، الجزائر، دت، ص 303.

هذا الفرض خارج الاختصاص الإقليمي، تم منحه لدولة الهبوط لأنها الأقدر على القبض على المتهم¹.

الفرع الثالث: الدولة المتعاقدة هي المركز الرئيسي أو محل الإقامة الدائم لمستأجر الطائرة طبقا لما جاءت به اتفاقية لاهاي الفقرة 1-ج من المادة الرابعة على الحالة التي ترتكب فيها جريمة اختطاف الطائرات على متن طائرة مؤجرة دون ملاحين، وفي هذه الحالة يترتب على الدولة المتعاقدة التي يكون فيها المركز الرئيسي لأعمال مستأجر الطائرة أو محل إقامته الدائمة إذا لم يكن فيها مثل هذا المركز، أن تؤسس اختصاصها القضائي في شأن جريمة اختطاف الطائرة، أو أفعال العنف التي ترتكب على متنها ضد الأشخاص بمناسبة الاختطاف²، في هذه الحالة فإن اختصاص الدولة المتعاقدة قد امتد ليشمل السلوك المرتكب على متن طائرة سواء كانت مسجلة بدولة متعاقدة أو مسجلة بدولة غير متعاقدة، يتم تشغيلها أو استغلالها بمعرفة مستأجر يقع مركز أعماله الرئيسي أو محل إقامته الدائم بإقليم الدولة المتعاقدة ولا يشترط أن يحمل المستأجر جنسية هذه الدولة، وقد منحت تلك الدولة الاختصاص لارتباطها بعملية تشغيل الطائرة ومن ثم فإن مصلحتها في مباشرة الاختصاص تفوق على مصلحة دولة تسجيل الطائرة، ويشترط أن تكون الطائرات مؤجرة بدون طاقم، كي تختص دولة المركز الرئيسي أما إذا كانت الطائرة المؤجرة بالطاقم، فالاختصاص في هذه الحالة يكون لدولة تسجيل الطائرة وفقا للفقرة الأولى، وعليه فيمكن أن نفترض بأن الطائرة المؤجرة بالطاقم تكون مرتبطة بشكل أقوى مع دولة التسجيل، فإن دولة التشغيل مع ذلك مصلحتها أقوى في الاختصاص³.

¹ عبد اللطيف بدر، مرجع سابق، ص 161.

² الأخضر دهمي، مرجع سابق، ص 162.

³ بدر عبد اللطيف الباقوت، المرجع سابق، ص 163

الفرع الرابع: تواجد المتهم على إقليم الدولة المتعاقدة

طبقا لما نصت عليه اتفاقية لاهاي في المادة الرابعة من الفقرة الثانية والتي سبق ذكرها تنطبق هذه الحالة عندما يتمكن مرتكب جريمة اختطاف الطائرة أو أي فعل إجرامي آخر من أفعال العنف المتعلقة بتلك الجريمة أن يتمكن من الفرار من أراضي إحدى الدول الثلاثة التي سبق ذكرها إلى دولة متعاقدة ترفض تسليمه إلى أي من تلك الدول الثلاث لسبب ما، كأن تتصبع تلك الجريمة بصبغة سياسية أو لعدم وجود معاهدة تسليم بينهم مثلا، ويفهم من المادة الرابعة الفقرة الثالثة أنها تجعل اختصاص الدولة إجباريا للدولة المتعاقدة بالنسبة إلى الجريمة عند تحقق شرطين هما:

- 1- وجود الجاني في إقليم تلك الدولة.
- 2- عدم تسليمها إياه لأي من الدول الثلاثة التي ذكرت سابقا من المادة الرابعة الفقرة الأولى، ويعتبر تأمين الاختصاص إجباريا عند تحقق الشرطين بالنسبة للدولة المتعاقدة، إذ يعد الاختصاص في هذه الحالة نوعا من الاختصاص العالمي أو الشامل مظهره توسيع نطاق اختصاص الدولة بالنظر في الجريمة أيا كان مكان وقوعها وأيما كانت جنسية مرتكبها متى ضبط هذا الأخير فوق إقليم الدولة، وهو محاولة لمنع توفير ملاذ آمن للخاطفين في الدول المتعاقدة، فقد يتمكن المنفذ من الإفلات من قبضة سلطات الدولة المختصة، وحتى لا يتمكن من الاختباء في دولة متعاقدة غير مختصة وفقا للحالات الثلاث السابقة، وعليه فقد أوجبت الاتفاقية على كل دولة متعاقدة أن تتخذ التدابير الضرورية بحيث تتخذ ولايتها على الجريمة في الحالات التي يكون المقيم فيها موجود في إقليمها، ويشترط لإعمال حكم هذا الاختصاص بالإضافة إلى تواجد المتهم على إقليم الدولة عدم قيام الدولة بتسليمه لأي من الدول المتعاقدة لأي سبب كان مثلا لعدم توفر شرط من شروط التسليم أو لعدم وجود معاهدة تسليم أو لكونه مواطنا لتلك الدولة، وقد لا تتقدم أي دولة بطلب تسليمه وبالرغم من أن الاتفاقيات ألزمت الدول المتعاقدة بأن تؤسس اختصاصها بالنظر لجريمة اختطاف

الطائرات في الحالات السابق إيضاحها إلا أنها لم تلزم الدول بقصر الاختصاص على الحالات التي حددتها حيث قررت في المادة الرابعة من الفقرة الثالثة أنها لا تستبعد أي اختصاص جنائي يتم مباشرته طبقاً للقانون الوطني رغبة في توفير مصدر احتياطي للاختصاص عندما تدعي الدولة اختصاصها في حالات لم تحدها الاتفاقية مثلاً كاختصاص الدولة بالجرائم التي تقع خارج إقليمها على مواطنيها.

ومن هذا التحديد لحالات الاختصاص الواردة بالمادة الرابعة من اتفاقية لاهاي والتي اقتبسته باقي الاتفاقيات ذات الصلة التي جاءت بعدها، يمكن أن تثار مشكله التنازع في الاختصاص بين الدول المتعاقدة وقد طرحت بعض المقترحات أثناء المفاوضات تقضي بالأخذ بنظام الأولوية في الاختصاص غير أنها رفضت بحجة أن نظام الأولوية في الاختصاص يفرض الأخذ بنظام التسليم الإجمالي وهو ما لم تأخذ به هذه الاتفاقية وبذلك تكون جميع الدول المختصة متساوية على درجة واحدة لا أولوية بينها.

كما قد يثير موضوع الاختصاص مشكلة أخرى تتعلق بمدى تأثير تلك الأحكام على الدول غير الأطراف في الاتفاقية فهي تلزم دول الأطراف بتأسيس اختصاصها في حال تواجد المتهم على إقليمها بغض النظر عن جنسية المتهم وبغض النظر عن مكان ارتكاب الجريمة، فهل يسري ذلك على متهم يحمل جنسية دولة غير طرف عندما تقع الجريمة في إقليم تلك الدولة غير الطرف أو على متن طائرة مسجلة بها؟

وعليه ووفقاً لقانون المعاهدات فإن المعاهدة لا تلزم سوى أطرافها ولا تفرض التزامات على الدول غير الأطراف إلا برضاء تلك الأخيرة، كما أن أحكام المعاهدة تبين أن الاتفاقية تطبق على كافة الطائرات أينما كان مكان تسجيلها، كما أنها تطبق على الأفعال التي ترتكب على متنها في حالة الطيران من قبل أي شخص كان من مواطني الدول الأطراف أو لم يكن¹.

¹ عبد اللطيف الياقوت، مرجع سابق، ص ص 164، 165

المطلب الثاني: الجزاءات المقررة على مستوى النصوص الدولية والنصوص الداخلية

من خصائص القاعدة الجنائية ضرورة صدورها من جهة مختصة قانوناً ومقتربة بجزء محدد ومتصفة بصفة العمومية حتى تتحقق الغاية من صدورها والتي تتمثل في قمع الجريمة المقصودة، ولذلك فإن أي قانون أو اتفاقية لا تقترن بعقوبة محده تبقى بدون فعالية في مكافحة الجريمة، وعليه فإن جريمة اختطاف الطائرات كأى جريمة يجب أن تقترن بجزء أو عقوبة لإمكانية مكافحتها سواء على المستوى الدولي (الفرع الأول)، أو على المستوى الوطني (الفرع الثاني).

الفرع الأول: العقوبات المقررة على مستوى النصوص الدولية

لقد حاولت اتفاقية لاهاي معالجة مسألة العقوبة وطالبت بعض الدول بتشيدها وتشبيه جريمة اختطاف الطائرات بجرائم الاعتداء على الحياة، وقد نصت المادة الثالثة من اتفاقية لاهاي على: "تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تجعل الجريمة معاقبا عليها بعقوبات مشددة"، و في هذا حرص من الاتفاقية على تأكيد رغبة المشرع الدولي في إنزال العقوبة على الخاطف وعدم إتاحة الفرصة له بالإفلات.

أولاً: حجم الجزاءات المقررة

1- احتجاز المجرم: تنص المادة السادسة الفقرة الأولى من اتفاقية لاهاي على أن أي دولة من الدول المتعاقدة التي يتواجد مرتكب الجريمة أو متهم بارتكابها في أراضيها أن تقوم بالقبض عليه أو تتخذ الاجراءات الأخرى التي تكفل التحفظ عليه وذلك إذا ما اقتنعت أن الظروف تتطلب ذلك، فيتم قبض أو اتخاذ إجراءات أخرى وفقاً لأحكام وقوانين هذه الدولة على أن تستمر تلك الإجراءات فقط إلى الوقت اللازم لإمكان القيام بالإجراءات الجنائية أو إجراء التسليم، وهذا الالتزام يقع على الدولة التي يتواجد المتهم على إقليمها سواء التي ارتكبت فيها جريمة الاعتداء على سلامة الطيران المدني الدولي أو الدولة التي هبطت على

إقليمها الطائرة التي ارتكبت فيها أو ضدها الجريمة والمتهم ما زال على متنها أو الدولة التي هرب إليها المتهم من إحدى تلك الدولتين بعد ارتكابه للجريمة، وتتم عملية القبض والاجراءات الأخرى التي تضمن وجود المتهم وفقا للقانون الوطني للدولة فيشمل مثلا الحجز تحت النظر أو تحديد الإقامة الجبرية أو الحبس الاحتياطي أو غيرها من الاجراءات التحفظية الأخرى التي نصت عليها مثلا الجزائر في قانون الاجراءات الجزائية فتخضع إجراءات القبض والاجراءات الأخرى إلى عدة شروط أهمها¹:

أ- أن تقتنع الدولة بأن الظروف تبرر القيام بذلك: غير أن هذا الشرط ليس واضح إذ أن اختلاف الدول في العالم من دول ديمقراطية إلى دول ديكتاتورية وتفاوتها في نظراتها لحقوق الانسان وحياته العامة تؤدي إلى تأويلات مختلفة لذلك الاقتناع الوارد في المادة مما قد يؤدي إلى تجاوزات في حق المتهم.

ب- أن يتم احترام القوانين الداخلية للدول: ويكون ذلك باتباع الدولة للاجراءات العادية التي ينص عليها قانونها الداخلي في جريمة داخلية عادية.

ج- عدم التعسف في الاحتجاز: معنى ذلك ألا يستمر الاحتجاز أو الاجراءات الأخرى المقدر الكافي لتمكين الدولة من إجراءات المحاكمة والتسليم.

2- القيام بتحقيق ابتدائي: نصت المادة السادسة الفقرة الثانية من الاتفاقية على أن تقوم تلك الدولة فوراً بإجراء تحقيق ابتدائي في الوقائع وحسب نتائج هذا التحقيق يتوقف أو يستمر احتجاز المتهم وعلى المحقق أن يتأكد من حدوث الجريمة بكل الوسائل التي يمنحها القانون الداخلي كشهادة الشهود أو الاقرار، أو غيرها من الأدلة التي يأخذ بها ذلك القانون وعليه أن يتخذ الاجراءات العادية في التحقيق في جريمة عادية خاضعة للقانون الوطني سواء كان المتهم وطنيا أو أجنبيا².

¹ حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 58

² حاج قويدر الطاهر، المرجع نفسه، ص 59.

3- تمكين المحتجز من الاتصال بممثلي دولته: أوجبت المادة السادسة في الفقرة الثالثة من الاتفاقية الدولية التي تحتجز المتهم على تمكينه من الاتصال فوراً بأقرب ممثلي دولته إذ نصت على: "يجب مساعدة أي شخص تم القبض عليه وفقاً للفقرة الأولى من هذه المادة في الاتصال فوراً بأقرب ممثل للدولة التي يكون أحد رعاياها"¹، وعليه فلا تنطبق أحكام هذه الفقرة إذا كان المتهم من رعايا هذه الدولة.

إن تمكين المتهم من الاتصال بممثلي دولته من المبعوثين الدبلوماسيين أو الضباط القنصليين له أهمية كبيرة للمتهم في ضمان حقوقه وفي ضمان شبه رقابة من دولته عليه، فقط تعين له دولته محامي للدفاع عنه، خاصة إذا كانت متأكدة من براءة مواطنيها من التهمة.

4- الاخطار باحتجاز المتهم ونتائج التحقيق الابتدائي:

طبقاً لما نصت عليه المادة السادسة الفقرة الرابعة من الاتفاقية و التي جاء فيها: "أنه عندما تحتجز دولة ما شخصاً طبقاً لأحكام هذه المادة، تخطر فوراً دولة تسجيل الطائرة، والدولة المشار إليها في الفقرة (ج) من المادة الرابعة والدولة التي يحمل الشخص المحتجز جنسيتها، وإذا رأت أن الأمر يستدعي ذلك، أي دولة أخرى ذات مصلحة بواقعة ذلك الاحتجاز، وكذلك بالظروف التي دعت إلى اعتقاله أو تباشر الدولة² التي تجري التحقيق الأولي المشار إليه في الفقرة إثنين من هذه المادة على وجه السرعة لإرسال تقرير نتائج التحقيق إلى الدول المذكورة وتبين فيه ما إذا كانت ممارسة اختصاصها في هذا الشأن"، فيفهم من نص المادة التي توجب على الدولة التي تقبض على المتهم إشعار الدول الأخرى صاحبه الاختصاص القضائي بالنظر في الجريمة، إذ أن لكل دولة اختصاص قضائي الحق في معرفة وقائع القضية والاجراءات التي اتخذت في مسار التحقيق ونتائجه وفيما

¹اتفاقية لاهاي 1970، مرجع سابق، ص 03.

² حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 60.

إن كانت إجراءات كافيته لتمكين وصول المتهم إلى المحاكمة أم أنها غير كافية لتتولى الدول إجراءات التسليم لاعتقادها أن هذه الدول لا تضمن محاكمة عادلة للمتهم، فمثلا قامت ليبيا فيما يتعلق بقضيه لوكربي باتخاذ كل هذه الاجراءات من وضع المتهمين فيها تحت الحراسة، مباشرة تحقيق قضائي من طرف مستشار في المحكمة العليا الليبية وقامت بإخطار الدول المعنية بذلك.

كما أن الاتفاقية لم تكتف بإشعار الدول المعنيين فقط، بل أوجبت المادة 13 من اتفاقية مونتريال إشعار منظمة الطيران المدني الدولي بأقصى سرعة ممكنة عن كل معلومات مناسبة تكون متوفرة وتتعلق بالظروف الخاصة بالجريمة والظروف الخاصة برحلة الطائرة وركابها في أسرع وقت وخاصة الإجراءات المتخذة من قبل المتهم سواء إجراءات التسليم أو إجراء أي إجراءات قانونية أخرى، ونفهم من هذا النص أن مجلس المنظمة يهدف لتطبيق رقابه على الإجراءات القسرية التي تتخذها الدولة ضد المقيم لتقييم هل هي كافيته لضمان محاكمة المجرم أو هي إجراءات قسرية مجحفة في حق المتهم.

5- محاكمه المجرم ومعاقبته: أخذت اتفاقية لاهاي ومونتريال بمبدأ التسليم والمحاكمة، فإذا اختارت الدولة التي يتواجد المتهم بارتكاب الجريمة أو جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني الدولي عدم تسليم المتهم لسبب من الأسباب كأن يكون من رعاياها أو اعتبرته لاجئاً سياسياً أو كان دستوراً لا يجيز لها ذلك فإنه يتوجب عليها في هذه الحالة إحالة ملفه إلى سلطاتها القضائية المختصة لمحاكمته كما تنص على ذلك المادة السابعة من اتفاقية لاهاي ومونتريال¹، و لا يمكنها أن ترفض إحالة مثل هذه القضية لغرض المحاكمة بحجة عدم ارتكاب جريمة أو أن الجريمة عادية أو غير ذات خطورة طبقاً لقوانين تلك الدولة، غير أن إحالة القضية إلى جهات القضائية المختصة يتوقف على سلطات الدولة فهي التي تقرر المحاكمة من عدمها وفقاً لما تقتضيه قوانينها، وطبقاً لمبدأ استقلالية السلطة

¹ حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص ص 60، 61.

التنفيذية عن القضائية فيمكن أن تقرر السلطات القضائية أن لا وجود للمتابعة لعدم كفاية الأدلة أو غلق الملف، أو وجود مانع من موانع المسؤولية أو وجود مانع خاص، فما العمل مع هذا النص خصوصاً بعد فشل اقتراح قانوني قدم من طرف اليونان وكوستاريكا يقضي بإدخال عبارته في المادة السابعة يمنح بمقتضاها اللجوء السياسي لمختطفي الطائرات و النص القاضي بإلزام الدولة في حال محاكمة المتهم بضرورة معاقبته بعقوبات مشدده¹ طبقاً للمادة الثانية من اتفاقه لاهاي التي تنص: "تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تجعل الجريمة معاقب عليها بعقوبات مشدده"².

فوفقاً لهذا النص نجد بأنه لم يتضمن تحديد العقوبات المشددة المقصودة وترك أمر تحديدها للقانون الداخلي، وهو ما يدعو إلى القول بأن الدولة لا يكفي أن تصادق على هذه الاتفاقيات لتستوفي التزاماتها الدولية وتضع هذه الأحكام موضع التنفيذ خاصة الأحكام ذات الطابع الجنائي بل يتعين على الدولة أن تصدر قانوناً لذلك أو تعدل تشريعاً قائماً إن لم تكن لها تشريعات موافقة لتلك الاتفاقيات - فيمكن أن تجرم هذه الاتفاقيات بعض الأفعال الجديدة التي لا تعرفها أغلب التشريعات الوطنية، كما جاءت بأحكام ومبادئ جديدة لا يعرفها القانون التقليدي خاصة في مساله الاختصاص القضائي والطبيعة السياسية للجرم، وعليه يتضح لنا ان أهم التزام يقع على الدولة هو المعاقبة على تلك الجرائم بعقوبات مشدده ولا يكون ذلك إلا بإصدار قوانين تنص على الجرائم وعقوباتها المشددة أو تعديل تشريعات عقابيه لتضمن ذلك فيها إذا لم تكن لهذه الدولة تشريعات تستوعب سلفاً مضامين تلك الاتفاقيات.

وعليه يمكن القول ووفقاً لما سبق أن دور التشريعات والمحاكم الوطنية في عقاب المعتدي على سلامة الطيران المدني الدولي ليس بالأمر الثانوي أو المكمل لدور القانون

¹ حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 62

² اتفاقه لاهاي 1970، مرجع سابق، ص 2

الدولي، بل هو جوهرى لمنع تلك الجرائم من خلال إلزام الاتفاقيات السابقة لتنفيذها لأن إصدار لتلك التشريعات والتعديلات هو تنفيذ للاتفاقيات الدولية المذكورة.¹

ثانيا: تقادم الدعوى القضائية

لم يقرر المشرع الجزائري مدة تقادم واحدة لجميع الجرائم بل صنفها بحسب درجة خطورتها (جناية/ جنحة/ مخالفة) كما مدد من التقادم في بعض الجرائم وحذف التقادم أصلا من جرائم أخرى وهو ما سوف نوضحه.

1. مدة التقادم في الجنايات: تنص المادة 7 من قانون الإجراءات الجزائية² على: "تتقدم الدعوى العمومية في مواد الجنايات بانقضاء عشر سنوات كاملة تسري من يوم اقرار الجريمة إذا لم يتخذ في تلك الفترة أي إجراء من إجراءات التحقيق أو المتابعة".

2. مدة التقادم في الجنح: تنص المادة 8 من قانون الإجراءات الجزائية على: "تتقدم الدعوى العمومية في مواد الجنح بمرور ثلاث سنوات كاملة ويتبع في شأن التقادم الأحكام الموضحة في المادة 7".

3. مدة التقادم في المخالفات: تنص المادة 09 من قانون الإجراءات الجزائية على: "يكون التقادم في مواد المخالفات بمضي سنتين كاملتين، ويتبع في شأنه الأحكام الموضحة في المادة 7".

غير أن هنالك جرائم لا تخضع للتقادم أو تخضع لمدة أخرى، إذ و حسب نص المادة 8 مكرر، المعدلة بالقانون رقم 04/08 المؤرخ في 10 نوفمبر 2008: "لا تتقضي الدعوى العمومية بالتقادم في الجنايات والجنح الموصوفة بأفعال إرهابية أو تخريب

¹ حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 62.

² أمر رقم 66-155 ممضي في 08 يونيو 1966، ج.ر عدد 48 لسنة 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية المعدل و المتمم.

وتلك المتعلقة بالجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية أو الرشوة أو اختلاس الأموال العمومية¹.

و بالرجوع إلى قانون الوقاية من الفساد ومكافحته المنصوص عليه بموجب القانون 06-01 المؤرخ في 20 فيفري 2006² فتضمنت المادة 54 منه مايلي: "دون الإخلال بالأحكام المنصوص عليها في قانون الإجراءات الجزائية لا تتقدم الدعوى العمومية ولا العقوبة بالنسبة للجرائم المنصوص عليها في هذا القانون في حالة ما إذا تم تحويل عائدات الجريمة إلى خارج الوطن".

الفرع الثاني: العقوبات المقررة على مستوى النصوص الداخلية

أولاً: دور القوانين والمحاكم الوطنية في عقاب المتهم

1- دول تعتمد على التشريعات العقابية العامة:

اعتمدت بعض الدول لتجريم عقاب جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني الدولي على التشريعات العقابية العامة كالاقتداء على سلامة النقل والمواصلات العامة والاعتداء على حريه الإنسان وحرمة أي جريمة الاعتداء على الأموال والأشخاص بصفة عامة بتكليفها الموسع لتضمينها جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني الدولي، ومن الدول التي تبنت هذا الاتجاه مصر حيث بالرغم من انضمامها لتلك الاتفاقيات فإنّ التشريع المصري لم يتضمن نص خاص بتجريم و عقاب اختطاف الطائرات واكتفى بالنصوص الخاصة بالتعريض العمدي لخطر سلامة وسائل النقل العامة طبقاً لنص المادة 167 من القانون العقوبات المصري والتي تنص على عقاب كل من عرض للخطر عمداً وسائل النقل العامة البرية أو المائية أو الجوية أو عطل سيرها و ذلك بعقوبة الأشغال الشاقة أو السجن، وقد نص في المادة 168 أيضاً أنه إذا نشأ على الفعل المذكور في المادة السابقة جروح قد

¹ الأمر رقم 06-156 مؤرخ في 08 يونيو سنة 1966 المتضمن قانون العقوبات، معدل ومتمم لا سيما بالقانون رقم 02-16 المؤرخ في 19 يونيو سنة 2016.

² قانون رقم 06-01 ممضي في 20 فبراير 2006، ج.ر. عدد 14 لسنة 2006، المتعلق بالوقاية من الفساد ومكافحته.

تكون الأشغال الشاقة المؤقتة أما إذا نشأ عنه موت شخص فيعاقب مرتكبه بالإعدام أو الأشغال الشاقة المؤبدة وقد اختلف الفقه حول سريان هذا النص على جريمة خطف الطائرات¹.

2- تشريعات تضمنت تلك الجرائم قبل الاتفاقيات الدولية

أ- القانون الأمريكي: اهتمت الولايات المتحدة الأمريكية مبكراً بهذه الجرائم لأنها كانت أكثر عرضة لجرائم الاختطاف، و في هذا الخصوص صدر القانون رقم 87-197 في 5 سبتمبر 1961 المعدل لقانون الطيران الفدرالي سنة 1958 الذي قضى بالإعدام أو السجن المؤبد على مرتكبي جرائم الاختطاف.

و الملاحظ أن القانون الأمريكي جرم بعض الأفعال التي لم تجرمها الاتفاقيات الدولية كحمل السلاح دون ترخيص على متن طائرة، وعدل هذا القانون بقانون قمع الاختطاف لسنة 1973 بحذف عقوبة الإعدام انسجاماً مع قضاء المحكمة العليا التي حكمت بعدم دستوريته سنة 1972 وقد كان هناك تطبيق واسع للقانون الأمريكي لسنة 1961 من خلال الحكم مثلاً على شخص لمدة 50 عاماً لارتكابه جريمة خطف الطائرات.

ب- القانون الاسترالي: طبقاً لنص المادة الحادية عشر من قانون الجرائم الماسة بالطائرات الاسترالية رقم 64 لسنة 1963 والتي تنص على عقاب كل من يسيطر على الطائرة بصورة مباشرة بواسطة شخص آخر بالسجن سبع سنوات، متناولة أفعال تدمير الطائرة و تدمير الطائرة بقصد القتل و الإضرار بسلامة التنقل الطائرة أو تعريض سلامة الطائرة للخطر، وتتراوح العقوبات في جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني هذه بين السجن لسبع سنوات والإعدام².

3- التشريعات المستقلة الخاصة بجرائم الاعتداء على الطيران المدني الدولي

أصدرت بعض الدول تشريعات مستقلة خاصة بجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني الدولي لتنفيذ التزاماتها الدولية خاصة تلك الواردة في اتفاقيه لاهاي ومونتريال، ومن ذلك دولة الكويت التي أصدرت القانون رقم 06 لسنة 1994 الخاص بالجرائم المتعلقة

¹ حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص ص 63، 64.

² حاج قويدر الطاهر، المرجع نفسه، ص 65.

بسلامة الطائرات والملاحة الجوية بغرض الوفاء بالتزاماتها الدولية، فنصت المادة الثانية من هذا القانون على الحبس لمدة لا تقل عن سنوات للمعتدي على الطائرات وإتلافها أو الاعتداء على المطارات وتجهيزاتها، وبالحبس لمدة لا تقل عن عشر سنوات لمختطف الطائرة فإذا اقترن هذا الفعل باحتجاز الشخص صارت العقوبة هي الحبس المؤبد أو الحبس المؤقت الذي لا يقل عن عشر سنوات، و إذا جرح الشخص أو إصابته أو تدمير الطائرة أو إلحاق الضرر بها أو بتجهيزات المطار تكون العقوبة الإعدام أو الحبس المؤبد وتكون عقوبة الإعدام في حالة تسببت هذه الجرائم في موت شخص ما.

4- التشريعات المعدلة لقانون العقوبات

قامت بعض الدول بتعديل تشريعاتها العقابية السارية لتكييفها مع التزاماتها الدولية الجديدة المتعلقة بحمايه مرفق الطيران المدني الدولي خاصه اتفاقيه لاهاي ومونتريال ومن هذه الدول نجد فرنسا والجزائر، حيث أصدر المشرع الفرنسي القانون رقم 70-634 بتاريخ 15 جويلية 1970 و الذي أدخل المادة رقم 462 على قانون العقوبات حيث قضت تلك المادة بعقوبة لا تقل عن خمس سنوات ولا تتجاوز عشر سنوات على مختطف الطائرة¹.

ثانيا: العقوبات المقرره في القانون الجزائري

أ- في قانون العقوبات:

عدّلت الجزائر مبكرا من قانون العقوبات ليتضمن جرائم جديدة تتماشى مع الاتفاقيات الدولية بالرغم من مصادقه الجزائر عليها في عام 1995، و أول قانون بهذا الشأن كان الأمر 73-48 المؤرخ في 25 جويلية 1973² الذي تضمن إدراج مادة جديدة في قانون العقوبات تحت رقم 417 مكرر تتعلق بردع تحويل الطائرات، غير أن هذه المادة عدلت بالأمر 75-47 المؤرخ في 17 جوان 1975³ " يعاقب بالإعدام كل من يغير أو يحاول

¹الحاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص ص 66، 67.

²الأمر رقم 73-48 ممضي في 25 يوليو 1973، ج.ر عدد 100 لسنة 1973، المتضمن إدراج بموجبه في قانون العقوبات مادة رقمها 417 مكرر تتعلق بردع تحويل الطائرات.

³الأمر رقم 75-47 ممضي في 17 يونيو 1975، ج.ر عدد عدد 53 لسنة 1975، المتضمن تعديل الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمن قانون العقوبات.

أن يغير طائرة عن اتجاهها بالعنف أو التهديد وتكون العقوبة السجن المؤقت من 10 إلى 20 سنة إذا كان محل التحويل وسيله للنقل البحري أو البري"¹.

أما التعديل الأخير الذي دخل على الأمر رقم 66-156 في المؤرخ في 8 جويلية 1966 المتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم فكان القانون رقم 16-02 المؤرخ في 19 جويلية 2016² والذي نص على ما يلي: "يعاقب بالإعدام كل من استعمل العنف أو التهديد من أجل التحكم في طائرة على متنها ركاب أو السيطرة عليها وتكون العقوبة السجن المؤقت من عشر سنوات إلى 20 سنة وتكون غرامة من مليون إلى مليونين دينار جزائري على وسيله للنقل البحري أو البري"³، والذي يفهم من نصوص المواد السابقة أن الغرض من هذا التشديد في القانون الجزائري هو الرغبة في تأمين سلامة الطائرة أو وردع الخاطفين على اعتبار أن الجزائر كانت عرضة لنزول الخاطفين في تلك الفترة فلم يفرق المشرع بين الجريمة التامة والمحاولة وفرض لها نفس العقوبة ولم يهتم أيضا بالنتائج المترتبة عن هذا الفعل إصابة أو وفاة أشخاص، فالأمر سواء ويستوجب الإعدام وبذلك يكون المشرع الجزائري قد وصل إلى نهاية العقوبات القاسية ويطبق بذلك التشريع الجزائري أقصى العقوبات على الإطلاق في العالم.

ب- في قانون الطيران المدني رقم 98-06

لا يقتصر هذا التشدد لدى المشرع الجزائري في مواجهة اختطاف الطائرات بما نصت عليه مواد تقنين العقوبات، بل يضاف إليها ما نصت عليه مواد القانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، و الذي أيضا في الفصل العاشر الأحكام الجزائية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الوارد في اتفاقه مونتريال وبروتوكول 1988 المتعلق بالمطارات، إذ نصت المادة 215 من قانون 98-06 على: "يعاقب بالحبس من سنة إلى خمس سنوات وبغرامه تتراوح بين 100 ألف دينار و200 دينار وبإحدى العقوبتين فقط كل ما تعمد إلحاق الضرر بمنشاءات الطيران وعرقلة

¹ حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص ص 67، 68.

² قانون رقم 16-02 ممضي في 19 يونيو 2016، ج.ر عدد 37 لسنة 2016، يتم الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمن قانون العقوبات.

³ الأمر الرقم 66-156 المؤرخ في 8 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم.

ملاحة الطائرات. أما المادة 210 فتتص على: "يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات وبغرامة 200 ألف دينار و500 ألف دينار أو بإحدى العقوبتين فقط كل من تعمد إلحاق ضرر بطائرة أو إتلافها وهي داخل المحطة الجوية".

أما المادة 217 فتتص على: "إذا نتج عن الأفعال المنصوص عليها في المادتين 215 و216 أعلاه:

أ- أضرار جسدية: فإن العقوبة تكون من عشر سنوات إلى 15 سنة سجنًا.

ب- وفاة شخص أو عدة أشخاص أن العقوبة تكون الإعدام".

أما المادة 221 فتتص على: "يعاقب كل من تعمد عرقلة ملاحه الطائرات أو أمن تحليقها بالسجن من خمس سنوات إلى عشر سنوات، وإذا تسبب في أضرار جسديه يعاقب مرتكبها بالإعدام". أما المادة 229 فتتص على: يخضع كل إتلاف بقصد أو بغير قصد لمباني ومنشآت المطارات طبقاً لأحكام قانون العقوبات". أما المادة 230 فنصت على: "في حاله العود تضاعف العقوبات النصوص عليها في هذا الفصل"¹

وبذلك تكون الجزائر أوفت التزاماتها الدولية المتعلقة بحمايه مرفق الطيران المدني الدولي وقد أضافت شيئاً جديداً هو المعاقبة على العود بحيث لم تتص اتفاقيه 1988 عن العود وعقوبته.

و مقارنة بالتشريعات الأجنبية فإنّ العقوبات الواردة فيها أغلبها تخص اختطاف الطائرات، أما الجرائم الأخرى المتعلقة بسلامة الطيران المدني الدولي فقد تضمنتها عديد التشريعات العقابية الداخلية للدول ضمن حالات الاعتداء على وسائل النقل العامة أو على حرية الأشخاص وحياتهم.

¹ القانون رقم 98 - 06 المؤرخ في 27 جوان و المتضمن القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، ج . ر عدد 48 لسنة، 1998 المعدل و المتمم. تم تعديل قانون الطيران مرّات عديدة، شملت في كل مرة بعض أحكامه، و من تلك التعديلات ما حصل بموجب:

- القانون رقم 05-2000 مؤرخ في 10 رمضان عام 1421 الموافق 06 ديسمبر سنة 2000 ج ر عدد 75 لسنة. 2000
- الأمر رقم 03/10 المؤرخ في 13 أوت، 2003 ج.ر، عدد 48 لسنة 2003.
- القانون رقم 02-08 مؤرخ في 15 محرم عام 1429 الموافق 23 يناير سنة، 2008 ج ر عدد 04 لعام. 2008.
- القانون رقم 14/15 المؤرخ في 15 يوليو، 2015 ج.ر عدد 41 لسنة.
- قانون رقم 04/19 المؤرخ في 17 يوليو 2019، ج.ر عدد 46 لسنة 2019.

إذ أن العقوبات الوارد فيها تتراوح ما بين السجن لمدة ثلاث سنوات والإعدام وهو ما يعكس التباين بين الأنظمة ونظرتها لخطورة الاعتداء على سلامة الطيران المدني الدولي، وكذا نظرتها للعقوبات القاسية الواردة في المادة 2 و3 من اتفاقيه لاهاي وموتريال التي تركت تقديرها للتشريعات الداخلية للدول مما ترك هذا الاختلاف في العقوبات¹، إذ لا يعقل أن يعاقب مختطف طائرة في دولة بثلاث سنوات ويعاقب من يحاول ذلك فقط بالإعدام في دولة أخرى فالاتفاقيات لم تحدد حد أدنى أو أقصى للعقوبة وبالتالي تركت فرصه لمختطف الطائرة باعتبارها بإمكانه ان يختار الهبوط في الدولة التي لا تعاقب على فعله بالإعدام وتفرض عقوبات سالبه للحرية بسيطة².

¹ حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 70

² حاج قويدر الطاهر، مرجع سابق، ص 70

خاتمة الفصل:

لقد كان للمنظمات الدولية والإقليمية دور كبير في الحد من جرائم الاعتداء على الطائرات عبر عمليات الاختطاف والاستيلاء غير المشروع عليها و كذا في مكافحتها، وتأتي على رأس هذه الهيئات منظمة الأمم المتحدة بأجهزتها المختلفة على غرار الجمعية ومجلس الأمن، إذ أصدرت العديد من القرارات بخصوص اختطاف الطائرات وتغيير مسارها. كما ساهمت المنظمات المتخصصة في وضع حد للاستيلاء غير المشروع على الطائرات هلى غرار جهود محكمة العدل الدولية ومنظمة الطيران المدني والاتحاد الدولي للنقل الجوي.

و لما كانت الجهود ذات البعد الدولي محدودة الفعالية في بعض الحالات بحكم اصطدامها مع بعض المبادئ القانونية أو الاختلافات الايديولوجية كان لزاما البحث عن بعض الحلول ذات البعد الإقليمي، وفي هذا الخصوص فقد بادر كل من المجلس الأوروبي، منظمة الوحدة الإفريقية، وجامعة الدول العربية إلى إقرار جملة من التشريعات الرامية إلى محاربة الإرهاب الجوي عن طريق التصديق على اتفاقيات بخصوص ذلك.

و إذا كانت الكثير من المبادرات قد سعت إلى التجفيف من أسباب الظاهرة، فإنّ الجريمة لا محالة واقعة، وإذا كان الأمر كذلك تعين إقرار تدابير قهرية، قمعية لمعاقبة الجناة والجانحين ممن يهددون أمن الطيران وسلامته، ويأتي على رأس تلك التدابير الاعتراف بالاختصاص القضائي، وفي هذا الصدد فقد ألزمت اتفاقية لاهاي كل دولة متعاقدة أن تتخذ الإجراءات اللازمة لبسط سلطانها على هذا النوع من الجرائم، ناهيك على حثها الدول المتعاقدة إلى تضمين قوانينها الوطنية جملة التدابير العقابية التي تكفل حفظ النظام والأمن على مستوى المطارات كما على مستوى الطائرات.

خاتمة

خاتمة:

تعد الطائرة أهم وسائل النقل الحديثة سواء على المستوى الداخلي أو الدولي، إلا أنها تعرضت إلى الكثير من حوادث الإعتداء تتجلى معظمها في ما قام و يقوم به بعض الأشخاص بتحويل مسارها و الهبوط بها في مطار غير المطار المقصود أو خطف الطائرات بالكلية و التوجه بها نحو وجهات غير معلومة أو حتى استخدامها كأداة لأفعال إجرامية أخطر، ونظرا لخطورة موضوع الجريمة وما نتج عنه من تعريض حياة المسافرين للخطر، فقد حظي الموضوع باهتمام كبير من جانب الدول التي بادرت إلى الدعوة لفتح هذا الموضوع و وضعه على طاولة النقاش.

كما بذل المجتمع الدولي جهودا معتبرة منذ بداية النصف الثاني من القرن العشرين لتوفير حماية قانونية لمرفق النقل الجوي، و تأمين نصوص و تدابير عقابية لضمان سلامة الطيران المدني الدولي من الاعتداءات التي باتت تهدده سواء من قبل الأفراد والدول على حد سواء، فاستقرت جهود الدول على توقيع اتفاقيات عديدة منها اتفاقية لاهاي الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970. إذ جرّمت اتفاقية لاهاي أعمال اختطاف الطائرات وبينت عناصرها وميزتها عن الجريمة الإرهابية والقرصنة الجوية، حيث كان الموضوع الأكثر تناولا هو الإستيلاء على الطائرة وهي في حالة طيران، والإجراءات الخاصة باختصاص الدولة بالنظر للجريمة، و كذا التزام الدول الموقعة بتسليم المتهم للدولة صاحبة الاختصاص لمحاكمته، وذلك في حالات نصت عليها المادة الرابعة من الاتفاقية (اتفاقية لاهاي)، و يتعلق الأمر بالحالة التي ترتكب فيها الجريمة على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة، أو عند هبوط الطائرة التي ارتكبت عليها الجريمة على متنها في إقليم تلك الدولة والجاني المشتبه فيه ما يزال على متنها، أو عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون مركز أعماله الرئيسي في تلك الدولة أو يكون محل فيها، أو تواجد المتهم على إقليم الدولة المتعاقدة.

و تقف وراء عمليات الاختطاف و تحويل مسار الطائرات العديد من دوافع بعضها رئيسي على غرار الدوافع السياسية، الإعلامية، والاقتصادية، و إن كانت الدوافع السياسية

بأشكالها المتعددة مازالت هي الدوافع الرئيسية في عمليات اختطاف الطائرات على غرار عدم الرضا عن نظام الحكم، أو اختلاف الخاطفين في توجهاتهم السياسية مع الطبقة الحاكمة في البلاد المستهدفة، أو حتى محاولة الانتقام من نظام الحكم.

و نتيجة التزايد المتصاعد في عمليات خطف الطائرات وباعتبارها من أخطر الجرائم التي تهدد الأمن والسلم الدوليين عملت الدول على تنسيق وتفعيل جهودها من أجل التصدي لها، وذلك من خلال الجهود الدولية والإقليمية.

فعلى الصعيد الدولي عملت منظمة الأمم المتحدة وبشكل جاد ومكثف لاحتواء هذه الظاهرة ومحاولة مكافحتها، فقد وضعت وطورت وكالاتها المتخصصة العديد من الاتفاقيات الدولية والقرارات لتمكين المجتمع الدولي من اتخاذ الإجراءات اللازمة لقمع الإرهاب ومحاكمة المسؤولين عنه.

أما على صعيد المنظمات المتخصصة كمنظمة الطيران المدني، فقد اهتمت أكثر بالحماية القانونية الوقائية بإصدارها لعدة توصيات وقرارات خاصة إعدادها الملحق 17 لاتفاقية شيكاغو للطيران الدولي المتعلق بحماية الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروعة.

كما سعت محكمة العدل الدولية و هي التي لم تتناول قضايا عديدة فيما يتعلق بالإعتداء على سلامة الطيران المدني، حيث تم تلقيها قضية واحدة وهي حادثة تحطم الطائرة البريطانية فوق لوكربي، أين أصرت بريطانيا على استلام المتهمين ومحاكمتهم وفق قوانينها، بينما أصرت ليبيا على محاكمتهم وفق القوانين الليبية باعتبارهما من أصحاب الجنسية الليبية، ولم تستطع المنظمات الدولية سوى تأييد الطلب البريطاني بنقل المتهمين إلى لاهاي ومحاكمتهم وفق القانون الدولي فرفضت الحكومة الليبية وقدمت تفسيرات تستند إلى بعض بنود اتفاقية لاهاي صاحبة الحق في محاكمة المتهمين باعتبارهما من رعاياها. وعلى المستوى الإقليمي فقد حثت المنظمات الإقليمية على اتخاذ تدابير صارمة لمكافحة جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وذلك بالحث على التصديق على الاتفاقيات ذات الصلة، و من ذلك جهود المجلس الأوروبي من خلال التوقيع على اتفاقية قمع الإرهاب، أما منظمة الوحدة الإفريقية فقد جرّمت الأعمال الإرهابية باعتبارها تشكل

انتهاكا لحقوق الإنسان لا سيما فيما يتعلق بالسلامة الجسدية والأمن وذلك بالتصديق على اتفاقية قمع الإرهاب، كما سعت جامعة الدول العربية بدورها إلى تجريم هذه الجرائم بعد تعرض عدد من الدول العربية للعديد من الجرائم ضد سلامة الطيران المدني، إذ اتجهت إلى التوقيع على اتفاقية عربية لمكافحة الإرهاب في 1988 وساهمت في وضع تدابير منع وتدابير مكافحة الإرهاب.

و تبقى ظاهرة الإرهاب الجوي إحدى أهم صور العمليات الإرهابية التي عرفها العالم، وبالرغم من تطبيق آليات خاصة لمكافحة هذه الظاهرة خاصة في أمريكا، إلا أن الدول لازالت متخوفة من ارتكاب هذه الجريمة والقيام بعملية اختطاف الطائرات الشيء الذي سيؤثر سلبا على ركاب ليس لهم ذنب في أن يكونوا ضحايا هذه الأعمال الإرهابية.

وقد مكنتنا دراستنا من التوصل إلى نتائج أهمها:

- أن اختطاف الطائرات جريمة دولية وهي من أخطر صور الإرهاب الدولي التي أصبحت تهدد أمن واستقرار الدول، و إن كان لا يوجد ما يمنع أن تكون جريمة وطنية.
- لم تعالج اتفاقية لاهاي بعض الجرائم التي تدخل ضمن اختطاف الطائرات مثل الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات في المطارات أو ضد المنشآت الجوية أو باستخدام القوة أو العنف من قبل قائدتها الشرعي.
- يشكل الإرهاب الدولي تهديدا مستمر للسلامة والأمن والاستقرار لجميع الشعوب والمجتمع الدولي ويجب إدانته والتصدي له بصورة عالمية.
- لم تتناول الاتفاقية إجراءات ضد الدول التي لا تتعاون بخصوص تطبيق أحكامها.
- تزايد واتساع ظاهرة الإرهاب الجوي التي أخذت من وسائل النقل الجوي هدفا أساسيا لها.
- ترك تحديد العقوبات في هذه الجرائم للدول يضاعف كثيرا من قوة الالتزامات في هذه الاتفاقيات، إذ تستطيع الدول إفراغ الاتفاقيات من فحواها وغاياتها من خلال معاقبة المجرمين بعقوبات بسيطة أو حتى بناء على محاكمات صورية.

- إن آثار الإرهاب الجوي على المستوى الدولي يؤدي إلى حدوث أزمات بين الدول التي ينتمي إليها الضحايا والدول التي تقع فوق إقليمها عملية الاختطاف خصوصا إذا لم تسفر الجهود المبذولة لانتهاء هذه الأزمة عن أي نتيجة تذكر، حيث تنظر الدولة الأولى إلى الثانية بنظرة اتهام بالإهمال والتقصير والتهاون في اتخاذ تدابير الأمن والحماية على مستوى مطاراتها، وعلى المستوى الدولي يؤدي إلى إضعاف التعاون فيما بين أعضاء الأسرة الدولية.
- وبناء على نتائج الدراسة استطعنا الخروج ببعض الاقتراحات التي قد تساعد على حل العديد من مشاكل و حوادث الإرهاب الجوي وضمان سلامة المسافرين والمنشآت المخصصة للطيران و ذلك من خلال ما يأتي:
- أن تعديل اتفاقية لاهاي أصبح أمرا ملحا لتحديد العقوبات الواجبة التسيط في حق مجرمي الاعتداء على سلامة الطيران المدني الدولي أو على الأقل تحديد الحد الأدنى والأقصى لهذه العقوبات.
- على المجتمع الدولي وخاصة منظمة الطيران المدني الدولي العمل من أجل ترقية الملحق 17 لاتفاقية شيكاغو إلى اتفاقية دولية ملزمة للدول بغرض توحيد الإجراءات الوقائية لمنع ارتكاب جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني عن طريق وضع حد أدنى لهذه الإجراءات الوقائية.
- تعزيز وتطوير عمل اللجنة القانونية بالمنظمة الدولية للطيران المدني لتكثيف التعاون الدولي لصياغة الاتفاقيات الدولية اللازمة لأمن الطيران المدني من ظاهرة خطف الطائرات.
- تعزيز التعاون بين أجهزة الأمن والمخابرات في الدول المختلفة وتكثيف الجهود في تبادل الخبرات والمعلومات فيما بينها وتسهيل إجراءات التعاون القضائي والأمني مما يساهم في سرعة التصدي للإرهاب.
- ضرورة العمل على تفعيل التعاون الدولي، في مراقبة تنفيذ مختلف الإجراءات الهادفة إلى تأمين سلامة النقل الجوي ضد الهجمات الإرهابية.

- إلزام كافة الدول بتطبيق وتطوير قواعد الأمانى والإجراءات الوقائية فى مجال الشحن الجوى والتفتيش والفحص الأمانى للبضائع والحقائب.
- النص على تجريم إفشاء أية معلومة أو تقرير قد يهدد النقل الجوى و يعرض سلامة الأشخاص و الممتلكات للخطر.
- إلزام الدول الأعضاء بمراقبة العاملين بالمطارات بالشكل الذى يضمن عدم استهداف المرفق من خلالهم.
- تسهيل تنفيذ خطط الطوارئ فى حالة أى هجوم إرهابى مفاجئ باستخدام الطائرة أو كانت الطائرة هى المستهدفة.
- تزويد أفراد طاقم الطائرة بوسائل دفاعية تمكنهم من إحباط أى محاولة لاختطاف الطائرة بشرط القدرة على استعمال هذه الوسائل بهدوء دون إدخال الرعب لدى الركاب، مع تدريبهم التدريب الكافى على استعمال مثل هذه الوسائل.
- ضرورة يقظة ووعي طاقم الطائرة إلى الركاب الذين قد يغيروا مقاعدهم سواء قبل الإقلاع أو أثناء الرحلة دون إذن من أفراد الطاقم إذ يمكن إخفاء أسلحة للاستخدام اللاحق فى عمليات إرهابية ضد النقل الجوى.
- توحيد العقوبات على المستوى الدولى لجميع أشكال الإرهاب الجوى التى ترتكب ضد النقل الجوى.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب:

1. حسنين المحمدي بوادي، الإرهاب الدولي تجريماً ومكافحة، بدون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، 2007.
2. حميد القهري، الحماية الجنائية لوسائل النقل الجوي، دراسته مقارنة، الطبعة الأولى، المركز القومي للاستشارات القانونية، القاهرة 2020.
3. راجع احمد فلاح العموش، مستقبل الإرهاب في هذا القرن، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض.
4. عبد اللطيف الياقوت، تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة، بدون سنة نشر.
5. محمد بن عبد الله العميري، موقف الاسلام من الإرهاب، منشورات اكاديمية نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض، 2004.
6. محمد مسعود قيراط، الإرهاب دراسة في البرامج الوطنية واستراتيجيات مكافحته، منشورات أكاديمية نايف العربية للعلوم الامنية، الطبعة الأولى، الرياض، 2011.
7. محمد منصور العيساوي، أحكام القانون الدولي في مجال مكافحة الجرائم الدولية للمخدرات، بدون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، بدون سنة نشر.

ثانياً: المجلات:

1. حسني موسى محمد، مكافحه الجرائم الإرهابية الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، ملتقى حول الطيران المدني الدولي، جامعة الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، 2012.
2. زبيدة ساكري، مكافحة جريمة خطف الطائرات في ضوء الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني، مجلد 7، العدد 1، سنة 2020.

3. سامية كرليفة، جريمة خطف الطائرات في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة الدراسات القانونية، المجلد 07، العدد 01، السنة 2021.
4. عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية والسياسة، العدد الأول، بدون سنة نشر.
5. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، القانون الكويتي الجديد في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية في ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة لسلامة الطيران المدني الدولي، مجلة الحقوق، العدد الأول، السنة 2019.
6. عمراني كمال الدين، تجريم الإرهاب في القانون الدولي، مجله البحوث القانونية والسياسية، مجلد 3، العدد 16، سنة 2021.
7. مناد فتيحة، المكافحة القانونية الدولية لجريمة اختطاف الطائرات، مجلة القانون، المجلد 09، العدد 1، سنة 2020.

ثالثاً: الرسائل الجامعية:

أ- رسائل الدكتوراه:

1. طبي محمد الأمين، تجريم الإرهاب الدولي في القانون الدولي، رساله الدكتوراه في القانون الدولي والعلاقات الدولية، جامعه وهران، كلية الحقوق، 2011-2012.
2. عامر جوهر، تجريم الاختطاف طالبا للفدية كمصدر لتمويل الجماعات الإرهابية، دراسة مقارنة بين التشريعات الوطنية والدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، الطور الثالث في الحقوق، تخصص القانون الدولي الجنائي، جامعة مستغانم، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2018-2019.
3. عباس شافعة، الظاهرة الإرهابية بين القانون الدولي والمنظور الديني، اطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون، تخصص قانون دولي وعلاقات دولية. جامعة الحاج لخضر، باتنة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2010-2011.
4. عبد الحفيظ بن عبد الله بن احمد المالكي، نحو بناء استراتيجية وطنية لتحقيق الأمن الفكري في مواجهة الإرهاب، اطروحة دكتوراه الفلسفة في العلوم الامنية، جامعة نايف للعلوم الامنية، الرياض، 2006.

5. لونيبي علي، آليات مكافحة الإرهاب الدولي بين فاعلية القانون الدولي وواقع الممارسات الدولية الانفرادية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2012.

6. نسيب نجيب، التعاون القانوني والقضائي الدولي في ملاحقة مرتكبي جرائم الإرهاب الدولي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2014.

ب- مذكرات الماجستير:

1. حاج قويدر الطاهر، الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع القانون الدولي والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، 2003. 2004.

ج- مذكرات الماستر:

2. بوثلجة نوره، عاوني سعديه، الإرهاب الدولي محاربه في اطار منظمة الأمم المتحدة، مذكره الماستر في القانون العام، جامعة مولود معمري، تيزي وزو 2016

3. سيخي حكيمة، شونتي حبيبه، اليات مكافحه الإرهاب على المستويين الدولي والداخلي، مذكره تخرج لنيل شهاده الماستر في قانون العام تخصص قانون دولي لحقوق الانسان، جامعه اكلي محند والحاج، البويرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية 2014- 2015 .

4. شباح حسينه، الممارسات الدولية الانفراديه في مكافحه الإرهاب الدولي، مذكره مكمله لنيل شهاده الماستر في القانون العام، تخصص قانون دولي وعلاقات دوليه، جامعه محمد الصديق بن يحيى، جيجل، كلية الحقوق، 2016-2017،

5. عبد الرزاق عبد الحافظ نوري الدلابيح، جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، رسالة لاستكمال متطلبات الحصول على الماستر في القانون، جامعة جرش، 2015.

رابعاً: النصوص القانونية:

أ- اتفاقيات دولية:

1. ميثاق الأمم المتحدة الموقع بتاريخ 26 جوان 1945.
2. اتفاقية شيكاغو الموقعة سنة 1944.
3. اتفاقية طوكيو الموقعة في 14 سبتمبر 1963 المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات.
4. اتفاقية لاهاي الموقعة في 16 ديسمبر 1970 الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.
5. اتفاقية مونتريال الموقعة في 23 سبتمبر 1971 الخاصة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني.
6. الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب 1988.
7. اتفاقية منظمة الوحدة الإفريقية 1999 المنعقدة ما بين 12 إلى 14 جويلية 1999.
8. البروتوكول المكمل لاتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، المؤتمر الدولي بشأن قانون الجو، بيجين، 2010.

ب- القوانين:

1. قانون 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، المحدد بقواعد العامه المتعلقة بالطيران المدني

ج- المراسيم:

1. المرسوم التنفيذي رقم 94-50 المؤرخ في 16 رمضان عام 1414هـ الموافق لـ 26 فيفري 1994 يتضمن استحداث اللجنة الوطنية لسلامة الطيران المدني ولجان أمن المطارات، الجريدة الرسمية العدد 11 السنة الواحدة والثلاثون.
2. المرسوم الرئاسي رقم 2000-79 المؤرخ في 9 افريل 2000، الجريدة الرسمية العدد 30.

د- القرارات:

1. القرار رقم 2551 الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 12 ديسمبر 1969 المتعلق بتغيير مسار الطائرات المدنية.
2. القرار رقم 2645-25 الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 25 نوفمبر 1970 المتعلق باختطاف الطائرات المدنية.
3. القرار الرقم 731 المؤرخ في 21 جانفي 1992 المتعلق بمطالبة مجلس الأمن الدولي من الجمهورية الليبية تسليم المتهمين الليبيين بتفجير طائرة "بان أمريكان" لمحاكمتهم أمام القضاء الأمريكي.
4. القرار رقم 883 الصادر في واحد نوفمبر 1993 المتعلق بتصعيد العقوبات على الجماهيرية الليبية.
5. القرار 748 الصادر في 31 مارس 1992 المتعلق بإصدار عدة عقوبات على ليبيا مستندا إلى الفصل السابع في ميثاق منظمة الأمم المتحدة.

هـ- الأوامر:

1. الأمر رقم 06-156 مؤرخ في 08 يونيو سنة 1966 المتضمن قانون العقوبات، معدل ومتمم لا سيما بالقانون رقم 16-02 المؤرخ في 19 يونيو سنة 2016

خامسا: المواقع الإلكترونية:

1. إجراءات النقل الجوي الدولي، ويكيبيديا www.wikipidia.org تم الاطلاع عليه في 12 جوان 2022 على الساعة 22:00.
2. مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، ويكيبيديا www.wikipedia.org تم الاطلاع عليها يوم 02-06-2022 على الساعة 18:00

سادسا: المراجع الأجنبية:

1. La convention relative à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.
2. Convention européenne pour la répression du terrorisme de 27.01.1977.
3. Convention International de l'aviation Civil de 7.12.1944.
4. International Civil Aviation Organisation (ICAO)

الفهرس

الفهرس

2	مقدمة:
9	الفصل الأول: ماهية الاستيلاء غير المشروع على الطائرات
10	المبحث الأول: أساس جريمة اختطاف الطائرات
11	المطلب الأول: مفهوم جريمة اختطاف الطائرات وأسبابها
11	الفرع الأول: التعريف بجريمة خطف الطائرات
12	الفرع الثاني: أسباب خطف الطائرات
23	المطلب الثاني: الطبيعة القانونية لجريمة خطف الطائرات
23	الفرع الأول: الصفة الدولية لجريمة اختطاف الطائرة
24	الفرع الثاني: خطف الطائرات من الجرائم المستمرة
25	الفرع الثالث: خطف الطائرات جريمة إرهابية
26	الفرع الرابع: خطف الطائرات من قبيل القرصنة
30	المبحث الثاني: عناصر وأركان جريمة اختطاف الطائرات
31	المطلب الأول: عناصر جريمة اختطاف الطائرات
31	الفرع الأول: أن يتم الفعل على متن طائرة
32	الفرع الثاني: أن تكون الطائرة في حالة طيران
33	الفرع الثالث: عدم مشروعية الاستيلاء على الطائرات
34	الفرع الرابع: استعمال القوة أي التهديد باستعمالها
35	الفرع الخامس: الاستيلاء على الطائرة أو ممارسة السيطرة عليها
36	المطلب الثاني: أركان جريمة اختطاف الطائرات
36	الفرع الأول: الركن الشرعي
38	الفرع الثاني: الركن المادي

39	الفرع الثالث: الركن المعنوي.
40	الفرع الرابع: الركن الدولي.
43	خلاصة الفصل:
45	الفصل الثاني: تدابير مواجهة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.
46	المبحث الأول: الجهود المبذولة للحد من جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات
	المطلب الأول: جهود المنظمات الدولية للحد من ظاهره الاستيلاء غير المشروع على الطائرات
46	الفرع الأول: جهود منظمة الأمم المتحدة للحد من جريمة الاستيلاء الغير المشروع على الطائرات
47	الفرع الثاني: دور المنظمات المتخصصة في الحد من جريمة الاستيلاء الغير مشروع على الطائرات المدنية.
53	المطلب الثاني: دور المنظمات الاقليمية للحد من جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات
63	الفرع الأول: جهود المجلس الاوروبي
67	الفرع الثاني: دور منظمة الوحدة الافريقيه
68	الفرع الثالث: جامعه الدول العربية
72	المبحث الثاني : التدابير العقابية المقررة لمواجهة جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات
73	المطلب الأول: الاختصاص القضائي
73	الفرع الأول: ارتكاب الجريمة على متن طائرة مسجلة في دولة متعاقدة.
74	الفرع الثاني: هبوط الطائرة على متنها المتهم في اقليم دولة متعاقدة
77	الفرع الرابع: تواجد المتهم على اقليم الدولة المتعاقدة

المطلب الثاني: الجزاءات المقررة على مستوى النصوص الدولية والنصوص الداخلية	
79	
الفرع الأول: العقوبات المقررة على مستوى النصوص الدولية.....	79
الفرع الثاني: العقوبات المقررة على مستوى النصوص الداخلية.....	85
خاتمة الفصل:	91
خاتمة:.....	93
قائمة المصادر والمراجع.....	98
الفهرس.....	104