

# "جريمة خطف الطائرات"

## في القانون الدولي"

**الباحث**

**ولاء محمود صالح الديب**

**مرشح للدكتوراه**

**Sandywalaa27@gmail.com**

## مقدمة:

تعتبر الطائرة اليوم من أهم وسائل النقل في العالم، ويزداد الاعتماد عليها باتساع حركة النقل والتبادل والاتصال بين الشعوب، وتتميز الملاحة الجوية بعنصرين لا يتوافران في بقية وسائل النقل هما السرعة المقرونة بالسلامة، والأمان وبسبب هذين العنصرين يكثر إقبال الناس على استخدام الطائرة، وتتضاعف جهودهم الرامية إلى تطوير هذا الاختراع وتحسين خدماته، ويشند قلقهم عند تعرضه لأي خطر.

اختطاف الطائرات جريمة جديدة من جرائم العصر الحاضر وقد أخذ يتعاظم خطر هذه الجريمة مع تعاظم اعتماد الإنسان على النقل الجوي ولاسيما منذ انتهت الحرب العالمية الثانية والتقدم الفني السريع للطائرات والاعتماد عليها بشكل أساسي في نقل الركاب بين مختلف الدول، فقد تكاثرت حوادث اختطاف الطائرات وتفاقت الأخطار التي نشأت عن ذلك.

## مشكلة الدراسة:

لا يكاد العقل البشري أن يحصر صور وأشكال العمليات الإرهابية التي تستهدف الطيران المدني، ولكن ما يمكن الجزم به هو أن هذه الأشكال وتلك الصور تتطور يوماً بعد آخر، حيث استفادت الجماعات الإرهابية من مظاهر التطور والنمو التكنولوجي الذي يشهده العالم بصورة أوسع وأجرأ من استفادة الدول ذاتها.

ويمثل اتجاه الجماعات الإرهابية إلى تكثيف محاولاتها لاستهداف الطيران المدني خطراً بات يهدد شعوب العالم وحكوماتها، مما يستلزم ضرورة الاحتراز الدائم والمتجدد لمواجهة، ومن ثم يمكن أن نحدد مشكلة هذه الدراسة في استفحال ظاهرة تهديد أمن وسلامة الطيران المدني، وهذا يستوجب التعرف على الجرائم التي تهدد وتعرض سلامة الطيران المدني للخطر.

## أهمية الدراسة:

تتجه هذه الدراسة للتعريف بأهمية الطيران المدني الاقتصادية والاجتماعية والتي كانت سبباً في ظهور الظاهرة التي تهدد أمن وسلامة الطيران منذ نشأة الطيران المدني، لضرب مصالح الدول وتحقيق أهداف خاصة، وبيان التهديدات الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، وباتت هذه الجرائم التي ترزع أمن البشرية تحظى باهتمام جميع الدول لما لها من تأثير، سواء على المستوى السياسي أو الاقتصادي.

## منهج الدراسة:

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي والمنهج التطبيقي العملي لملائمته لموضوع البحث.

## أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى التعريف بجريمة اختطاف الطائرات، ودور التشريع المصري في مواجهة جريمة اختطاف الطائرات.

## خطة الدراسة:

تم تقسيم الدراسة إلى ثلاثة فصول على النحو التالي:

**الفصل الأول: نشأة الطيران المدني والتعريف بالطائرة في القانون الدولي.**

**الفصل الثاني: التعريف بجريمة اختطاف الطائرات.**

**الفصل الثالث: التشريع المصري ومواجهة جريمة اختطاف الطائرات.**

## الفصل الأول

### نشأة الطيران المدني وتعريف الطائرة

#### في القانون الدولي

تمهيد وتقسيم:

تغير شكل الحياة على الأرض عندما استخدمت الطائرات في الجو سواء في الحرب أو في السلم وتطورت صناعتها حتى توصل العلم إلي الطائرات التي تفوق سرعتها سرعة الصوت، وقامت على تلك الصناعة صناعة أخرى هي الطيران المدني التي تشمل بجانب صناعة الطائرات ومحركاتها، أنشطة شركات الطيران التي تشغل الخطوط الجوية وأنشطة إدارة المطارات.

اختطاف الطائرات جريمة جديدة من جرائم العصر الحاضر وقد أخذ يتعاظم خطر هذه الجريمة مع تعاظم اعتماد الإنسان على النقل الجوي ولاسيما منذ انتهت الحرب العالمية الثانية والتقدم الفني السريع للطائرات والاعتماد عليها بشكل أساسي في نقل الركاب بين مختلف الدول، فقد تكاثرت حوادث اختطاف الطائرات وتفاقت الأخطار التي نشأت عن ذلك، وفي مواجهة هذه الجريمة الجديدة بدا القصور واضحاً في كلا القانونين الدولي والداخلي

ولقد أصبحت تلك الصناعة أحد أهم القطاعات في اقتصاد الدول ومنذ أن بدأ الطيران المدني في الازدهار في النصف الثاني من القرن العشرين، ارتبط به الإرهاب الذي برز على الساحة الدولية في شكل اختطاف الطائرات وسوف نتناول هذا الفصل في مبحثين هما:

**المبحث الأول: نشأة الطيران المدني.**

**المبحث الثاني: تعريف الطائرة في القانون الدولي.**

## المبحث الأول

### نشأة الطيران المدني

يذهب الباحثون عند تعرضهم لتاريخ الطيران المدني إلى الارتداد إلى قرون سحيقة خلت يقلبون فيها وينقبون، ليخرجوا منها بعض الروايات التي قد تشد القارئ وتبهره، لكنها يقيناً تعتبر بعيدة كل البعد عن رصد البدايات الحقيقية للطيران،<sup>(١)</sup> وإذا ما تجاوزنا هذه الروايات فإن أولى الدراسات المتخصصة في علوم الطيران ترجع إلى العلامة ذائع الصيت أبو القاسم عباس ابن فرناس الذي تمكّن من القيام بها بالأندلس عام ٨٠٠ ميلادية.<sup>(٢)</sup>

نترك الخيال ونحلق في عالم الواقع، حيث بدأ الاخوان الفرنسي ان "مونتجوليفر" في عام ١٧٨٣م بإجراء عدة تجارب أمام الناس على أكياس مختلفة المقاسات على شكل مكعبات مفتوحة القاع كانت تأخذ في الارتفاع بعد اشعال النار تحتها، وبلغ ارتفاع بعضها في الجو حوالي ٦٠٠ قدم وقد أدى ما أحرزاه من نجاح إلى إطلاق بالون كروي سعته ٢٣٥٠٠ قدم مكعب وقطره (٣٥) قدم صنعه من الورق والقماش عام ١٧٨٧ م وأطلقاه أمام الملك لويس السادس عشر وعلى منته "بطهونعجوديك" فبلغ ارتفاعه ٦٠٠٠ قدم وأعيدت التجارب بعد عدة محاولات، فحمل البالون راكبي نوفرن صغير لتسخين الهواء، فسبح في الجو، واستمر في الطيران وهبط في أمان.<sup>(٣)</sup>

عندئذ أصبحت البالونات الهوائية حافزاً للمبتكرين إلى أن نجحت أول محاولة للطيران بأجهزة أثقل من الهواء في عام ١٨٠٤م والتي يرجع الفضل فيها إلى الإنجليزي (جورج كايلى George Cayley).<sup>(٤)</sup>

وكان من بين من شغفوا بظاهرة الطيران خلال القرن التاسع عشر الميلادي الأخوان "ويلبور وأورفيلرايت" الأمريكيان من صناعة أول طائرة مجهزة بألة احتراق تمكنت من الطيران لمدة عشر ثوان بقيادة "أورفيلرايت" عام ١٩٠٣ م، واستمر الأخوان (Wright) في إجراء التحسينات على طائرتيهما ثم تمكن افيعام ١٩٠٥ من بناء طائرة جديدة وإطلاقها بنجاح وكانت قادرة على المناورة الكاملة، ومستمرة في الطيران لأكثر من نصف ساعة متواصلة في الطلعة الواحدة، ولم يتم الاعتراف بهذه الطلعات لأنها لم تُشاهد من قبل أي من المسؤولين الحكوميين، وفي عام

(١) د/ فريد العريني، "التلوث الجوي" دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، الطبعة الأولى، ١٩٨٨، ص ٣.

(٢) د/ أبو زيد رضوان: "القانون الجوي" قانون الطيران التجاري" دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، ١٩٩٨ ص ١.

(٣) د/أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص ٥.

(٤) Richard Dee, The man who discovered flight: George Cayley and the first airplane, Mc- Clelland and Stewart Press, Toronto, Canda, 2007, p.142.

١٩٠٨ قام (ويلبررايت) بأول طيران رسمي أدهش خلاله العالم بقدرات طائرته على الطيران. وفي ذات الأثناء تقريباً أصبح (البرتو سانتوس SantosAlberto) البرازيلي الذي يعيش في فرنسا ثالث من يُقَلَع بطائرته، ففي عام ١٩٠٦ قام بإجراء بعض الطلعات القصيرة بطائرته الورقية ذات الشكل الصندوقي وفي نفس العام قام (تراجان) (Tarajan) المبتكر الروماني الذي كان يعيش في فرنسا أيضاً بتصميم أول طائرة كاملة الحجم أحادية الجناح، وتميزت طائرته بثبيت المراوح أمام الجناح وليس خلفه وعلى الرغم من فشل التجارب التي أُجريت على هذه الطائرة إلا أنها تركت أثراً كبيراً على شكل وتركيب الطائرات التي صُممت بعدها.<sup>(١)</sup>

وفي عام ١٩٠٨ تمكّن المبتكر الأمريكي (هاموند) (Hammond) من القيام بعرض جوي قام خلاله بقطع مسافة تزيد عن الكيلو متر وقاد طائرته ثنائية الجناح لمسافة ١,٥٥ كم بسرعة قدرها ٥٥ كم/ساعة، وفي نفس العام قام الإنجليزي (هنري فارمان) الذي كان يعيش في فرنسا بمحاولة ناجحة للطيران الدوراني لمسافة ١ كم ونجح أيضاً في الطيران لمسافة ٢٧ كم في اتجاه الريف الفرنسي في أول طيران عبر البلاد.<sup>(٢)</sup>

وخلال الحرب العالمية الأولى استطاعت الطائرة من طراز "ديها فيلاند" الطيران مسافة ١٦٠ مي لحاملة البريد، ومن وقتها حتى الآن لم تتوقف محاولات الانسان لتطوير الطائرة حتى وصلت إلى ما وصلت إليه اليوم.

وكانت الحرب العالمية الأولى سبباً في التقدم الكبير والملحوظ في صناعة الطائرات، ففي بداية المعارك تنبه الطرفان المتقاتلان لأهمية الطائرة في تحديد مواقع قوات العدو، ومواقع القوات العسكرية، وقام المهندسون بتصميم محركات ذات قدرات عظمية لتحقيق سيطرة جوية بطائرات مقاتلة أكثر سرعة وبقاذفات قنابل ذات حمولة كبرى، وبدأت كل من ألمانيا والولايات المتحدة وفرنسا وبريطانيا في إنتاج الآلاف من هذه الطائرات، ولم تكن سرعة الطائرات في بداية الحرب تتخطى ١١٠ كم/ساعة أما في نهايتها فقد تجاوزت سرعة معظم الطائرات ٢١٠ كم/ساعة.<sup>(٣)</sup>

لكن بدايات القرن العشرين كانت البدايات الحقيقية للطيران، فقد شهدت تدشين أول خط منتظم بتاريخ ٨ فبراير ١٩١٩ ما بين باريس ومدريد، ثم قامت الولايات المتحدة بتدشين الخط

---

(١) Edmon Betty تاريخ الطيران، ترجمة وتحقيق، بهيج شعبان، عويدات للنشر والطباعة، بيروت، ١٩٨٢ ص ١٢.

(٢) د/ أحمد عبد المجيد مهدي، "قواعد أمن المطارات الدولية" كلية الدراسات العليا، أكاديمية الشرطة، ٢٠١١ ص ز.

(٣) د/ أحمد عبد المجيد مهدي، "قواعد أمن المطارات الدولية" كلية الدراسات العليا، أكاديمية الشرطة، القاهرة ٢٠١١، ص ط.

الأول ما بين ميامي وشيلي عام ١٩٢٩.

كما كانت مصر رائدة في محيطها الإقليمي، حيث بدأت شركة مصر للطيران في تشغيل أول خط جوي لها ما بين مدينتي القاهرة ومرسى مطروح مروراً بالإسكندرية عام ١٩٣٢.<sup>(١)</sup>

وبنلت الدول جهوداً ضخمة وأولت اهتماماً بالغاً بمجال الطيران المدني الذي قدّم ولا يزال يقدم للبشرية خدمات جليلة في السلم والحرب معاً، فشهدت صناعة النقل الجوي الكثير ورصدت لهذا الغرض أموالاً طائلة سرعان ما أسفرت عن نجاح كبير في تحسين سرعة الطائرة وزيادة حمولتها وتعظيم قدرتها على الطيران لمدة أطول والتقليل من التلوث السمعي والبيئي الناتج عنها.<sup>(٢)</sup>

فجاءت الطائرة المكسيكية كأولى مراحل تطور صناعة الطائرات عام ١٩١٩ وأنتجت ألمانيا طائرة من طراز (Junkers) ثم أتبعها الطائرة الأمريكية طراز (DC3) والتي كان لها دور مهم في تطوير النقل الجوي في أعقاب الحرب العالمية الثانية<sup>(٣)</sup>، ثم أعقبها ظهور الطائرة التوربينية ومنها (الفوكر) الشهيرة ثم أتت مرحلة الطائرة النفاثة التي تعد ثورة في مجال صناعة الطائرات ونقطة التحول الرئيسية لهذه الصناعة ثم تبعها تطور في قدرة تلك الطائرة النفاثة من حيث الحمولة أو مدة الطيران، ثم شهدت الصناعة تطوراً بظهور الطائرة الأسرع من الصوت. وقد كان للحرب العالمية الثانية أثر كبير على التطور الفني والتقني للطائرة فقد أنشئت في ذلك الوقت شبكة واسعة لنقل الركاب والبضائع.<sup>(٤)</sup>

ولكن البشرية منذ مطلع القرن العشرين شهدت ظواهر إجرامية جديدة تمثلت في اختطاف الطائرات، وقد واكبت هذه الظواهر ما شهده العالم من تطور هائل في مجالات الطيران بشكل خاص، وفي شتى المجالات الاجتماعية والعلمية بشكل عام ولما كانت هذه الجرائم مشكلة أمنية واجتماعية تواجهها الدول كافة، فقد خضعت لقواعد القانون الدولي العام الذي لم يعد كما كان عليه الحال في القرون الماضية قواعد تستهدف تنظيم الأمور السياسية فحسب، بل امتد نطاق سريانها ليشمل بالتنظيم أموراً تتسم بالطابع الاجتماعي البحث، الأمر الذي أدى إلي ظهور قواعد دولية ذات طبيعة اجتماعية بحتة تكون في مجموعها فرعاً من فروع القانون الدولي العام، ألا وهو القانون الدولي الجوي، وتهتم قواعد هذا القانون بكل ما من شأنه حماية وسلامة الطيران

(١) د/ ناجي عبد المؤمن "الوجيز في قانون الطيران المدني" دار البيان، ١٩٩٩، ص ٢.

(٢) د/ ناجي عبد المؤمن، المرجع السابق، ص ٥.

(٣) د/ فرج سيد سليمان، "رهن الطائرة" رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة عين شمس، عام ١٩٧٨، ص ١٠.

(٤) د/ ناجي عبد المؤمن "الوجيز في قانون الطيران المدني" دار البيان، ١٩٩٩، ص ١٤-١٥.

المدني الدولي، فمن الملاحظ أن التطور السريع الذي أَلَمَّ بالجماعة الدولية في جميع مناحي الحياة الاجتماعية والعلمية، خاصة في ميدان الطيران المدني، اقترن بظاهرة إجرامية تمثلت في اختطاف الطائرات، وهو ما يعدّ أمراً خطيراً يهدد بالخطر حياة المسافرين عليها، وانتهاكاً لحقوقهم الإنسانية.

وإزاء عدم فاعلية القوانين الوطنية للدول في ردع مثل هذه الأعمال تحتم على الجماعة الدولية تبني قواعد دولية جديدة لمواجهة مثل هذا النوع من الجرائم، والذي جاء في صورة معاهدات دولية.

كما أسست المنظمة الدولية للطيران المدني، كجهاز دولي يرنو إلى إقامة جسور التعاون بين الدول في مجال الطيران المدني الدولي، وتضع المنظمة تحقيق تقدم منظم للطيران المدني الدولي في العالم لمواجهة الحاجة إلى نقل جوي مأمون ومنظم، ولتأكيد سلامة الطيران المدني في الملاحة الجوية الدولية.<sup>(١)</sup>

#### **المنظمات المعنية بأمن وسلامة الطيران المدني:**

يوجد في مجال النقل الجوي بالإضافة إلى الهيئات الحكومية العديد من الهيئات والمنظمات التي تعمل من أجل سلامة وأمن الطيران المدني ومن بين تلك الهيئات ما يكون نطاق عملها على المستوى الدولي ومنها ما يكون نطاقها على المستوى الإقليمي.

#### **أولاً: المنظمات الدولية للطيران المدني:**

##### **(١) المنظمة الدولية للطيران المدني (إيكاو):**

نشأت المنظمة الدولية للطيران المدني، التي يُطلق عليها اسم (إيكاو) وهي منطوق الحروف الأولى (I.C.A.O) لاسمها International Civil Aviation Organization وذلك بموجب المادة الثالثة والأربعين من اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة بشيكاغو ١٩٤٤م كإحدى المنظمات الحكومية المتخصصة التابعة للأمم المتحدة التي تهدف إلى تحقيق تقدم منظم وسليم للطيران المدني الدولي في العالم بأكمله ومواجهة حاجة العالم إلى نقل جوي مأمون ومنظم، وتحسين سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية، وتحقيقاً لهذه الأهداف خولت الاتفاقية، المنظمة للقيام بوظائف عديدة تؤدي من خلالها دورها الخطير في خدمة الطيران المدني الدولي.<sup>(٢)</sup>

---

(١) د/ محمد منصور الصاوي. أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية، دراسة مقارنة في القانون الدولي الاجتماعي في مجال مكافحة الجرائم الدولية للمخدرات وإبادة الجنس البشري واختطاف الطائرات وجرائم أخرى، الطبعة الأولى ١٩٨٤ دار المطبوعات الجامعية ص ١.

(٢) د/إبراهيم فهمي شحاته - القانون الجوي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٦، ص



## (٢) اتحاد النقل الجوي (الإياتا):

تأسس اتحاد النقل الجوي المعروف باسم "إياتا" وهو منطوق الحروف الأولى (I.A.T.A) (International Air Transport Association) في إبريل ١٩٤٥ لمواجهة المشكلات التي تنجم عن التوسع السريع لخدمات الطيران المدني في أعقاب الحرب العالمية الثانية ويعد هذا الاتحاد الأداة الفعالة لمؤسسات النقل الجوي، لأنه يعمل على إيجاد الحلول المشتركة للمشكلات التي تعجز عن حلها شركة بمفردها وعضويته مفتوحة أمام شركات الطيران التي لها خط جوي منتظم بين دولة أو أكثر لنقل الركاب أو البضائع أو البريد.<sup>(١)</sup>

## (٣) المجلس الدولي للمطارات (ACI):

تأسس المجلس الدولي للمطارات Airports Council International عام ١٩٩١م كاتحاد دولي لمطارات العالم، وفي عام ٢٠٠٦ بلغ عدد أعضائه (٥٧٣) عضواً قائمين على تشغيل (١٦٤٣) مطاراً في (١٧٨) دولة ويهدف إلى تقوية وتعزيز التعاون بين إدارات المطارات والشركاء الآخرين في عالم الطيران ويهدف إلى الحفاظ على سلامة وأمن النقل الجوي في بيئة ملائمة وفعالة.<sup>(٢)</sup>

## ثانياً: المنظمات الإقليمية للطيران المدني:

من المعلوم أن التعاون على المستوى الإقليمي من الأمور الضرورية لسلامة وأمن الطيران المدني وهو ما ثبتت جدواه بشكل خاص في أوروبا حيث حرصت على إنشاء آليات لأمن الطيران المدني بصفة عامة، وفي مضمار أمن الطيران بصفة خاصة وتعمل التجمعات الإقليمية في مجال الطيران أيضاً على ضمان حضور إقليمي قوي وصوت مسموع في دوائر أمن الطيران الدولية وهي كالاتي:

---

(١) موقع الإياتا على شبكة الإنترنت. <http://www.iata.org>

(٢) أنظر:

Airports Council International, ACI Policy Handbook, Fifth Edition 2006.

<http://www.aci.aero>

## (١) المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (إيكاك) (E.C.A.C) European Civil Aviation :Conference

تأسس المؤتمر الأوروبي للطيران باللجنة الأوروبية للطيران المدني عام ١٩٥٥ كمنظمة فيما بين الحكومات الأوروبية.<sup>(١)</sup>

ويهدف إلى تعزيز التطور المستمر لسلامة النقل الجوي الأوروبي وفعاليتيه واستدامته مع الأخذ في الاعتبار المتطلبات البيئية، ولتحقيق ذلك يسعى إلى تنسيق سياسات وممارسات الطيران المدني بين الدول الأعضاء وتعزيز التفاهم بشأن تلك السياسات بين دولة الأعضاء وباقي دول العالم والمنظمات المعنية.

### (٢) الهيئة العربية للطيران المدني:

وهي منظمة متخصصة تابعة لجامعة الدول العربية أنشئت حديثاً في فبراير ١٩٩٦م وتهدف إلي:

- تزويد سلطات الطيران المدني في الدول الأعضاء بإطار للعمل المشترك.
- وضع تخطيط عام للطيران المدني بين الدول العربية بقصد تنمية وتأمين سلامته والعمل على تنمية وتطوير الطيران المدني بشكل يستجيب لحاجات الأمة العربية في نقل جوي آمن وسليم ومنتظم.
- توثيق التعاون بين الدول العربية في هذا المجال.<sup>(٢)</sup>

ويرى أن زيادة وانتشار ظاهرة العنف الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني كانت باعناً للشرعية الدولية لاكتشاف مدى حاجتها لإبرام معاهدات ما بين الدول تهدف للتصدي لتلك الظاهرة ووضع الضوابط اللازمة لمعاقبة مرتكبيها وذلك للطبيعة الخاصة لمرفق الطيران المدني ذو الأهمية والخطورة والصبغة والتأثير الدولي والذي لا يستقيم الأمر لترك تنظيمه ومواجهة ما يتعرض له من أخطار وتهديدات للقوانين الداخلية للدول وأيديولوجية كل منها في تعاملها مع تلك التهديدات والمخاطر.<sup>(٣)</sup>

---

(١) د/بدر الياقوت: "تأمين مرفق الطيران المدني من اخطار الأعمال الإرهابية"، رسالة دكتوراه، كلية الدراسات العليا، أكاديمية الشرطة، القاهرة، ٢٠٠٩، ص ١٤٠.

(٢) أنشئت الهيئة بموجب اتفاقية تم التصديق عليها من قبل ١٦ دولة ويضم هيكلها جمعية عامة ومجلساً تنفيذياً وإدارة عامة وهي الجهاز الإداري للهيئة: انظر في ذلك <https://www.acac.org>

(٣) د/إيهاب العماوي، "دور الشرطة في حماية أمن الطيران المدني"، رسالة دكتوراه، كلية الدراسات العليا، أكاديمية الشرطة، القاهرة، ٢٠١١، ص ٢١.

## المبحث الثاني تعريف الطائرة في القانون الدولي

تمهيد وتقسيم:

إن الطائرة هي محور قواعد القانون الجوي نظراً لما تتمتع به من أهمية اقتصادية فائقة سواء باعتبارها أداة النقل الرئيسية في الجو وأحد عناصر الأسطول الجوي التجاري الذي تسعى كل دولة إلى تدعيمه، ولدراسة هذا النظام القانوني يتعين تعريفها ثم بيان أنواعها.

### أولاً: تعريف الطائرة:

بادئ ذي بدء إن العديد من الاتفاقيات الدولية للطيران المدني المبرمة حديثاً وبعد الحرب العالمية الثانية لم تتضمن تعريفاً للمقصود بالطائرة.

وقد يرجع ذلك إلى إدراك مشرعي إتفاقيات الطيران المدني الدولي المتعاقبة أن الطائرة لم تعد في حاجة إلى أفراد تعريف لها في كل اتفاقية على حده وذلك بعد ما تكفلت اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي سنة ١٩٤٤ باعتبارها الوعاء الرئيسي المنظم لنشاط الطيران المدني في العالم يوضع ذلك التعريف في ملحقها السابع الخاص بجنسية الطائرات وعلامات التسجيل فقد عرفت الاتفاقية الطائرة بأنها: "أي آلة تستطيع أن يستمر بقائها في الجو من دفع ردود الهواء باستثناء ردود فعل الهواء الناتج من احتكاكه بسطح الأرض".<sup>(١)</sup>

ويغضى هذا التعريف الطائرات الأخف من الهواء مثل البالونات وتلك الأقل من الهواء مثل الهليكوبتر أي الطائرات العمودية والطائرات العادية والنفائثة والمروحية.

وجاء القانون المصري للطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ بتعريف مشابه وذلك في مادته الأولى الفقرة السابعة حيث عرف الطائرة بأنها "أي آلة في استطاعتها أن يستمر بقائها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض وتشمل كافة المركبات مثل المناطيد والبالونات والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة وما إلى ذلك".<sup>(٢)</sup>

وبالرغم من أن التعريف الأخير قد ضرب أمثلة عما يمكن أن يعتبر حالياً في حكم الطائرة إلا أن التعريف قد ترك الباب مفتوحاً لأنه اكتشافات جديدة مما قد يفتق عنه العقل البشري مستقبلاً.

وبناءً على ذلك التعريف لا يعتبر الصواريخ والأقمار الصناعية والمركبات الفضائية من الطائرات ولا يسرى عليها القانون الجوي وإنما ينطبق عليها نظام قانوني آخر مختلف وهو قانون

---

(١) د/خيري الحسيني "التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي" دار وهدان للطباعة والنشر، القاهرة ١٩٧٦، ص ١٢٤.

(٢) د/خيري الحسيني: مقال عن "مكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات"، مجلة السياسة الدولية، عدد يوليو، ١٩٧١، ص ١٠١.

الفضاء الخارجي.

ومن الجدير بالذكر انه لا يندرج تحت وصف الطائرة بالمدلول المتقدم مما يطلق عليه (hoover craft) وهي مركبة تستعمل في مجال النقل وتطير على وسادة من الهواء بالضرب من سطح الأرض أو الماء بارتفاع محدود عن السطح ناتج عن رد فعل الهواء ضده، الأمر الذي لا يجعلها لا تندرج تعريف الطائرة بالمضمون المتقدم وقد انتهت المنظمة الدولية للطيران المدني الدولي إلى نفس الرأي عندما أثير موضوع تحديد الطبيعة القانونية لهذه المركبة وهل تندرج تحت التعريف المعروف للطائرة.<sup>(١)</sup>

ويعتبر التعريف الوارد في قانون المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ في مادته الأولى هو الأصل العام المعمول به وهو الأكبر شمولاً لأنه الأكثر قدره على استيعاب التطورات الفنية المتلاحقة في مجال صناعة الطائرات.

وهذا التعريف قد تفادى بعض القصور الذي لمسناه في تعريفات سابقة أخرى قد وردت في الفقه أو في بعض قوانين خاصة متعلقة بالطيران المدني والمقصود من قولنا السابق بأن الأصل العام أن يطبق حينما لا يوجد نص خاص.

فإذا ورد نص خاص بمنطوق محدد يطبق في حدود هذا النص ولأغراضه وعلى سبيل المثال جاء القانون المصري رقم ٢٦ لسنة ١٩٧٦ الخاص بالحجز على الطائرات وبيعها جبرياً والرهن الرسمي والحقوق المختارة عليها بتعريف خاص للطائرة فقد عرفها في المادة ٥٦ بأنها "كل آلة أو جهاز يرتفع ويسير في الهواء بقوة آلية محركه اعتماداً على رد فعل الهواء" وبذلك فقد قصر تطبيق أحكامه على الطائرات التي تستخدم القوة الآلية المحركة واستبعد بذلك كافة أنواع الطائرات الأخرى التي يغطيها التعريف الذي جاء به قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١.<sup>(٢)</sup>

وقد اجتهد الفقه المصري في تعريف الطائرة حيث عرفها الأستاذ الدكتور أبو زيد رضوان بأنها "الأجهزة التي تستطيع نقل الأشخاص والأموال عبر الجو" ويؤخذ على هذا التعريف أن الشيء يعرف بذاته وليس بالغرض أو الأغراض التي يستخدم فيها فقط حيث أن استخدام الطائرات لا يقتصر فقط على نقل الأشخاص والأموال.

إذ أن الطائرة تستخدم أيضاً في قطاع آخر من النشاط يطلق عليه الأشغال الجوية أو الأشغال العامة، والوقت سوف يكشف فضلاً عن ذلك استخدامات جديدة للطائرة مستقبلاً لا تقع تحت حصر تبعاً للتطور الفني لها وبالتالي تطوير استخداماتها ومن ثم نرى أن التعريف الوارد

(١) د/رفعت فخري "الوجيز في القانون الجوي"، كلية الحقوق جامعة عين شمس، ١٩٨٨ ص ٦٢.

(٢) د/سميحة القليوبي "القانون الجوي" دار النهضة العربية، سنة ١٩٨٩، ص ٢٣.

في القانون الجوي المصري أكثر شمولاً وأكثر مطابقة للتعريف الوارد باتفاقية شيكاغو عام ١٩٤٤<sup>(١)</sup>.

### ثانياً: أنواع الطائرات:

طبقاً لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ وغيرها من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني هناك نوعان من الطائرات، الطائرات المدنية CIVIL AIRCRAFT وطائرات الدولة STATE AIRCRAFT.

تنص المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو عام ١٩٤٤ على أنها تطبق على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة.

ولم تُعرّف الاتفاقية في مادتها ما المقصود بالطائرات المدنية أو طائرات الدولة بل بقيت فقط على أنه يعتبر من طائرات الدولة تلك المستعملة في الخدمات العسكرية والجمركية والشرطة، ولا يفهم من نص المادة ولا من تفسيره أن بعض طائرات الدولة على هذه الأنواع الثلاثة المذكورة والرأي أن هذه الأنواع الثلاثة قد جاءت بالمادة على سبيل المثال لا الحصر ولا يقصد بها قصر طائرات الدولة على هذه الاستعمالات الثلاثة فقط دون سواها وإلا تمت صياغة النص مما يؤدي إلى هذا المعنى، كان ينص على أن يقصد بطائرات الدولة تلك التي تستخدم في الخدمات العسكرية والجمركية والشرطة ولكن بدلاً من ذلك فإن النص الوارد في الاتفاقية يقرر أنه: "يعتبر من طائرات الدولة الطائرات المستعملة في الخدمات العسكرية والجمركية والشرطة"<sup>(٢)</sup>.

وقد ذهب إلى عكس ذلك الأستاذ الدكتور MATTE حيث قصر طائرات الدولة حسب النص المذكور على الأنواع الثلاث التي وردت به واعتبر أن الطائرات التي تستخدمها الدولة للأغراض الرسمية غير تلك الواردة في النص من قبيل الطائرات المدنية ومن ثم تنطبق عليها اتفاقية شيكاغو. وساق مثلاً لذلك الطائرات التي تمتلكها الدول الاشتراكية لأغراض نقل الركاب على الخطوط الجوية المنتظمة إذ تعتبر طائرات مدنية، وهذا المثال في غير محله لأن الغرض المخصص له الطائرة في هذا المثال هو غرض تجارى مدني ولا يغير من طبيعته أن الدولة ذاتها أو أحد مؤسساتها أو هيئاتها العامة تمتلكها أو تقوم بتشغيلها ولكن إذا استخدمت الدولة الطائرة لخدمة عامة مثل التصوير الجوي لغرض المساحة أو التجسس أو استخدامها في مقاومة الحرائق ففي مثل هذه الحالة تعتبر الطائرة من طائرات الدولة ولو أن هذا الاستخدام لم يذكر من

(١) د/أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص ٣٥.

(٢) د/خيري الحسيني، "أحكام التسجيل والإرهاب الجوي" في قانون الطيران الدولي العام، دار وهدان للطباعة والنشر، ١٩٩٢، ص ١٦.

بين الاستخدامات الواردة بالمادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو على الوجه الموضح سلفاً. وتجدر الإشارة هنا إلى أنه في أعقاب إسقاط المقاتلات الروسية لطائرة مدنية تابعة لكوريا الجنوبية في سبتمبر ١٩٨٣ أثناء عبورها للأجواء السوفيتية وفُقد كل من كان عليها من ركاب وطاقم، فقد أدان مجلس منظمة الطيران المدني الدولي هذا الاعتداء على الطائرات المدنية، ودعا إلى عقد جمعية عمومية غير عادية لتعديل اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ لمواجهة مثل تلك الحالات.<sup>(١)</sup>

ويلاحظ أنه بالرغم من أن المادة قد توجهت بخطابها للدول المتعاقدة إلا أنها عندما ذكرت الالتزام بالامتناع عن استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية قد حملت الالتزام لكل دول العالم سواء الأطراف في شيكاغو أو غير الأطراف فيها مما دفع القول بأن هذا النص ليس مُقرر لقاعدة جديدة من قواعد القانون الجوي الدولي.<sup>(٢)</sup>

والأصل العام هو الأخذ بهذا المدلول الذي أنتت به اتفاقية شيكاغو للطائرات المدنية وطائرات الدولة عند تطبيق الاتفاقيات الدولية الأخرى للطيران المدني التي خلت من مثل هذه المعالجة أما الاتفاقيات الدولية للطيران المدني التي يرد بها نص خاص مخالف للمدلول الذي أنتت به اتفاقية شيكاغو فأن هذا النص يسرى فيما يتعلق بمثل هذه الاتفاقيات بين الدول الأطراف فيها، فنجد على سبيل المثال أن الاتفاق بشأن التجارة في الطائرات المدنية الذي توصلت إليه "الجات"، يُعرّف في مادته الأولى فقرة ثانياً الطائرات المدنية بأنها "تشمل جميع الطائرات فيما عدا الطائرات العسكرية".<sup>(٣)</sup>

ويلاحظ أيضاً أن كلاً من اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال التي ترتكب على متن الطائرات، واتفاقية لاهاي ١٩٧٠م الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات واتفاقية مونتريال ١٩٧١م الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، قد نصت جميعها على عدم سريان أحكامها على الطائرات المستخدمة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو الشرطة ووردت هذه الحالات في الاتفاقيات الثلاثة سالفة الذكر على سبيل الحصر مخالفة لذلك اتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤.<sup>(٤)</sup>

الطائرات المدنية وطائرات الدولة طبقاً لقانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١:

---

(١) Nicolas Mateesco Matte, "Treatise on Air\_ Aeronautical Law" 1981, the Carnwell Co. Ltd., Toronto, pp139,140.

(٢) خطاب سكرتارية منظمة الطيران المدني الدولي رقم ٤/٩١ بتاريخ ١٦/١/١٩٩١، ص ٢١.

(٣) انظر: مستندات الجات: "The Texts of Tokyo Round Agreement" August 1986 p 181-189.

(٤) د/خيري الحسيني: أحكام التسجيل والإرهاب الجوي في القانون الدولي العام" مرجع سابق، ص ١٨.

عَرَفَت المادة الأولى في فقرتها الحادية عشر من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ طائرات الدولة بأنها "الطائرات العسكرية وطائرات الشرطة والجمارك" مترسمة بذلك التعريف الوارد باتفاقية شيكاغو.

ويصدق هذا أيضاً على ما سبق ذكره في هذا الصدد عند التعرض للتعريف الأخير من أن ما ورد بالتعريف إنما جاء على سبيل المثال وليس الحصر بمعنى أن هذا التعريف يتسع لكافة أنواع الطائرات التي تستخدم في خدمة عامة أو مرفق عام حتى ولو لم يرد ذكرها في التعريف مما قد يكشف عنه المستقبل من استخدامات تكون من قبيل المرافق العامة التي تضطلع بها الدولة بصفقتها شخصاً من أشخاص القانون العام.

وقد خلى هذا القانون من تعريف للمقصود بالطائرات المدنية رغم أن أحكامه تطبق أساساً على الطائرات المدنية ويظهر ذلك من نص المادة الثانية منه التي تحدد مجال تطبيقه، فقد نصت الفقرة الأولى من المادة الثانية من هذا القانون على تطبيق أحكام هذا القانون على الطائرات المدنية وطائرات الدولة عدا الطائرات العسكرية.<sup>(١)</sup>

وعلى ضوء ذلك يمكن تعريف الطائرات المدنية بأنها تلك المسجلة تسجيلاً مدنياً والمخصصة لأغراض مدنية خلاف تلك المخصصة لطائرات الدولة طبقاً للتعريف الوارد في القانون، ويدخل في الأغراض المدنية أساساً نوعان من النشاط هما: النقل الجوي للركاب والبضائع والبريد والأعمال الجوية، كما يدخل في الأغراض المدنية أية أغراض أخرى قد يكشف عنها المستقبل لاستعمالات الطائرة مما لا يدخل الأمر تحت تعريف طائرات الدولة التي تخصص للمرافق العامة، وبذلك يكون القانون قد وسع نطاقه مما يدخل ضمن الطائرات المدنية باعتبار أنه قصر التعريف فقط على طائرات الدولة وما عداها يدخل في الطائرات المدنية.

وفى رأينا أن العبرة بمعيار التفرقة هو بتسجيل الطائرة في سجل الطائرات المدنية وتخصيصها للأغراض المدنية ذات الطبيعة التجارية أو الخاصة على الوجه السابق بيانه، بصرف النظر عما إذا كانت مملوكة للدولة أو لأي شخص من أشخاص القانون العام أو أشخاص القانون الخاص، ففرق بين تعبير الطائرات المملوكة للدولة وطائرات الدولة طبقاً لأحكام قانون الطيران المدني المصري.<sup>(٢)</sup>

وقد استثنى القانون المصري الطائرات العسكرية من سريان أحكامه إلا في ما ورد فيه نص خاص (المادة ٣/٢) وقد أفرد القانون المادتين ١٦٥، ١٦٦ فيه للطائرات العسكرية

---

(١) الفقرة الثانية من المادة الثانية من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، والفقرة الثالثة من نفس المادة.

(٢) د/سميحة القليوبي، "القانون الجوي" مرجع سابق، ص ٢٩.

الأجنبية، وتنطبق أيضا على الطائرات العسكرية الأجنبية المواد من (٣٨) إلى (٤٦) من القانون وهي خاصة بقواعد الجو المعمول بها بالجمهورية والأنظمة المتعلقة بتحليق الطائرات والملاحة الجوية وحماية الأشخاص والممتلكات على السطح واستعمال الفضاء الجوي للجمهورية، وتجد هذه القواعد أصولها في اتفاقية شيكاغو وملاحقها أرقام (٢، ١١، ١٣، ١٥) والوثائق الدولية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي تنفيذا لهذه الملاحق.<sup>(١)</sup>

---

(١) د/خيري الحسيني، "أحكام التسجيل والارهاب الجوي"، مرجع سابق، ص ٢٠.



## الفصل الثاني التعريف بجريمة اختطاف الطائرات

تمهيد وتقسيم:

تعتبر جريمة اختطاف الطائرات من جرائم العصر الحديث التي لم تكن مألوفة من قبل وقد ظهرت نتيجة التطور والتقدم في صناعة الطائرات التي أصبحت واحدة من أهم وأبرز وسائل النقل على الصعيدين الدولي والوطني، لانتساع الطائرات لمئات المسافرين، فكان من الطبيعي حدوث أفعال قد تُشكل جرائم من شأنها أن تهدد سلامة وأمن الطائرات وتجعل سلامة الركاب وأفراد الطاقم عرضة للخطر، ونتناول هذا الفصل في مبحثين الأول عن أهمية جريمة اختطاف الطائرات وخطورتها والثاني تعريف جريمة اختطاف الطائرات حسب اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠.

## المبحث الأول

### أهمية جريمة اختطاف الطائرات وخطورتها

اختطاف الطائرات جريمة جديدة من جرائم العصر الحاضر وقد أخذ يتعاظم خطر هذه الجريمة مع تعاظم اعتماد الإنسان على النقل الجوي ولاسيما منذ انتهت الحرب العالمية الثانية والتقدم الفني السريع للطائرات والاعتماد عليها بشكل أساسي في نقل الركاب بين مختلف الدول، فقد تكاثرت حوادث اختطاف الطائرات وتفاقت الأخطار التي نشأت عن ذلك، أن جريمة اختطاف الطائرات هي من موضوعات الساعة حيث أن لها أهمية حقيقية على الصعيدين العملي والنظري.

#### أولاً: الناحية العملية:

تبدو الأهمية العملية لموضوع اختطاف الطائرات من ظاهرة تكاثر حوادث اختطاف الطائرات ولاسيما منذ عام ١٩٦٨ من جهة ومن مختلف الأخطار التي نشأت عن حوادث الاختطاف من جهة أخرى، وسنتناول هاتين المسألتين فيما يلي:

#### تكاثر حوادث اختطاف الطائرات:

تبدو أهمية موضوع اختطاف الطائرات من تكاثر حوادث هذا الاختطاف في السنوات الأخيرة على نحو أخذ يهدد سلامة المواصلات الدولية بطريق الجو ويجعل هذه المواصلات عرضة لشتى الأخطار.

وقد يتبادر إلي الذهن نتيجة للزيادة الملحوظة في حوادث اختطاف الطائرات التي وقعت في الستينات وخاصة منذ عام ١٩٦٨، إن اختطاف الطائرات هي ظاهرة حديثة العهد تماماً<sup>(١)</sup> ولكن لهذه الظاهرة في حقيقة الأمر سوابق تعود إلي سنة ١٩٣٠ فقد استولى في تلك السنة بعض الثوريين في "بيرو" على طائرة تعود إلي إحدى شركات الطيران المحلية وذلك بقصد الهرب من البلاد.<sup>(٢)</sup>

---

(١) Narinder Aggarwala, "political Aspects of Hijacking, Air Hijacking: An International Perspective", International Conciliation, Nov, 1971, NO. 585, P.8.

(٢) أنظر جدول تفصيلي بحوادث اختطاف الطائرات، الناجحة والفاشلة، من عام ١٩٤٨ حتي نهاية عام ١٩٧٢ Jurisdiction over Crimes on Board Aircraft, M. Nijhoff the Hague, 1973, pp. 344-353. المؤلف الثاني من مؤلف د/سامي شير، بعنوان:

## المخاطر الناجمة عن عمليات اختطاف الطائرات:

يمكن تصنيف الأخطار التي تنجم عن حوادث اختطاف الطائرات إلي أخطار مباشرة وأخرى غير مباشرة.

### أ- الأخطار المباشرة:

إن استعمال العنف والأسلحة داخل الطائرة عند اختطافها يعرض للخطر كل مسافر فيها، وكل فرد من أفراد طاقمها، كما يعرض الطائرة نفسها مع حمولتها للهلاك فقد يؤدي استخدام الأسلحة النارية وتبادل إطلاق النار داخل الطائرة، إلي إصابة أحد الأجهزة الرئيسية في الطائرة فيفقدونها توازنها، أو يتسبب بتعطيل محركاتها، أو يقتل أو يجرح بعضاً من ملاحها أو ركبها، وبما أن كل مقاومة من جانب الملاحين أو المضيفات أو الركاب قد تدفع الخاطف إلي استعمال السلاح فإن معظم شركات الطيران تطالب موظفيها العاملين على متن طائراتها بالرضوخ لأوامر الخاطف وعدم إظهار المقاومة إطلاقاً، حيث قالت لجنة الملاحة الجوية، وهي الهيئة التقنية لمنظمة الطيران المدني الدولي في أحد تقاريرها "أن رصاصة واحدة قادرة على اشعال حريق أو احداث انفجار عندما تصيب أنابيب الماء أو الكهرباء أو الأوكسجين، أو عندما تنقب خزان الوقود، وبإمكانها كذلك نسف بعض أجهزة القيادة الرئيسية."<sup>(1)</sup>

فلو أخذنا الولايات المتحدة مثلاً، باعتبارها من الدول التي كانت طائراتها عرضة لكثير من عمليات الاختطاف، نرى أن هذه الحوادث أدت في سنة ١٩٧٠ إلي مقتل اثنين من الركاب وأحد الطيارين وزوجة أحد المختطفين التي قتلها المختطف نفسه قبل أن يقدم على الانتحار، أما الإصابات فبلغت ثلاث ركاب على الأقل وأحد الطيارين واثنين من الملاحين وإحدى المضيفات.<sup>(2)</sup>

أما بالنسبة للأقطار الأخرى كالاتحاد السوفييتي مثلاً فقد أسفرت أول حادثة عن مقتل إحدى المضيفات وإصابة اثنين من الطيارين بجراح.

وفي عام ١٩٤٨ وقع حادث اختطاف لطائرة بلغارية أجبرت على التوجه لتركيا وقد أدى ذلك الحادث إلي مقتل اثنين من ملاحي الطائرة وإصابة ثالث بجروح.

وفي أغسطس ١٩٧٠ قام أحد الأشخاص باختطاف طائرة بولندية وعندما سقطت من يده بصورة غير مقصودة قنبلة يدوية أدى انفجارها إلي إصابة المختطف نفسه مع عشرة ركاب آخرين.

(١) د/ محمد المجذوب، "خطف الطائرات في الممارسة والقانون" معهد البحوث والدراسات العربية، ١٩٧٤

(2) N. Y .Times.July 25, 1971, at 24, col. 1.

وفي مايو ١٩٧٢ أصيب خمسة من الركاب بجراح وذلك عندما أطلق الجنود الإسرائيليون النار على اثنين من مختطفي الطائرة بقصد إطلاق سراح تسعين شخصاً من ركاب إحدى الطائرات التابعة لشركة الطيران البلجيكية (SABENA) وكان أحد الفدائيين الفلسطينيين قد احتجز هؤلاء الركاب مع ملاحى الطائرة العشرة في مطار تل أبيب مطالبين بإخلاء سبيل (٣١٧) من الفلسطينيين المحتجزين في سجون إسرائيل. وقد تودى حوادث الاختطاف في بعض الأحيان إلي كارثة مفجعة كما حصل في ١٧ ديسمبر ١٩٧٣ عندما قام أشخاص في مطار روما بنسف طائرة أمريكية تعود لشركة (بان أمريكان) من طراز بوينغ (٧٠٧) وأدى ذلك إلي قتل ثلاثين شخصاً وجرح أربعين من الركاب الذين كانوا على متنها، وكان من بين القتلى وزيران من المغرب.<sup>(١)</sup>

#### ب- الأخطار غير المباشرة:

من الأخطار غير المباشرة التي يجابهها ملاحو وركاب الطائرة المختطفة إصرار المختطف على التوجه بالطائرة إلى مناطق مجهولة لا تملك القيادة خرائط ومعلومات عنها، أو إلى مناطق لا تصلح لهبوط الطائرات، ففي ٣ نوفمبر ١٩٥٨ كانت طائرة كوبية تقوم برحلتها الاعتيادية بين هافانا وميامي اختطفها ثلاثة كوبيين وأرغموها على الهبوط على مدرج قصير وضيق يقع على أحد شواطئ خليج النيب (Nipe) فهوت الطائرة في البحر وقتل في ذلك الحادث سبعة عشر شخصاً من ركاب الطائرة الذي كان عددهم واحد وعشرين راكباً. ومن هذه الأخطار أيضاً خطر نفاد الوقود قبل تمكن الطائرة من بلوغ الجهة التي يحرص الخاطف على إنزالها فيها، ولهذا فإن الطائرات المخطوفة إلى مسافات بعيدة تضطر إلى الهبوط في أكثر من مطار للتزود بالوقود، وذلك بموافقة الخاطف والريان والشركة المالكة للطائرة.

ففي عام ١٩٦٩ قام جندي أمريكي من أصل إيطالي بخطف طائرة أمريكية وقد توقفت هذه الطائرة في ثلاث مطارات مختلفة قبل وصولها إلي روما، وهذا ما فعلته أيضاً الطائرة الأمريكية التي نزلت في بيروت، في سبتمبر ١٩٧٠ للتزود بالوقود قبل نسفها في القاهرة، وقد يحدث هياج لركاب الطائرة المختطفة وقيامهم بأعمال وتصرفات غير موزونة أو متزنة قد تشكل خطراً على سلامة الطائرة.<sup>(٢)</sup>

كما قد تحدث ردود فعل عنيفة عند بعض الركاب مما تؤدي بحياتهم، فقد أصيب بالفعل

(١) د/هيثم الناصري "خطف الطائرات" دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية، المؤسسة العربية للدراسات

والنشر، بيروت، ١٩٧٦، ص ٣٠.

(٢) د/محمد المجذوب، مرجع سابق، ص ٦٥.

أحد الركاب بالسكنة القلبية عندما قام أحد الرعايا الأتراك باختطاف طائرة تركية إلى بلغاريا وكان ذلك في ٤ مايو ١٩٧٢.

وفضلاً عما تقدم قد تتجم عن اختطاف الطائرات قلة إقبال الناس على السفر بطريق الجو الأمر الذي يمس نشاط الخطوط الجوية بوصفها مشاريع تجارية.<sup>(١)</sup>

ورغم جسامه هذه الأخطار ووضوحها فقد قامت فئة متصلبة من المسؤولين عن شؤون الطيران تنادي بوجود استعمال العنف ضد الخاطفين وعدم التردد في مجابتههم واستعمال السلاح عند الاقتضاء، ولكن أسلوب المجابهة هذا يعرض حياة المئات من البشر للخطر الداهم والمباشر، صحيح أن بعض الطائرات التي أعطيت في الجو من جراء انفجار قنبلة أو إطلاق رصاص فيها قد تمكنت من متابعة سيرها والهبوط بأمان ولكن نجاتها بأعجوبة من الهلاك لا يقوم دليلاً على استطاعة كل طائرة معطوبة متابعة السير دون خطر، إن الصدف وحدها هي التي كانت السبب في إنقاذها من الانفجار (لأن الرصاص لم يصب الأنابيب أو جوانب الطائرة، أو لأن شظايا القنبلة لم تصب المواضع الحساسة والخطرة فيها، والصدفة لعبة حظ لا يُعَوَّل عليها ولا يركن إليها، ولا ينبغي لنا إخضاع مصير الإنسان الذي آمن بالعلم فركب الطائرة وعلق نفسه بين الأرض والسماء، لنزوات أنصار الشدة أو لأهواء الصدف وألعاب الحظ.

ولتلافي هذه الأخطار سارعت شركات الطيران، منذ الأيام الأولى لبروز ظاهرة الخطف، إلى تحديد السلوك الذي يتعين على الملاحين اتباعه عند تعرضهم لحوادث الاختطاف، وقد طلبت منهم الانصياع لأوامر الخاطفين والهبوط بالطائرة في الأماكن التي يحدونها لهم، فالمهم هو إنقاذ حياة الركاب، واستعمال القوة قد يسفر عن إطلاق النار والتسبب في هلاك الطائرة بمن فيها.

وعمدت بعض الشركات إلى إجراء تفتيش دقيق للركاب والأمتعة في المطار قبل صعودهم للطائرة، والغرض من ذلك هو اكتشاف الأسلحة والقنابل اليدوية والموقوتة المخبأة داخل الملابس والأمتعة، ومنعت شركات أخرى حمل الأمتعة باليد وإدخالها إلى الطائرة ووضعها قرب المقاعد، غير أن هذه الأساليب لا تعود بالخير على حركة الطيران أو المواصلات الدولية، إن مجرد التفتيش الدقيق في المطارات يعد انتصاراً للخطافين الذين يسعون أحياناً إلى عرقلة مواعيد الطيران، ثم أن خطوط الطيران ليست فقط مرافق عامة، وإنما هي كذلك مشاريع تجارية، وكل خلل أو اضطراب يصيبها يُترجم وينقلب إلى انخفاض في الإقبال عليها، ولهذا فمن غير المفيد الإيحاء للركاب بأن ركوب الطائرة ينطوي على خطر ما.<sup>(٢)</sup>

(<sup>١</sup>)N. Y. Times, May 5. 1972.at 2. Col. 3.

(<sup>٢</sup>) د/محمد المجذوب، المرجع السابق، ص ٦٦.

ويجب أن نتذكر دائماً أن منظمة الطيران المدني الدولي قد اهتمت اهتماماً خاصاً منذ الحرب العالمية الثانية بتسهيل الاتصالات الجوية بين الدول إلى الحد الأقصى وذلك عن طريق تبسيط المعاملات لدى ركوب الطائرة ومغادرتها، وليس من المنطق في عصر يسعى فيه الكثيرون إلى إلغاء القيود والسدود والحواجز بين الدول، أن نزيد من التفتيش الدقيق للركاب والأمتعة بحثاً عن الأسلحة المخبأة، إن هذه التدابير التي تتخذ قبل إقلاع طائرة من الطائرات العملاقة الحديثة تتطلب بسبب ضخامة عدد الركاب، وقتاً قد يوازي أو يفوق الفترة الزمنية التي تستغرقها الرحلة.

**ثانياً: الناحية النظرية:** يثير موضوع جريمة اختطاف الطائرات مسائل قانونية لم يتم بعد وضع حلو لقاطعة بشأنها ومتفق عليها في المجتمع الدولي.

لقد حصل تقدم في تحديد أركان الجريمة في اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ غير أن أموراً مهمة أخرى ما تزال محل خلاف بين الدول، ومن تلك الأمور الاختطاف لأغراض سياسية وحل مسألة تنازع الاختصاص القضائي الجنائي بين الدول في مسائل الاختطاف وفرض حصار جوي جماعي على الدول التي تقصر في التزاماتها الدولية المتعلقة بتسليم المختطفين إلى الدولة طالبة التسليم أو مقاضاتهم وفرض العقوبات الشديدة عليهم في حالة رفض التسليم.

ولاشك في أن إبطاء المجتمع الدولي أو عجزه عن وضع قواعد فعالة لمنع وقوع جريمة اختطاف الطائرات وتوقيع عقوبات رادعة لمن يرتكب تلك الجريمة بصرف النظر عن الباعث عليها، يكشف عن طبيعة القانون الدولي التي تميزه من القانون الداخلي فبينما يصدر القانون الداخلي عن سلطة تشريعية عليا في المجتمع القومي تفرض إرادتها على جميع من يتواجد في إقليم الدولة من أفراد وأشخاص حكومية، يقوم القانون الدولي من حيث المبدأ على اتفاق الدول الصريح أو الضمني<sup>(١)</sup> ويعود فشل الدول حتى الآن في الاتفاق على فرض الجزاءات على الدول المقصرة في مجال قمع جريمة اختطاف الطائرات إلى تباين ظروفها وتضارب مصالحها السياسية والاقتصادية.<sup>(٢)</sup>

(١) د/ عبد الحسين القطيفي، القانون الدولي العام، ج ١، مطبعة العاني، بغداد، ١٩٧٠، ص ٧٩.

(٢) د/هيثم الناصري، المرجع السابق، ص ٣٤.

## المبحث الثاني

### تعريف جريمة اختطاف الطائرات

#### حسب اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠

يقصد بجريمة اختطاف الطائرات إجمالاً "قيام شخص بمفرده أو بالاشتراك مع الغير بصورة غير قانونية وهو على متن طائرة في حالة طيران بالسيطرة عليها أو تغيير مسارها بوجه غير شرعي أو قانوني باستخدام القوة أو التهديد بها أو الشروع في ارتكاب أي فعل من هذا القبيل" ومن ذلك أنه لاكتمال جريمة اختطاف الطائرات لابد من توافر أركان وشروط نصت عليها الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بهذه الجريمة، حتى يمكن تطبيق التدابير المنصوص عليها في تلك الاتفاقيات.

ونظراً لوجود بعض الاختلافات في تعريف جريمة اختطاف الطائرات ما بين التشريعات الوطنية والمجهدات الدولية سنعتمد في تحديد أركان جريمة اختطاف الطائرات على التعريف الذي أخذت به اتفاقية لاهاي سنة ١٩٧٠ في شأن قمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، لاسيما وأن تلك الاتفاقية قد نالت قبولاً واسعاً في المجتمع الدولي، أما اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ فقد تجنبنا الاعتماد عليه التحديد أركان جريمة اختطاف الطائرات لعدة أسباب فاتفافية طوكيو لم يجر عقدها أصلاً لقمع جريمة اختطاف الطائرات بل أضيفت إليها مؤخرًا مادة واحدة هي المادة الحادية عشر التي أشارت إلي حالة "من ارتكب بصورة غير قانونية على متن الطائرة في حالة طيران عن طريق القوة أو التهديد باستخدام القوة لأحد الأفعال التي تعد تدخلًا في استعمال الطائرة أو الاستيلاء عليها أو أية سيطرة خاطئة أخرى على الطائرة أوفي حالة الشروع في ذلك" وتدخل هذه العناصر بوجه عام في المادة الأولى من اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ التي انعقدت بوجه خاص لقمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات واعتبرت مثل هذا الاستيلاء جريمة تستوجب إما تسليم المجرم وإما محاكمته وفرض العقاب الشديد عليه في حين سكتت اتفاقية طوكيو عن اعتبار فعل الاستيلاء على الطائرة جريمة كما سكتت عن إلزام الدول المتعاقدة بالتسليم أو المحاكمة ولكل هذه الأسباب اتخذنا اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ أساساً لتحديد أركان جريمة اختطاف الطائرات.

وقد وافقت اللجنة الفرعية للجنة القانونية التابعة للمنظمة الدولية للطيران المدني في دورتها الثانية التي انعقدت في (٢٣ سبتمبر حتى ٣ أكتوبر ١٩٦٩) على أن يتضمن تعريف الاستيلاء غير القانوني على الطائرة في مشروع الاتفاقية المراد عقدها لهذا الغرض<sup>(١)</sup> الأركان التالية:

(١) د/هيثم الناصري "خطف الطائرات" مرجع سابق، ص ١٧٩.

(أ) عدم شرعية الفعل.

(ب) استعمال القوة أو التهديد باستخدامها.

(ج) ارتكاب الفعل على متن الطائرة.

(د) ارتكاب الفعل على متن الطائرة وهي في حالة طيران.

(هـ) الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها بأية طريقة أخرى.<sup>(١)</sup>

أركان جريمة اختطاف الطائرات حسب اتفاقية لاهاي ١٩٧٠:

نجد أن المادة الأولى من الاتفاقية قد تضمنت أركان الجريمة ونصت الفقرة (ب) منها على الاشتراك والشروع في الجريمة، وسنتناول فيما يلي أركان جريمة اختطاف الطائرة بشيء من التفصيل:

**الركن الأول: عدم مشروعية الفعل:**

أول ركن لجريمة اختطاف الطائرات نصت عليه المادة الأولى من اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ هو انعدام الأساس القانوني للفعل المرتكب، وقد اشترطت هذا الركن أيضاً المادة الحادية عشر من اتفاقية طوكيو لسنة ١٩٦٣.

وقد فسر أغلب المعلقين على اصطلاح "الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة" بأفعال التدخل غير الشرعي، أي التدخل من غير حق شرعي في السيطرة على الطائرة من قبل شخص يكون على متنها.<sup>(٢)</sup>

واشترطت المادة الأولى، من أجل تجريم هذه الأفعال، القيام بها بشكل غير مشروع. وتأكيد المشرع الدولي على صفة "اللامشروعية" هنا يستهدف استبعاد الأفعال التي تستند إلى حق الدفاع المشروع أو إلى أي مبرر قانوني آخر، فلو قام شخص بالاستيلاء أو السيطرة على الطائرة تنفيذاً لأوامر قانونية لما اعتبر عمله خطفياً.

وأشار الوفد الفرنسي في أحد اجتماعات اللجنة القانونية التي عُقدت عام ١٩٧٠ إلى حالة المسافر، أو الميكانيكي، أو القائد المساعد، الذي يتدخل ويستعمل القوة ويسيطر على قيادة الطائرة من أجل إنقاذها من بعض المخاطر إن عمله لا يعتبر اختطافاً.<sup>(٣)</sup>

فإذا قام أحد ركاب الطائرة باستخدام مسدساً وهدد بإطلاق النار على قائدها طالباً منه الذهاب إلى الجهة التي حددها هذا الراكب، شكّل ذلك حالة من حالات الاستعمال غير الشرعي للقوة وممارسة غير شرعية للسيطرة على الطائرة وبالتالي جريمة اختطاف الطائرة، وعلى العكس

(١) د/محمد المجذوب: "خطف الطائرات في الممارسة والقانون" مرجع سابق، ص ١٣٦.

(٢) د/هيثم الناصري، مرجع سابق، ص ١٨٣.

(٣) د/محمد المجذوب، "خطف الطائرات في الممارسة والقانون، مرجع سابق، ص ١٣٩.



من ذلك إذا قام أحد رجال الأمن وهو على متن طائرة مختطفة بإكراه المختطف بالقوة أو التهديد باستعمالها على إعادة السيطرة على الطائرة وإعادة قيادتها إلى قائدها الشرعي، لم يشكل ما قام به رجل الأمن ركن عدم مشروعية الفعل المكون للجريمة.<sup>(١)</sup>

وتتحقق صفة اللامشروعية إذا صدر من شخص ليس لديه سلطة إصدار أو صفة التحكم في الطائرة أو فرض رقابته عليها، فمثلاً إذا صدرت أوامر من الشركة التي تمتلك الطائرة إلى أحد أفراد طاقمها بتولي قيادة الطائرة بدلاً من قائدها الأصلي وقام القائد المعين بالاستيلاء عنوة على الطائرة فإنه لا يعتبر خاطفاً لها، لأنه يستند على أساس قانوني، وأن مفهوم المشروعية مفهوم واسع ويخضع لتفسيرات مختلفة والمرجعية تكون للاتفاقيات الدولية التي تنظم الملاحة الجوية وإلي التشريعات الوطنية وبصفة خاصة قانون الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها.<sup>(٢)</sup>

### الركن الثاني: استعمال القوة أو التهديد باستعمالها.

ويقصد بذلك أن يتم الاختطاف أو السيطرة بممارسة أفعال العنف ضد قائد الطائرة حتى يخضع لمشيئة الخاطف في تغيير مسار الطائرة إلى الجهة التي يراد الوصول إليها، وأن مفهوم العنف يشمل القوة المادية وسائر وسائل التهديد والإكراه المعنوي، وقد تضمنت نص المادة (١١) من اتفاقية طوكيو الصادر باللغة الإنجليزية لفظ القوة (FORCE) وتعني هنا القوة المادية وحدها، في حين تضمن النص الفرنسي كلمة (العنف) وهو يشمل القوة المادية ووسائل الضغط المعنوي الأخرى.<sup>(٣)</sup>

والملاحظ أن جميع حوادث الطائرات التي تمت كانت بالتهديد باستخدام القوة وليس من المستبعد أن تتم عملية الاختطاف دون استخدام القوة، فقد يفرض شخص سيطرته على الطائرة باستخدام مادة مخدرة أو تهديد قائد الطائرة بقتل أحد أفراد عائلته ويمكن تصور الاستيلاء غير المشروع عن طريق الغش أو التدليس، بأن يقدم خطاباً بتعيينه قائداً للطائرة بدلاً عن قائدها، وإمكانية ذلك طالب البعض في مؤتمر طوكيو عدم ذكر أو تحديد وسائل خطف الطائرات ضمن المادة (١١) على اعتبار أن أحكام الاتفاقية يجب أن تطبق متى ما تم الاستيلاء غير المشروع أياً كانت الوسيلة المستعملة، وقد عالجت اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ الغموض في النص

---

(١) د/سامي شبر، مقال حول "اتفاقية لاهاي ١٩٧٠"، مجلة القانون المقارن، العدد الرابع والخامس، ١٩٧٢ ص ٢٦٨.

(٢) د/سمعان بطرس فرج الله، مقال عن "تغيير مسار الطائرات بالقوة"، المجلة المصرية للقانون الدولي، عام ١٩٦٩ مجلد ٢٥، ص ٨٥.

(٣) د/سمعان بطرس فرج الله، مقال عن "تغيير مسار الطائرات بالقوة"، المجلة المصرية للقانون الدولي، مرجع سابق ص ٨٧.

السابق بأن نصت صراحة على القوة المعنوية بإضافتها عبارة "بأي شكل آخر من أشكال التخويف"<sup>(١)</sup> ويرى الدكتور/سامي شبر عدم اشتراط القوة المادية في كل الأحوال<sup>(٢)</sup> ويضرب مثلاً على ذلك بأن يقوم قائد الطائرة برغبته الشخصية أو تحت تأثير نفسي أو قيام طاقم الطائرة بالاتفاق باختطاف الطائرة دون إكراه من أحد ويستند في ذلك على:

١- مبدأ تفسير المعاهدات على نحو يؤدي إلى المعنى المعقول خلافاً لمعناها العرفي.

٢- وجوب تفسير المعاهدات في ضوء مقاصدها وأغراضها، وذهب الدكتور/هيثم الناصري إلي أن استخدام القوة أحد أركان الجريمة ويرى عدم التوسع في تفسير النص الجنائي لأن ذلك يتعارض مع مبدأ شرعية الجريمة والعقاب، ونرجح ماذهب إليه الدكتور/سامي شبر في عدم اعتبار عنصر القوة كشرط لاكتمال جريمة اختطاف الطائرات، فقد وقعت حوادث اختطاف دون استخدام القوة، وتتص الاتفاقيات الثلاث على أن الشروع في استخدام القوة يكفي لتحقيق هذا العنصر.<sup>(٣)</sup>

### الركن الثالث: أن يقع الفعل الإجرامي على متن الطائرة:

اقتصر نفاذ المادة الأولى من إتفاقية لاهاي ١٩٧٠ على حالة ارتكاب الفعل منقبل شخص يكون "على متن الطائرة" وينطبق نفس الشرط على حالة الشروع والاشتراك، فلا تسري أحكام الاتفاقية على شخص يشرع في الاستيلاء على طائرة أو ممارسة السيطرة عليها عندما يكون ذلك الشخص على الأرض أو على متن طائرة أخرى.

وينطبق نفس الحكم على الشريك، فلا تسري الاتفاقية إلا إذا كان كالفاعل الأصلي على متن الطائرة، وبعبارة أخرى لا تخضع أفعال الاستيلاء غير القانوني على الطائرة أو الشروع فيها أو المشاركة في ارتكاب تلك الأفعال لأحكام اتفاقية لاهاي إذا قام بها شخص خارج الطائرة، وجرت محاولات عديدة في اللجنة الفرعية واللجنة القانونية وفي مؤتمر لاهاي لتوسيع نطاق المادة الأولى بحيث تشمل الأفعال المذكورة آنفاً ولاسيما فيما يخص الشروع والمشاركة سواء وقع ذلك على متن الطائرة أو من خارجها غير أن تلك المحاولات فشلت، ففشل الاقتراح الهولندي في هذا الشأن كما فشل اقتراح لجمعية القانون الدولي كان يذهب إلي أبعد مما ذهب إليه الاقتراح الهولندي، وكان هذا الاقتراح يتضمن حذف ركن "على متن الطائرة" بصورة مطلقة لتشمل

(١) أسامة مضوي: "جريمة اختطاف الطائرات المدنية في القانون الدولي والفقهاء الإسلامي" دراسة مقارنة منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٣، ص ٥٣.

(٢) د/سامي شبر، مقال حول "اتفاقية لاهاي ١٩٧٠"، مجلة القانون المقارن، العدد الرابع والخامس ١٩٧٢، مرجع سابق، ص ٢٦٨.

(٣) أسامة مضوي "جريمة اختطاف الطائرات المدنية في القانون الدولي والفقهاء الإسلامي"، مرجع سابق، ص ٥٣.

الاتفاقية جميع الأشخاص الذين يجعلون سلامة الطائرة وهي في حالة طيران عرضة للخطر، بصرف النظر عن مكان وجود هؤلاء الأشخاص.<sup>(١)</sup>

وأوضح مراقب الجمعية في مؤتمر لاهاي في ٣ ديسمبر ١٩٧٠ أن العلة في ذلك هي أنه قد يصبح في الإمكان اليوم أن يقوم أشخاص من خارج الطائرة بوجه غير شرعي بممارسة السيطرة عليها عن طريق تهديد شخص موجود على الأرض مثلاً إذ أن الطائرة في هذه الحالة أصبحت عرضة للخطر ولا يقل ذلك عن الخطر في حالة الاستيلاء عليها أثناء الطيران، غير أن مؤتمر لاهاي رفض هذا الاقتراح بأغلبية خمسة وثلاثين صوتاً ضد خمسة عشر صوتاً وامتنع أربعة عشر مندوباً عن التصويت.<sup>(٢)</sup>

وتشترط الاتفاقيات الدولية المتعلقة بجريمة اختطاف الطائرات أن يكون الخاطف موجوداً على متن الطائرة، وقصد من هذا استبعاد حالات الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة من الخارج، ومثال ذلك قيام طائرات حربية بإجبار طائرة مدنية على تغيير مسارها بالقوة، ومن الأمثلة على ذلك قيام الطائرات الإسرائيلية بإرغام طائرة مدنية ليبية متجهة إلى دمشق على الهبوط في إسرائيل لاعتقادهم بوجود بعض قادة إحدى المنظمات الفلسطينية على متنها، وفي ١٩٧١/٧/٢٢ أجبرت الحكومة الليبية طائرة تابعة للخطوط الجوية البريطانية المتجهة في رحلة من لندن إلى الخرطوم بالهبوط في مدينة بنغازي. وهذه الأفعال تخرج من نطاق الاتفاقيات، وكذلك إذا قام شخص بالشروع في الاستيلاء على الطائرة وهو خارجها أو كان محرضاً أو شريكاً للمختطفين الموجودين على الطائرة، ويخضع هذا الفعل لقانون محل ارتكابه أي القانون الوطني. ونري أن الاستيلاء غير المشروع على الطائرة سواء من داخلها أو خارجها يعرض سلامة الطائرة وما عليها من أفراد وأموال للخطر وكان من الصواب أن يشمل النص على الحالتين.<sup>(٣)</sup>

#### الركن الرابع: أن يقع الفعل غير المشروع أثناء الطيران:

يتكون الركن الرابع من جريمة اختطاف الطائرة بمقتضى المادة الأولى من اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ من وقوع الفعل خلال المدة التي تعتبر فيها الطائرة في حالة طيران، وجاء تحديد تلك الفترة في الفقرة الأولى من المادة الثالثة من الاتفاقية وذلك على الوجه التالي: "لأغراض هذه الاتفاقية، تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت ابتداء من اللحظة التي تغلق فيها كل أبواب الطائرة الخارجية عقب الركوب حتى اللحظة التي تفتح فيها أي من هذه الأبواب لغرض النزول".

(١) د/هيثم الناصري، المرجع السابق ص ١٨٩.

(٢) أنظر: الوثيقة "ICAO Doc. 8979-LC/165-1" ص ٣١، الفقرة ٢٢.

(٣) أسامة مضوي، المرجع السابق ص ٥٥.

وقد أقتبس مؤتمر لاهاي هذا النص من اقتراح بريطاني لكنه أضاف إليه بعض التعديل من الفقرة الثانية من المادة الخامسة من اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ وكانت اللجنة الفرعية ومن بعدها اللجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني قد اقتبسا تحديد فترة حالة الطيران من الفقرة الثالثة من المادة الأولى من اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ التي اعتبرت الطائرة في حالة طيران منذ لحظة إطلاق قوتها المحركة لغرض الإقلاع حتى اللحظة ينتهي فيها هبوطها، ومن الواضح أن فترة حالة الطيران التي أخذت بها اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ هي أطول من تلك الفترة التي وردت في المادة الأولى من اتفاقية طوكيو لسنة ١٩٦٣.

وبناء على ما تقدم يخضع لحكم اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ أي اختطاف لطائرة يقع خلال الفترة بين غلق جميع أبواب الطائرة الخارجية بعد صعود الركاب وإن بقيت جاثمة على أرض المطار حتى اللحظة تفتح فيها أي من تلك الأبواب بعد هبوط الطائرة لغرض نزول الركاب.<sup>(١)</sup> ويترتب على تمديد فترة خضوع الاختطاف لاتفاقية لاهاي على النحو الذي تقدم ذكره أثر مهم في امتداد حكم التسليم أو المحاكمة المنصوص عليها في المادتين السابعة والثامنة من الاتفاقية، أما الاختطاف الذي يحدث قبل غلق جميع الأبواب الخارجية عقب الركوب أو بعد فتح أي من تلك الأبواب لغرض النزول فلا يخضع لأحكام الاتفاقية بل يخضع للقانون الوطني للدولة التي حصل الاختطاف في إقليمها دون أن يسري على ذلك حكم التسليم المنصوص عليه في اتفاقية لاهاي ١٩٧٠.<sup>(٢)</sup>

وقد جرت محاولة في اللجنة القانونية في دورتها السابعة عشرة لحذف ركن "حالة الطيران" وذلك بناء على اقتراح هولندي أيده مندوب المملكة المتحدة، غير أن هذا الاقتراح لم يؤيده أغلب أعضاء اللجنة لأنهم ذهبوا إلى أن القانون المحلي هو الذي يسري في حالة محاولات الاختطاف التي تجري قبل غلق جميع أبواب الطائرة ومن ثم لا توجد حاجة لتطبيق اتفاقية لاهاي على مثل تلك الحالات.<sup>(٣)</sup>

واستنتجت الفقرة الأولى من المادة الثالثة من اتفاقية لاهاي من الأحكام المتقدمة حالة "الهبوط الاضطراري" ففي هذه الحالة لا يشترط أن تكون أبواب الطائرة موصدة بل "تعتبر مستمرة إلي أن تتسلم السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة والأشخاص والممتلكات التي على متنها"، وقد سبق أن ورد هذا التحديد لاعتبار الطائرة في حالة طيران أيضاً في الفقرة الثالثة من المادة الخامسة من اتفاقية طوكيو ١٩٦٣، والغرض من هذا التحديد هو جعل حالة الطيران تشمل

(١) د/هيثم الناصري، المرجع السابق، ص ١٩٠.

(٢) أسامة مضوي، المرجع السابق، ص ٥٧.

(٣) أنظر: وثائق اللجنة القانونية في دورتها السابعة عشر، "ICAO Doc 8877-LC/161" ص ٢٠،

الفقرة ٤١، ٣٩.

الظروف الخاصة للهبوط الذي يفرضه المختطف أو يكون نتيجة لفعل الاختطاف، حيث تكون السلطات المختصة في الإقليم الذي هبطت فيه الطائرة غير متواجدة في مكان الهبوط عند حصوله لاسيما وأن الهبوط الاضطراري قد يحدث أحياناً خارج أي مطار، كما حصل في سنة ١٩٧٠ عندما أجبرت الجبهة الشعبية لتحرير فلسطين الطائرات المختطفة على الهبوط في مكان قريب من الزرقاء على مسافة تبعد خمسة عشر ميلاً عن مدينة عمان.<sup>(١)</sup>

### الركن الخامس: الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها:

طبقاً لنص المادة الأولى من الاتفاقية يكون الركن الخامس للجريمة هو "الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها".

إن عملية الاستيلاء، أو السيطرة، أو محاولة ارتكاب هذا الفعل أو ذلك، تتم عادة بنية تحويل اتجاه الطائرة وإنزالها في المكان الذي يعنيه الخاطف، ولهذا فإن تدخل أي شخص في أجهزة قيادة الطائرة دون توافر نية الاستيلاء أو السيطرة لا يعتبر حسب نص الاتفاقية اختطافاً ولا يجرم بالتالي.<sup>(٢)</sup>

وقد سبق القول إن فعل الاستيلاء أو السيطرة يجب أن يقوم به شخص موجود على متن الطائرة.

وكانت اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ قد ذكرت "التدخل" في الفقرة الأولى من المادة الحادية عشر منها إلي جانب الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها لكن اللجنة الفرعية التي أعدت مشروع اتفاقية لاهاي لقمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات لم ترى لزوماً للنص في هذه الاتفاقية على حالات مجرد التدخل في تشغيل الطائرة ذلك لأن مثل هذه الأفعال قد تكون تافهة بطبيعتها ومختلفة تماماً عن نوع الحالة التي هي موضع اهتمام اللجنة الفرعية، على أن التدخل في تشغيل الطائرة يخضع للمادة الحادية عشر من اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ كما يخضع لبعض التشريعات الوطنية، ومن أمثلة هذا التدخل أن يقتحم راكب ثمل أو مهوس غرفة قيادة الطائرة.

وجرت مناقشة نفس الموضوع في اللجنة القانونية فأقرت هذه اللجنة حذف الإشارة إلي "التدخل" في المادة الأولى وذلك بالرغم من احتجاج الدانمارك التي قالت أن فعل التدخل قد تتجم عنه أخطار لا تقل أهمية عن تلك التي تنشأ عن حالات السيطرة على قيادة الطائرة، لكن الذين أعدوا اتفاقية لاهاي قد أدركوا بأن أفعال التدخل غير الشرعي في الطيران المدني الدولي وذلك عدا عن الاستيلاء غير الشرعي على الطائرات سيأتي النص عليه في اتفاقية أخرى، أما مجرد أفعال التدخل في تشغيل الطائرة من داخلها فلا تسري عليها اتفاقية لاهاي بل تظل خاضعة

(١) د/هيثم الناصري، المرجع السابق ص ١٩٢.

(٢) د/محمد المجنوب، المرجع السابق، ص ١٣٨.

للمادة الحادية عشر من اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ أو التشريعات الوطنية.<sup>(١)</sup>

وعلى العكس من ذلك، يبدو أن التهديد بالاستيلاء على سبيل المزاح بالاستيلاء على الطائرة من جانب شخص موجود على متنها يخضع لأحكام لاتفاقية لاهاي ١٩٧٠، فهذه الاتفاقية لم تأخذ بنظر الاعتبار قصد من يرتكب جريمة اختطاف الطائرة أو يشرع في ارتكاب تلك الجريمة، وفضلاً عن ذلك يثير التهديد بالاستيلاء على الطائرة وإن جاء على سبيل المزاح، الذعر والقلق لدى ركاب الطائرة وملاحيقها الأمر الذي قد يؤدي إلى نتائج محزنة، وقد نتج عن مثل هذه الحوادث بالفعل تأخير كبير في الخدمات الجوية الدولية وقلق شديد بين الركاب، وقد حذرت الجمعية الأمريكية للنقل الجوي الجمهور من مغبة المزاح في ما يخص اختطاف الطائرات وجاء هذا التحذير على أثر محاكمة مواطن أمريكي في شهر سبتمبر ١٩٧٠ بسبب ما أبداه من رغبة في اختطاف الطائرة عندما طلب حجز مقعد له في مكتب إحدى شركات الخطوط الجوية وجرت بعد ذلك محاكمات في المحاكم الأمريكية في حوادث مشابهة.<sup>(٢)</sup>

تلك هي أركان جريمة اختطاف الطائرات الواردة في المادة الأولى من اتفاقية لاهاي

١٩٧٠.

### الركن المعنوي للجريمة:

يتخذ الركن المعنوي صورة القصد الجنائي الذي يستلزم توافر عنصري العلم والإرادة، فينبغي أن يعلم الجاني بأن فعله ينطوي على التدخل في السير الطبيعي للطائرة، فإن لم يكن يعلم ذلك: كما لو كان يساعد القائد على اصلاح عطل مفاجئ فإن القصد الجنائي لا يعد متوافراً، وينبغي أن ينصرف ذلك العلم إلى الصفة الاجرامية للفعل، فإن جهلها كان سبباً مقبولاً لدفع مسؤوليته، حيث أن الغلط في تلك الصفة يُعد عذراً في مجال القانون الدولي الجنائي، وينبغي بعد ذلك أن تتصرف إرادته إلى التدخل في تغيير مسار الطائرة، فإن لم يتحقق ذلك انعدم القصد الجنائي.

وقصاري القول إن القصد الجنائي يتمثل في إرادة الاستيلاء على الطائرة أو التحكم فيها بأية صورة كانت، دون الحاجة إلى اشتراط نية تغيير مسار الطائرة، ولا يشترط كذلك توافر نوايا أخرى كقتل أو إيذاء ركابها أو سرقة ما تحمله من أمتعة مع ملاحظة أنه إذا ارتكبت إحدى هذه الجرائم كنا بصدد تعدد للجرائم توقع من أجله عقوبة الجريمة الأشد.<sup>(٣)</sup>

كما يجب أن نتجه إرادة الجاني إلى أن فعل الاستيلاء أو السيطرة أياً كان الباعث على

(١) مشار إليه في "خطف الطائرات" د/هيثم الناصري، ص ١٩٤.

(أ) د/هيثم الناصري، "خطف الطائرات" المرجع السابق، ص ١٩٥.

(ب) د/حسنين عبيد، "الجريمة الدولية دراسة تحليلية تطبيقية" المرجع السابق، ص ٢١٥.

ذلك، وسواء كان هذا الهدف جدياً أو على سبيل المزاح إذ أنه لا يخفي ما يسببه هذا الفعل من زعر ورعب بين الركاب، ويجب توافر قصد خاص يتمثل في اتجاه نية الجاني في الاستيلاء أو السيطرة على الطائرة، فإذا كانت نيته السرقة فلا تقع الجريمة وإن كان يمكن أن يشكل الفعل جريمة مستقلة.<sup>(١)</sup>

### ثانياً: طبيعة جريمة اختطاف الطائرات:

يشير موضوع جريمة اختطاف الطائرات المسائل التالية: أهى جريمة مستمرة؟ وهل يمكن اعتبارها من الجرائم الدولية؟ وسنتناول ذلك كالآتي:

### الطبيعة المستمرة لجريمة اختطاف الطائرات:

تقسم الجرائم بالنظر إلي ركنها المادي وعلى أساس الزمن الذي يستغرقه تمام الجريمة، إلي جرائم وقتية، وجرائم مستمرة، فالجريمة الوقتية هي التي تبدأ وتنتهي في لحظة واحدة ولا يستمر بعدها النشاط الإجرامي، وتسمى الجريمة الوقتية بالجريمة الفورية أو الآنية التي تتحقق بمجرد ارتكاب الفعل، وضمن مدة زمنية قصيرة أو محدودة ومثالها القتل، السرقة، فالمدة الزمنية التي تفصل بين الاعتداء وتحقق النتيجة هي فترة قصيرة،<sup>(٢)</sup> أما الجريمة المستمرة فهي التي يستمر فيها الاعتداء على المصلحة محل الحماية فترة من الزمن، وأن يكون هذا الاستمرار راجعاً إلي الموقف الإرادي للجاني.<sup>(٣)</sup>

وجريمة اختطاف الطائرات ليست من الجرائم الفورية التي تتم كالسرقة خلال فترة قصيرة، بل هي من الجرائم المستمرة التي يستمر فيها النشاط الإجرامي وذلك وفقاً لإرادة الجاني وهي تشبه بذلك جريمة احتجاز الرهائن التي يمتد ارتكابها طيلة المدة التي يحرم فيها المحتجزين من حريتهم، فجريمة اختطاف الطائرات يمتد ارتكابها كذلك خلال ممارسة السيطرة غير الشرعية على الطائرة.<sup>(٤)</sup>

وتظهر أهمية تمييز الجريمة المستمرة من الجريمة الفورية من عدة نواح ولاسيما من النواحي التالية:

تناسب شدة العقوبة في الجريمة المستمرة مع طول المدة التي يستمر خلالها ارتكاب

---

(١) د/عبد العزيز شعبان الحديثي، "أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي" كلية القانون والعلوم

السياسية جامعة ديالى. عام ٢٠٠٢ م. مجلة العلوم القانونية والسياسية. جامعة ديالى، ص ٩.

(٢) د/عبد العزيز شعبان الحديثي، "أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي"، مجلة العلوم القانونية

والسياسية جامعة ديالى، العدد الأول، ص ١٢.

(٣) د/أشرف توفيق شمس الدين، "دروس في القانون الجنائي الدولي" دار النهضة الحديثة ١٩٩٧، ص ٢٠٠.

(٤) د/إمام حسانين عطا الله، "الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة" دار المطبوعات الجامعية ٢٠٠٤،

ص ٨٣١.

الجريمة، ويتأثر تطبيق القانون الجديد من حيث التوازن تبعاً لطبيعة الجريمة فالأصل أن يسري على الجرائم القانون النافذ وقت ارتكابها فإذا صدر قانون جديد بعد ارتكاب الجريمة وقبل أن يصبح الحكم الصادر فيها نهائياً طبق القانون الأصلح للمتهم وعلى العكس من ذلك يسري فيما يخص الجرائم المستمرة القانون الجديد على ما وقع قبل نفاذه فيها فيما إذا استمرت إلى حين نفاذه 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 الجديد. ويتأثر كذلك تطبيق القانون من حيث المكان بطبيعة الجريمة، فجريمة اختطاف الطائرة يمتد فعلها من حيث المكان، ومع ذلك قد يحدث أن يعدل المختطف بمحض اختياره وإرادته ودون أي عامل خارجي عن الاستمرار في محاولة اختطاف الطائرة ويكف عن المضي في ممارسة السيطرة غير الشرعية على الطائرة ويسمح لقائدها بمواصلة البرنامج الأصلي للطيران وعلى الرغم من أن القوانين الجنائية في بعض البلاد لا تعاقب على العدول الاختياري في حالة الشروع وذلك بقصد تشجيع الفاعل على الرجوع على إتمام الجريمة، فإن اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ تقضي بالمعاقبة على الشروع دون استثناء بمقتضى الفقرة (أ) من المادة الأولى، لقد ساوت هذه الفقرة في حقيقة الأمر تماماً بين من يرتكب الأفعال التي نصت عليها وبين من "يشرع في ارتكاب أي من تلك الأفعال" ويترتب على ذلك أن المختطف يجب أن يعاقب بعد أن كشف عن قصده الجرمي وذلك حتى في حالة عدوله الاختياري عن ارتكاب الفعل منذ البداية، بل وحتى قبل أن ينجح في السيطرة على الطائرة أو قبل أن يدخل في غرفة القيادة، والعلّة من ذلك أن الأخطار التي قد تنجم عن الاختطاف في الجو لا تسمح بأي رفق أو تساهل في المحاكم الوطنية.<sup>(١)</sup>

#### إسباغ صفة الجريمة الدولية على اختطاف الطائرات:

بادئ ذي بدء، نلقت النظر إلى أن أي من الاتفاقيات الدولية المبرمة في مجال مكافحة اختطاف الطائرات لم تتناول أياً منها الطبيعة الدولية لتلك الجريمة، بل تعتبر من الجرائم الخطيرة كما هو الحال في الجرائم ضد الإنسانية كإبادة الأجناس، وجرائم الحرب.<sup>(٢)</sup> فقد تقدم الاتحاد الدولي لعمال النقل بمذكرة له تحمل بعض المقترحات في إلی اللجنة الفرعية للجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني وذلك لإقلال أو إزالة حوادث اختطاف الطائرات المستعملة في الطيران المدني الدولي أو التهديد أو الاعتداء الموجه ضد تلك الطائرات، وتضمنت الفقرة الأولى من تلك المقترحات إصدار إعلان عن الحكومات المتعددة ينص على

(١) د/هيثم الناصري، المرجع السابق، ص ١٩٦.

(٢) د/محمد منصور الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٧٣.



اعتبار اختطاف الطائرات المستخدمة في رحلات جوية منتظمة أو الاعتداء المسلح على تلك الطائرات، سواء وقع هذا الاعتداء على الأرض أو في الجو "جريمة دولية، وأعرب مراقب الاتحاد الدولي لعمال النقل في مؤتمر لاهاي في ١ ديسمبر ١٩٧٠ عن أن منظمته تأمل بإخلاص أن تدخل نقاط معينة في الاتفاقية، وأن يكون على رأس تلك النقاط تعريف اختطاف الطائرات بكونه "جريمة دولية"، وجاء كذلك في كتاب ممثل الولايات المتحدة الأمريكية إلي الأمين العام للمنظمة الدولية للطيران المدني المؤرخ في ٣١ يناير ١٩٦٩ في شأن إضافة بروتوكول إلي اتفاقية طوكيو لسنة ١٩٦٣ اقتراح يتضمن النص على أن "أي شخص كان بالقوة أو العنف أو التهديد بالقوة أو العنف يستولى بوجه خاطئ أو يمارس السيطرة أو يشرع في الاستيلاء أو السيطرة على الطائرة في حالة طيران تنقل الركاب يرتكب بالإضافة أية جريمة ينص عليها القانون الدولي في الوقت الحاضر "الجريمة الدولية لاختطاف الطائرات"، وقدمت كذلك سويسرا ونيوزيلندا اقتراحاً مشتركاً إلي مؤتمر لاهاي للقانون الجوي في ديسمبر ١٩٧٠ يرجوان فيه لجنة الصياغة أن تأخذ بنظر الاعتبار في صياغة المادة الأولى من اتفاقية لاهاي أربعة مبادئ منها "وجوب جعل الجريمة جريمة دولية" وقد فشلت هذه المقترحات المختلفة بخصوص إصباح صفة "الجريمة الدولية" على اختطاف الطائرات.<sup>(١)</sup>

ويستعمل اصطلاح "جريمة القانون الدولي" ليشمل الجرائم ضد السلم وجرائم الحرب مع الجرائم ضد الإنسانية والجرائم التي تنشأ عن مخالفة مبادئ القانون الدولي التي اعترف بها النظام الأساسي لمحكمة "نورمبورغ" وحكم هذه المحكمة وجريمة إبادة الجنس البشري. تلك المبادئ التي طلبت الجمعية العامة للأمم المتحدة إلى لجنة القانون الدولي أن تقوم بصياغتها (القرار ١٧٧ / الدورة ٢).

لكن استعمال الاصطلاح موضوع البحث يثير كذلك مسألة تحديد الآثار القانونية لهذا الاصطلاح، أيعني استعمال هذا الاصطلاح أكثر من واجب الدول المتعاقدة في محاكمة المجرم أو تسليمه وإقامة الاختصاص القضائي الشامل؟ ويبدو على أن الإجابة على هذا السؤال تخرج عن نطاق هذه الرسالة، لاسيما وأن اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ في شأن قمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات قد استبعدت استعمال اصطلاح "الجريمة الدولية" واكتفت بوصف الأفعال التي نصت عليها في المادة الأولى من الاتفاقية بـ "الجريمة" فقط، ومع ذلك يظهر أن الغرض الذي استهدفته بعض الحكومات أو الجمعيات من إصباح صفة الجريمة الدولية على اختطاف الطائرات هو تحقيق الاختصاص القضائي الشامل أو العالمي في هذا المجال وذلك لضمان

---

(١) د/إمام حسانين عطا الله، "الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة" دار المطبوعات الجامعية ٢٠٠٤،

محاكمة مختطفي الطائرة في جميع الأحوال بما فيها حالة تواجده في دولة لا يكون لها الاختصاص القضائي لمحاكمته استناداً إلى قوانينها الداخلية أو الاتفاقيات الدولية.

فقد يهرب مختطف الطائرة من إقليم الدولة التي هبطت فيها الطائرة ويلجأ إلى دولة لا يعود لها بجنسيته، ولا تكون الدولة التي سجلت فيها الطائرة المختطفة ولا الدولة التي ارتكب في إقليمها فعل الاختطاف، ولا الدولة التي أجرت الطائرة أو استأجرتها ولا الدولة التي مس الاختطاف أمنها، وبعبارة أخرى كان الغرض من اقتراح وصف جريمة اختطاف الطائرات بالجريمة الدولية أو جريمة القانون الدولي على ما يبدو، هو ضمان إخضاع تلك الجريمة للاختصاص القضائي الجنائي الشامل وذلك قياساً على الجرائم الدولية المختلفة ولاسيما جريمة القرصنة البحرية ولكن قياس جريمة اختطاف الطائرات على القرصنة البحرية هو قياس مع الفارق ويفتقر إلى شيء من الدقة.<sup>(١)</sup>

ويرى الأستاذ الدكتور/حسين عبيد أن جريمة "خطف الطائرات" لا تعتبر جريمة دولية في جميع الأحوال، إذ ينبغي أن يقتصر مجالها على الحالات التي يتوافر فيها الركن الدولي، بمعنى أن تكون واقعة بناء على خطة مرسومة من جانب دولة ضد أخرى بقصد المساس بحسن سير الطيران المدني. وبناء عليه فهي لا تقع في حالات الطيران الداخلي، أي ذلك الذي يحدث جواً بين المدن الداخلية لنفس الدولة ومن ناحية أخرى فإن نطاقها ينحصر فيما يقع على الطائرات المدنية الخاصة، سواء كانت تعمل على خطوط جوية منتظمة، أو كانت مؤجرة، وبناء عليه نستبعد من نطاق هذه الجريمة كافة الطائرات الحربية والطائرات العامة الأخرى التي تستخدم في أعمال الشرطة أو الأعمال الجمركية، مع ملاحظة أنه إذا استخدمت الطائرات المملوكة للدولة في أعمال النقل مقابل أجر فإنها تدخل ضمن نطاق الجريمة، ومن ناحية ثالثة فإن هذه الجريمة يفترض وقوعها في وقت السلم، أما إن حدثت في زمن الحرب فإنها تعد من جرائم الحرب دون تلك المنطوية على مساس بأمن البشرية في وقت السلم.<sup>(٢)</sup>

ويرى الدكتور/محمد منصور الصاوي أن اختطاف الطائرات جريمة من جرائم القانون الدولي العام، وذلك للاعتبارات التالية:

**أولاً:** تتميز جرائم القانون الدولي العام عن جرائم القانون الداخلي، حيث تعتبر الفئة الأولى من هذه الجرائم بمثابة عدواناً على مصلحه تهم الجماعة الدولية كلها، نجد أن جرائم القانون الداخلي يمثل عدواناً تهم دولة بعينها، ولاشك أن اختطاف الطائرات تمثل عدواناً على مصلحه حيوية تهم الجماعة الدولية كلها، اعتبار أن هذه الجريمة لها خطورتها على الطيران المدني الدولي، شأنها

(١) د/هيثم الناصري، "خطف الطائرات"، مرجع سابق، ص ٢٠١.

(٢) د/حسين عبيد، "الجريمة الدولية دراسة تحليلية تطبيقية"، دار النهضة العربية للطبع والنشر، ص ٢١٠.

في ذلك شأن القرصنة البحرية والتي تمثل عدواناً على أمن الملاحة البحرية كلها، ولا شك أن اختطاف الطائرات يمثل عدواناً على أمن المواصلات وهو أمر حيوي بالنسبة للجماعة الدولية كلها.

**ثانياً:** من المسلم به أن الجريمة الدولية، يلزمها اختصاصاً عالمياً، أو حقاً عالمياً لردعها والعقاب عليها، ويتمثل ذلك في حق كل دولة تضع يدها على من يُدان بمثل هذه الجريمة، في عقابه واعتبارها جريمة تمثل عدواناً على مصلحه تهم الجماعة الدولية كلها، كالاعتداء على أمن المواصلات البحرية والجوية، ومن ثم تُحوّل كل دولة تضع يدها على مقترف مثل هذه الجريمة بعقابه. وقد أشارت لاهاي لسنة ١٩٧٠ "ردع اختطاف الطائرات" في المادة الثالثة منها بمبدأ الاختصاص العالمي في مجال العقاب على اختطاف الطائرات، حيث ألزمت تلك المادة الدول بتوقيع العقاب الرادع على مرتكب هذه الجريمة، ونفس المبدأ رددته المادة الرابعة من ذات الاتفاقية والتي أبحاث للدولة التي تهبط فيها الطائرة المخطوفة بمعاقبة الجاني بدلاً من إعادته لدولته لعقابه (م٤/١/ب). أن فعالية ردع اختطاف الطائرات يستلزم أن يكون لكل دولة الحق في عقاب مرتكب هذه الجريمة، وتلك سمة من سمات الجريمة الدولية، باعتبار عالمية حق العقاب أمراً ملازماً للجريمة الدولية.<sup>(١)</sup>

وإذا كنا نرى أن اختطاف الطائرة جريمة دولية للاعتبارات السابقة، إلا أنه تجدر التفرقة بين أمرين:

**الأول:** إذا كان اختطاف الطائرة يتم على المستوى الداخلي كما في حالة قيام شخص بتغيير مسار طائرة بالقوة داخل إقليم الدولة، كأن تكون الطائرة مقرر لها الطيران من القاهرة إلى أسوان غير أن مختطفها يرغم قائدتها على الهبوط بهافي الإسكندرية.

في هذه الحالة تعتبر هذه الواقعة جريمة داخلية، شأنها في ذلك شأن أي جريمة من جرائم القانون الداخلي، باعتبارها تشكل عدواناً على أمن الملاحة الجوية فيها.

**الثاني:** إذا كان اختطاف الطائرة يتم على المستوى الدولي " طائرة مقرر طيرانها من القاهرة إلى السعودية، ويقوم مختطفها بتغيير مسارها بالقوة إلى لندن"، في هذه الحالة يوجد عدوان على أمن الملاحة الجوية الدولية، وهو أمر يهم الجماعة الدولية كلها ومن ثم يعتبر اختطاف الطائرة في هذه الحالة جريمة دولية وعبرة أخرى يمكن القول أن اختطاف الطائرة من ناحية الطبيعة القانونية يعتر بمثابة عملة ذات وجهين، فهي جريمة من جرائم القانون الوطني إذا ما وقعت داخل إقليم الدولة وهي جريمة من جرائم القانون الدولي إذا تجاوزت أكثر من دولة،

---

(١) د/محمد منصور الصاوي، "أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية" مرجع

باعتبار ذلك عدوان وإعاقة الملاحة الجوية الدولية.<sup>(١)</sup>

---

(١) د/محمد منصور الصاوي، "أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية" مرجع سابق ص ٢٧٦.

## الفصل الثالث التشريع المصري ومواجهة جريمة اختطاف الطائرات

تمهيد وتقسيم:

يُعد القانون رقم ١٩ لسنة ١٩٢٠ أول قانون للطيران في مصر، وكان يتألف من مادة واحدة خاصة باحتكار الحكومة للمطارات، وفي عام ١٩٣٥ صدر المرسوم بقانون رقم ٥٧ الخاص بالملاحة الجوية، وفي عام ١٩٤١ صدر مرسوم بقانون يتعلق بقواعد الضبط الخاصة بالملاحة الهوائية، ثم صدر القانون رقم ٦٣٩ لسنة ١٩٥٣ في شأن تنظيم إنشاء مناطق اقتراب وانتقال وأمان للمطارات، وفي شأن تنظيم تعليم الطيران صدر قرار رئيس الجمهورية رقم ١٥٠٦ في عام ١٩٥٨، وفي عام ١٩٥٩ صدر القانون رقم ٢٦٩ في شأن تنظيم العمل بالمطارات، وأخيراً أصدر المشرع المصري قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ وكان من أهم سمات هذا القانون تبنيه للأحكام الواردة في المعاهدات الدولية، وذلك منعاً للازدواجية التي قد تترتب على العلاقات الناشئة عن استعمالات الطائرة.<sup>(١)</sup>

تناول قرار قانون الطيران المدني المصري إلغاء ما سبقه من قوانين ومراسيم وقرارات رئيس الجمهورية التي نظمت موضوعات الطيران المدني، كما ألغى القرار كل نص آخر يتعارض مع أحكام هذا القانون، بينما أبقى على سريان اللوائح والقرارات التنفيذية القائمة فيما لا يتعارض مع أحكامه إلى أن تُعدل أو تُلغى.

واستعرض القانون في مادته الأولى مجموعة من التعريفات والمصطلحات التي استخدمها المشرع المصري في صياغة نصوصه، فقد عرّف الوزير المختص بأنه "الوزير المختص بشئون الطيران المدني" وعرّف القواعد التنظيمية للطيران المدني في مصر بأنها "مجموعة القواعد التنظيمية للطيران المدني المصري الصادرة من سلطة الطيران المدني المصري، بما يتفق مع أحكام وملاحق اتفاقية شيكاغو والوثائق الصادرة من منظمة الطيران المدني الدولي، وتتضمن أحكاماً ومتطلبات بشأن تنظيم خدمات وأنشطة الطيران المدني".<sup>(٢)</sup>

نظّم المشرع المصري في قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ جرائم الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني، وذلك في الباب الخامس عشر مقررًا عقوبة ارتكاب أي منها، ومشيراً إلى أن تلك العقوبات المنصوص عليها لا تخل بعقوبة أشد منصوص عليها في أي

---

(١) د/أبوزيد رضوان، "القانون الجوي قانون الطيران التجاري" الفكر العربي، القاهرة، الطبعة الثالثة، ١٩٩٤ ص ١٢٤.

(٢) د/أحمد عبد المجيد مهدي، "قواعد أمن المطارات الدولية" كلية الدراسات العليا، أكاديمية الشرطة، القاهرة عام ٢٠١١ ص ٢٩١.

قانون آخر يعاقب على ذلت الجرائم المنصوص عليها في قانون الطيران المدني وذلك على النحو التالي<sup>(١)</sup>:

#### أولاً: جرائم الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني:

لم يتخلف المشرع المصري عن مسابقة الاتجاه السابق، فحينما صدر القانون الخاص بالطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، خصص الباب الثاني عشر منه للجرائم التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني، سواء تلك الموجهة ضد الطائرات أو ضد المطارات وتسهيلات ومنشآت الملاحة الجوية، وقد حددت المادة (١٤٢) من القانون المذكور ماهية جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، إذ نصت على أن:

- ١- يعد مرتكباً لجريمة، أي شخص يرتكب عمداً ودون حق مشروع فعلاً من الأفعال التالية:
  - أ- أن يقوم بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيرانها إذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر.
  - ب- أن يدمر طائرة في الخدمة، أو يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران، أو يحتمل أن يعرض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر.
  - ج- أن يقوم بأي وسيلة كانت بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة يحتمل أن يدمر هذه الطائرة أو يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحدث بها تلفاً يحتمل أن يعرض سلامتها للخطر وهي في حالة طيران للخطر.
  - د- أن يدمر أو يتلف تسهيلات أو منشآت الملاحة الجوية أو أن يتدخل في تشغيلها إذا كان من شأن أي من هذه الأفعال احتمال تعريض سلامة الطائرات وهي في حالة طيران للخطر.
  - هـ- أن يقوم بإبلاغ معلومات يعلم أنها كاذبة، معرضاً بذلك سلامة طائرة وهي في حالة طيران للخطر.
  - و- أن يسرق معدات خدمات تسهيلات الملاحة الجوية أو أية أجهزة أو آلات أو أسلاك تكون لازمة لتأمين سلامة الطيران أو متصلة به.

٢- يُعد مرتكباً للجريمة أي شخص يرتكب فعلاً من الفعلين الآتيين:

(أ) أن يشرع في ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في البند (١) من هذه المادة.

(ب) أن يكون شريكاً لشخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي من تلك الجرائم.<sup>(٢)</sup>

ثانياً: جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرة:

(١) راجع قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ المعدل بالقانون رقم ١٣٦ لسنة ٢٠١٠، الباب الخامس عشر.

(٢) د/يحيى البنا: "أثر الإرهاب الدولي ومسئولية شركات الطيران"، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٤ ص ١٣.

ووفقاً للمادة ١٤٤ من قانون الطيران المدني لعام ١٩٨١ يعد مرتكباً لجريمة كل شخص وهو على متن طائرة وهي في حالة طيران ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:

١- أن يقوم دون حق مشروع بالقوة أو التهديد باستعمال القوة أو بأية صورة منصور الإكراه بالاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها، أو أن يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال.

٢- أن يشترك مع أي شخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي من الأفعال المشار إليها في الفقرة السابقة.<sup>(١)</sup>

### ثالثاً: عقوبة الأفعال التي تمثل اعتداء على منشآت الطيران المدني والاستيلاء غير المشروع على الطائرات:

نظّم المشرع المصري في قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ جرائم الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني، وذلك في الباب الخامس عشر منه، مقررًا عقوبة ارتكاب أي منها، ومشيراً إلى أن تلك العقوبات المنصوص عليها في هذا القانون لا تخل بأي عقوبة أشد منصوص عليها في أي قانون آخر يعاقب على ذات الجرائم المنصوص عليها في قانون الطيران المدني.

فتناولت المادة (١٦٨) من هذا القانون تجريم أفعال الاستيلاء على أية وسيلة من وسائل النقل الجوي أو السيطرة عليها، وقررت لهذه الجريمة عقوبة السجن المشدد إذا ما أتى الجاني في سبيل ارتكابه لفعل الاستيلاء عملاً من أعمال العنف أو الضرب أو الجرح أو الإيذاء ضد أي شخص من الأشخاص المتواجدين داخل تلك الوسيلة أو خارجها، وتتنطبق العقوبة إذا منع الجاني أي من السلطات العامة من أداء وظيفتها وتتنطبق أيضاً إذا ما قاوم الجاني بالقوة أو بالتهديد أي من تلك السلطات أثناء تأدية وظيفتها في استعادة تلك الوسيلة.

وحددت المادة (١٦٩) على سبيل الحصر جرائم الاعتداء على سلامة وسائل النقل الجوي، وقررت عقوبة السجن المؤبد أو المشدد لكل من ارتكب عمداً أي من الجرائم الواردة بنصها، وشددت المادة عقوبة تلك الجرائم إلى الإعدام إذا ما تسبب أي فعل منها في وفاة أحد الأشخاص، كما أجازت الحكم بمصادرة وسيلة النقل الجوي إذا ما كان مرتكب الجريمة هو مالك وسيلة النقل أو كان يعلم بارتكابها.<sup>(٢)</sup>

وبعد الزيادة المضطربة في جرائم خطف الطائرات والجرائم الإرهابية الأخرى كان لزاماً على المشرع المصري التصدي لهذه الجرائم في ظل سياسة تشريعية تتسم بالشدة لمواجهة هذه

(١) د/بدر عبد اللطيف الياقوت، "تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية" رسالة دكتوراه، كلية الدراسات العليا، أكاديمية الشرطة، القاهرة، ٢٠٠٩، ص ٢١٤.

(٢) د/أحمد عبدالمجيد مهدي، المرجع السابق، ص ٣١١.

الجرائم والآثار المترتبة عليها، فقام بإصدار القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٩٢ بتعديل بعض أحكام قانون العقوبات حيث التزم المشرع في هذا القانون بسياسة تشريعية حازمة ضد جرائم الإرهاب وذلك باستخدام بعض الجرائم والنص عليها بصفة مستقلة أو بتشديد العقوبات في بعض الجرائم الموجودة قبل صدور القانون، وقام بالتعرض لجرائم خطف الطائرات وذلك في نص المادة (٨٨) من القانون.<sup>(١)</sup>

وتنص المادة على أنه: "يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة كل من اختطف وسيلة من وسائل النقل الجوي أو البري أو المائي معرضاً سلامة من بها للخطر. وتكون العقوبة الأشغال الشاقة المؤبدة إذا استخدم الجاني الإرهاب، أو نشأ عن الفعل المذكور جروح من المنصوص عليها في المادتين (٢٤٠، ٢٤١) من هذا القانون لأي شخص كان داخل الوسيلة أو خارجها، أو إذا قاوم الجاني بالقوة أو العنف السلطات العامة أثناء تأدية وظيفتها في استعادة الوسيلة من سيطرته، وتكون العقوبة الإعدام إذا نتج عن الفعل موت شخص داخل الوسيلة أو خارجها."<sup>(٢)</sup>

وقد ذهب المشرع إلى تشديد العقوبة إذا استخدم الجاني الإرهاب، حيث يمثل الاعتداء على وسائل النقل وبصفة خاصة الطائرات، الذهاب بالميزتين الأساسيتين لهذه الوسيلة ألا وهما السرعة والأمان، لأن اختطاف الطائرة أو تغيير مسارها ينطوي على خطورة واضحة تتعرض لها الطائرة أثناء تحليقها من ناحية نفاذ الوقود، أو الهبوط الاضطراري وتتجلى هذه المخاطر بصورة واضحة، عندما يتولى الخاطف بنفسه قيادة الطائرة وليس لديه الدراية الكافية بقيادة الطائرة.<sup>(٣)</sup>

وبالنظر إلى النص السابق لتحديد نطاق تطبيقه، سواء بالنسبة للفاعل أو جنسية وسيلة النقل، أو ملكيتها، وأيضاً مكان وقوع الجريمة، نجد أن النص جاء عاماً لأن المشرع لم يفرق بين ما إذا كان الفاعل مصرياً أو أجنبياً، كذلك بالنسبة لجنسية وسيلة النقل، وملكيتها لم يحدد المشرع هل يطبق النص على اية وسيلة مصرية أو غير ذلك وأيضاً بالنسبة لمكان وقوع الجريمة لم يذكر المشرع ما إذا كان المقصود تطبيق النص على الجرائم التي تقع في مصر، أم أيضاً يمتد ليشمل الجرائم التي تقع خارج مصر.<sup>(٤)</sup>

ولقد كان ذلك الأمر محل بحث واختلاف بين الفقهاء وخاصة في الحالة التي تتمثل في وقوع الجريمة خارج مصر، على وسيلة نقل غير مصرية، ولا ترفع العلم المصري ويكون الجاني

---

(١) محمد حلمي السباعي، "المواجهة القانونية والأمنية لاختطاف الطائرات" مجلة كلية الدراسات العليا بأكاديمية الشرطة، القاهرة، العدد الثامن يناير ٢٠٠٣، ص ١٧٥.

(٢) د/يحيى البناء، مرجع سابق، ص ١٥.

(٣) د/حسنين عبيد، مرجع سابق، ص ٢٠٦.

(٤) د/محمد محمود سعيد، "جرائم الإرهاب، أحكامها الموضوعية وإجراءات ملاحقتها" دار الفقه العربي، الطبعة الأولى، القاهرة ١٩٩٥، ص ٧٨.



أجنبياً فهل يخضع الجاني في هذه الحالة للتجريم الوارد في نص المادة (٨٨) من القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٩٢ خاصة إذا ما هبطت الطائرة المخطوفة في مصر<sup>(١)</sup>، وتعددت الآراء في هذا الموضوع وتعرض لها فيما يلي:

**الرأي الأول:** يذهب هذا الرأي إلى ان قانون العقوبات يستند إلى أحد المعايير الآتية:  
**الإقليمية:** هو أن تطبق نصوص قانون العقوبات داخل إقليم الدولة وعلى كافة المقيمين بها، أيًا كانت جنسيتهم، وكذلك على كافة الوقائع.

**الشخصية:** ويقصد به تطبيق قانون العقوبات على الأشخاص التابعين للدولة أيًا كانت المكان الذي يتواجدون به، أي سواء كانوا داخل إقليم الدولة أو خارجها.

**النوعية:** ويطبق فيه القانون على اعتبار نوعية معينة من الجرائم، أيًا كانت جنسية مرتكبيها، وأيًا كان مكان تواجدهم بشرط أن ينص على ذلك.

وبتطبيق هذه المعايير على الحالة المعروضة أمامنا، نجد عدم توافر أيًا منها وبالتالي فإنه لا يمكن تطبيق التشريع المصري على هذه الحالة إذ لا شأن لمصر بالجريمة ولا مصلحة لها في ذلك.

ويدق الأمر حين يتم ضبط الجاني في مصر مما يضع الدولة في موقع حرج وتلتزم احتراماً لتشريعها في ظاهره بالتمسك بسريان هذا التشريع على الجريمة واختصاص القضاء المصري بالفصل فيها رغم عدم وجود مصلحة لها في ذلك.<sup>(٢)</sup>

---

(١) د/نور الدين هنداوي، "السياسة الجنائية للمشرع المصري في مواجهة جرائم الإرهاب" دار النهضة العربية، ١٩٩٣ ص ٦٣.

(٢) د/محمد الغنام، "مواجهة الإرهاب في التشريع المصري، دراسة مقارنة" دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٥ ص ١٣٦.

**الرأي الثاني:** يرى أنصاره أن سريان قانون العقوبات المصري على طائفة الجرائم التي وردت في نص المادة الثانية من قانون العقوبات بند ثانياً له ما يبرره، حيث أن هذه الجرائم تعتبر ماسة بأمن الدولة من جهة الداخل أو الخارج، وانتفاء هذا المبرر بالنسبة للجريمة الواردة بنص المادة (٨٨) عقوبات وبالتالي ينتهي هذا الرأي إلى اعتبار أن سلوك الجاني في هذه الحالة غير خاضع لنص التجريم.<sup>(١)</sup>

**الرأي الثالث:** يذهب أنصاره إلى أنه وإن كان النص لم يشر صراحة إلى ضرورة أن يقع فعل الاختطاف على إحدى وسائل النقل المصرية أو التي تعمل في مصر، إلا أن ذلك يعد شرطاً منطقياً على اعتبار أن قانون العقوبات المصري لا شأن له بجريمة اختطاف وسيلة نقل لا تحمل الجنسية المصرية، وكانت الجريمة خارج مصر، وكان مرتكبها غير مصري.<sup>(٢)</sup>

**الرأي الرابع:** ويذهب أنصاره إلى أن المشرع قبل إضافة نص المادة ٨٨ عقوبات بموجب القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٩٢ كان يقتصر في شأن حماية وسائل النقل الجوي أو البري أو المائي على تعريضها للخطر أو تعطيل سيرها وكانت الحماية مقصودة فقط على وسائل النقل العامة المصرية دون الأجنبية وأن المشرع أراد توسيع نطاق هذه الحماية بموجب المادة ٨٨ عقوبات وسكت المشرع عن تحديد نطاق لها حتى تشمل بذلك كافة وسائل النقل سواء كانت مصرية أو أجنبية وسواء كان فاعلها مصرياً أو غير ذلك وسواء وقعت الجريمة في مصر أو خارجها.<sup>(٣)</sup>

---

(١) د/محمد محمود سعيد: "جرائم الإرهاب\_ أحكامها الموضوعية وإجراءات ملاحقتها"، دار الفقه العربي، القاهرة الطبعة الأولى، ١٩٩٥، ص ٧٩.

(٢) د/إبراهيم عيد نايل، "السياسة الجنائية في مواجهة الإرهاب" دار النهضة العربية، ١٩٩٦، ص ٧٥.

(٣) د/محمود نجيب حسني، "شرح قانون العقوبات" القسم العام، الطبعة الخامسة، دار النهضة العربية ١٩٨٢ ص ١٣٩.

## الخاتمة

- أظهرت الدراسة أن للطيران المدني أنشطة عديدة، فبالإضافة إلى عمليات النقل الجوي التجاري، هناك أيضاً الطيران العام والأشغال الجوية وطيران الدولة، والنشاط البارز من بين تلك الأنشطة هو النقل الجوي التجاري بأنواعه المختلفة، فهو الذي توجه له الموارد وتُعد من أجله الاتفاقيات وتُشكل له المنظمات وتُصاغ من أجله التشريعات، ويتنوع هذا النشاط إلى نقل للركاب ونقل للبضائع، وإلى نقل دولي ونقل داخلي، وإلى نقل منتظم ونقل غير منتظم، ومن بين هذه الأنواع يشغل النقل الدولي المنتظم للركاب موقع الأولوية وتلك الأولوية لها ما يبررها استناداً إلى حجم الحركة والعائد الاقتصادي المترتب، حيث تحدثنا عن أهمية النقل الجوي والتي تعتبر صناعته من الصناعات فائقة النمو، حيث يستمر معدل نموها العالمي في التزايد.
- إذا وضعنا بجانب تلك الأهمية الاقتصادية للطيران المدني وفوائده الاجتماعية من خلال مساهمته في التنمية المستدامة والتقريب بين الثقافات والأجناس نستطيع أن ندرك مبررات الاهتمام بهذا النشاط الجوي، ويمتد هذا الاهتمام ليس فقط سلامة الطيران المدني بل وأمنه أيضاً، فقد لاحظنا من خلال الدراسة ارتباط ظهور الإرهاب على الساحة الدولية ببدايات ازدهار الطيران المدني ونموه، وأصبح منذ ذلك الوقت من الأهداف الهامة للإرهابيين، ومن ثم أصبح أمن الطيران من أهم الشواغل الأمنية لا للدول والحكومات فحسب، بل ولكثير من المنظمات الدولية والإقليمية، وإذا كان للأمم المتحدة دورها البارز في مكافحة الإرهاب الدولي بشكل عام، فإن أمن الطيران وحمايته من الاعتداءات الإرهابية بشكل خاص، هو أحد الأهداف الرئيسية والاستراتيجية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) التي وضعت العديد من القواعد لمواجهة ظاهرة أفعال التدخل غير المشروع التي تمثل تهديداً لأمن الطيران المدني سواء من خلال اتفاقيات أمن الطيران التي تعالج النظام القانوني للجرائم ضد الطيران أو من خلال القواعد والتوصيات المتعلقة الجوانب الإدارية والتنسيقية والتدابير الفنية لحماية أمن النقل الجوي.
- وأوضحنا أهمية جريمة اختطاف الطائرات من الناحية العملية والنظرية والمخاطر الناجمة عنها.
- وذكرنا أركان جريمة اختطاف الطائرات حسب اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ حيث تضمنت الفقرة الأولى من منها أركان الجريمة وهي عدم شرعية الفعل، استعمال القوة أو التهديد باستخدامها، ارتكاب الفعل على متن الطائرة، ارتكاب الفعل على متن الطائرة وهي في حالة طيران، الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها بأيّة طريقة أخرى.

- ونصت الفقرة (ب) من المادة الأولى من اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ على الاشتراك والشروع في الجريمة.
- كما تناولنا طبيعة جريمة اختطاف الطائرات هل هي من الجرائم المستمرة؟ وهل جريمة اختطاف الطائرات من الجرائم الدولية؟
- كما أوضحنا كيفية مواجهة التشريع المصري لجريمة اختطاف الطائرات.

## التوصيات

- ١- بالنظر لعدم التزام أكثر من نصف دول العالم باتفاقيات أمن الطيران المدني فإن تحقيق أفضل فاعلية ممكنة لتلك الاتفاقيات يقتضي السعي على حث الدول على التصديق على تلك الاتفاقيات، أو الانضمام إليها ليتحقق لها أوسع قبول ممكن.
- ٢- ونظراً للتطور الهائل في صناعة الطائرات، والثورة الهائلة في مجال التكنولوجيا نرى ضرورة عقد اتفاقيات جديدة لأمن الطيران المدني تواجه التطور الهائل في الجريمة وأساليب ارتكابها، وتتلافى أوجه القصور في الاتفاقيات السابقة والعمل على حل تنازع الاختصاص بين الدول في تلك الجريمة، وصولاً إلى عدم إفلات الجناة من العقاب والعمل على القضاء على هذه الجريمة، لما يمثله الطيران المدني من أهمية قصوى في العصر الحديث.
- ٣- عقد اتفاقية دولية تضمن محاكمة مختطفي الطائرات من قِبل محكمة دولية، وتنفيذ العقوبة المحكوم بها عليهم في سجن دولي، وذلك للقضاء على حالات الضغط التي تكون الدول التي يحتجز أو يسجن فيها مختطفو الطائرات عرضة لها، عن طريق اختطاف طائراتها من أجل تحرير الأشخاص المحتجزين أو المسجونين في تلك الدول بسبب أفعال اختطاف الطائرات.
- ٥- السعي وراء وضع معايير موحدة لأمن الطيران، من خلال المنظمة الدولية للطيران المدني.

## المراجع

المراجع العربية:

١-المراجع العامة:

١- د/أشرف توفيق شمس الدين: "دروس في القانون الجنائي الدولي" دار النهضة الحديثة  
١٩٩٧.

٢- د/أبو زيد رضوان: القانون الجوي "قانون الطيران التجاري" دار المطبوعات الجامعية،  
الإسكندرية، ١٩٩٨

٣- د/إبراهيم فهمي شحاته: "القانون الجوي وقانون الفضاء" دار النهضة العربية القاهرة، ١٩٦٦

٤- د/إمام حسنين عطاالله: "الإرهاب والبنبان القانوني للجريمة" دار المطبوعات الجامعية ٢٠٠٤

٥- د/رفعت فخري: "الوجيز في القانون الدولي" جامعة عين شمس، ١٩٨٨

٦- د/سميحة القليوبي: "القانون الجوي" دار النهضة العربية، ١٩٨٩

٧- د/عبدالحسين القطيفي: "القانون الدولي العام" ج ١، بغداد، مطبعة العاني، ١٩٧٠

٨- د/محمد فريد العريني: "القانون الجوي- الملاحة الجوية والنقل الجوي" دار المطبوعات  
الجامعية ١٩٩٨.

"التلوث الجوي"، دار المطبوعات الجامعية، الطبعة الأولى ١٩٨٨.

٩- د/محمود نجيب حسني: "شرح قانون العقوبات" القسم العام، الطبعة الخامسة، دار النهضة  
العربية، ١٩٨٢.

١٠- د/ناجي عبد المؤمن: "الوجيز في قانون الطيران المدني" دار البيان، الطبعة الأولى ١٩٩٩

## ٢-المراجع الخاصة:

- ١-د/إبراهيم عيد نايل: "السياسة الجنائية في مواجهة الإرهاب" دار النهضة العربية ١٩٩٦
- ٢-د/أحمد عبد المجيد مهدي: "قواعد أمن المطارات الدولية"، رسالة للحصول على درجة الدكتوراه في علوم الشرطة، كلية الدراسات العليا. أكاديمية الشرطة، ٢٠١١.
- ٣-أسامة مصطفى ماضي: "جريمة اختطاف الطائرات المدنية في القانون الدولي والفقهاء الإسلاميين" دراسة مقارنة منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٣.
- ٤-د/إيهاب العماوي: "دور الشرطة في حماية أمن الطيران المدني" رسالة دكتوراه كلية الدراسات العليا، أكاديمية الشرطة، القاهرة، ٢٠١١.
- ٥-د/بدر عبد اللطيف الياقوت: "تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية". رسالة دكتوراه، كلية الدراسات العليا أكاديمية الشرطة، القاهرة، ٢٠٠٩.
- ٦-د/حسنين إبراهيم عبيد: "الجريمة الدولية دراسة تحليلية تطبيقية"، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، ١٩٩٢.
- ٧-د/خيري الحسيني: "أحكام التسجيل والإرهاب الجوي"، القاهرة، ١٩٩٢. "التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي العام بظهور مؤسسات النقل الجوي الدولية" دار وهدان للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٧٦.
- ٨-د/عبدالعزیز شعبان الحديثي: "أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي" مجلة العلوم القانونية والسياسية العدد الأول، عميد كلية القانون والعلوم السياسية جامعة ديالى، ٢٠٠٢م.
- ٩-د/فرج سيد سليمان: "رهن الطائرات دراسة مقارنة ودولية" مطبعة كرم الحديثة القاهرة، ١٩٨٧.

١٠- د/محمد الغنام: "مواجهة الإرهاب في التشريع المصري-دراسة مقارنة" دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٥.

١١- د/محمد المجذوب: "خطف الطائرات في الممارسة والقانون"، معهد البحوث والدراسات العربية، ١٩٧٤.

١٢- د/محمد منصور الصاوي: "أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية"، دار المطبوعات الجامعية. أمام كلية الحقوق بالإسكندرية، ١٩٨٤.

١٣- محمد حلمي السباعي: "المواجهة الأمنية والقانونية لاختطاف الطائرات" مجلة كلية الدراسات العليا- أكاديمية الشرطة العدد الثامن يناير ٢٠٠٣م.

١٤- د/محمد محمود سعيد: "جرائم الإرهاب-أحكامها الموضوعية وإجراءات ملاحقتها"، دار الفقه العربي، الطبعة الأولى، القاهرة ١٩٩٥.

١٥- د/نور الدين هنداوي: "السياسة الجنائية للمشرع المصري في مواجهة جرائم الإرهاب" دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣.

١٦- د/هيثم أحمد الناصري: "خطف الطائرات دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية"، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت ١٩٧٦.

١٧- د/يحيى أحمد البنا: "أثر الإرهاب الدولي ومسئولية شركات الطيران" منشأة المعارف الإسكندرية ١٩٩٤.

١٨- Edmon Betty "تاريخ الطيران" ترجمة وتحقيق، بهيج شعبان، عويدات للنشر والطباعة، بيروت، ١٩٨٢.

### ٣-المقالات:

١- د/خيري الحسيني: "التنظيم الدولي في مجال الأمن الجوي للطيران المدني" مجلة السياسة الدولية، القاهرة، عدد ٨٦ أكتوبر ١٩٨٦.

"مكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات" مجلة السياسة الدولية، عدد يوليو، ١٩٧١.

٢- د/سامي شبر: "معاهدة لاهاي ١٩٧٠ حول اختطاف الطائرات" مجلة القانون المقارن العدد ٥٤، السنة الخامسة، بغداد، ١٩٧٢.

٣- د/سمعان بطرس فرج الله: عن "تغيير مسار الطائرات بالقوة" في كتاب "دراسات في القانون الدولي" الصادر عن الجمعية المصرية للقانون الدولي، المجلد الثاني، القاهرة ١٩٧٠.



#### ٤- الوثائق والتقارير:

- ١- خطاب سكرتارية المنظمة الدولية للطيران المدني رقم (٤/٩١) في ١٦/١/١٩٩١.
- ٢- قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، المُعدل بالقانون رقم (١٣٦) لسنة ٢٠١٠.

## المراجع الأجنبية:

1. ICAO Legal Committee, Seventeenth Session, Montreal, 9February – 11 March, 1970: Minutes and Documents (Doc8877–LC/161).
2. Nicolas MateescoMatte: "Treatise on Air–Aeronautical Law"1981,theCarnwell Co. Ltd, Toronto.
3. International Conference on Air Law, The Hague, December1970," –Vol. 1. Minutes (Doc 8979\_LC/165\_1).
4. NarinderAggarwala," Political Aspects of Hijacking, Air Hijacking: AnInternational Perspective", International Conciliation,Nov,1971, No.585,P.8
5. Richard Dee: "The man who discovered flight: George Cayley andthe Frist airplane, Mc–Cleland and Stewart Press,Toronto, Canada, 2007, p.142.
6. S. Shubber: "Jurisdiction Over Crimes on Board Aircraft (M. Nijhoff)The Hague, 1974.