

## "الاختصاص الجنائي في جرائم الاستيلاء غير القانوني على

### الطائرات"

## "Criminal Jurisdiction in Unlawful Seizure of Aircraft Crimes"

طارق هيثم حسين

مستخلص:

لقد أضحت جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات تشكل اليوم واحدة من أكثر الجرائم التي تهدد أمن المجتمعات كافة، إذ أن هذه الجريمة أخذت تتصاعد بإضطراد خلال الأعوام القليلة الماضية بسبب الإقبال المتزايد على استخدام الطائرة باعتبارها أكثر الوسائل سرعة وأمان مقارنة بالوسائل الأخرى وهذا ما جعلها عرضة لوقوع أبشع الجرائم عليها، وتتنوع بواعث ارتكاب هذه الجريمة إذ قد يكون الغرض من ارتكابها غرضاً إرهابياً، أو سياسياً، أو اقتصادياً... إلخ، وما يرافق وقوع تلك الجرائم من تهديد جسيم المرفق الطيران، وما يخلفه وقوعها من قتل عدد كبير من المدنيين العزل، علاوة على ذلك، النتائج التي تتعكس سلباً على تنامي القطاع الاقتصادي.

### Abstract:

The crime of unlawfully seizing aircraft has become today one of the most serious threats to the security of all societies, as this crime has been increasing steadily over the past few years due to the increasing demand to use the plane as the most rapid and safe method compared to other means and this is what made it vulnerable For the most heinous crimes against it, the motives for committing this crime are varied, as the purpose of committing it may be terrorist, political,

economic, etc., and the grave threat to the occurrence of these civil aviation facilities and the consequent killing of a large number of civilians To isolate, moreover, the results that reflected negatively on the growth of the economic sector.

**الكلمات المفتاحية:**

الطائرة، الاستيلاء غير القانوني، الاعتداء، الاختصاص الجنائي، دولة الهبوط.

**Key word:**

**Airplane, Unlawful Seizure, Assault, Criminal Jurisdiction, Landing Destination**

## المقدمة

يعد الاستيلاء بصورة غير قانونية على الطائرات من المخاطر الكبرى التي تعرضت لها الملاحة الجوية منذ نشأتها إلى يومنا هذا وقد تعاضم حجم مع التطور التقني الهائل الذي دخل مرفق الطيران وما أفضى إليه من زيادة أعداد الطائرات وتحسن جودة خدماتها ليصبح السفر عن طريق الجو معلماً من معالم عصرنا الزاهن حيث اتسع ميدان النقل الجوي وارتفعت أعداد المسافرين بواسطته إلى مئات الملايين ومنذ أواخر الستينيات من القرن الماضي تزايد هذا الخطر إلى المستوى الذي أضى فيه مرفق النقل الجو مهدداً بشكل جدي وكبير<sup>(1)</sup>.

يدل على ذلك الكثير من حوادث الاستيلاء غير القانوني على الطائرات وهي في حالة الطيران وبالتالي إرغام قاندي هذه الطائرات على تغيير مسارها ومن ثم الهبوط بها في مكان ليس مقدراً أن تهبط فيه بالإضافة إلى احتجاز الركاب وطاقم الخدمة كرهائن يكونوا محلاً للمساومة فيما بعد وذلك بغية تحقيق مكاسب معينة على الصعيد السياسي أو المالي أو الإعلامي، إذ إن بواعث الاستيلاء غير القانوني على الطائرات متعددة ومتباينة فقد تكون سياسية أو مالية أو تاريخية أو شخصية وأن احتلت البواعث السياسية موقع الصدارة بهذا المجال ومن بينها المطالبة بالاستقلال السياسي أو بحق تقرير المصير غير أن للبواعث المالية نصيبها أيضاً بهذا الشأن، إذ قد يطالب الفاعلون بفدية مالية بعد إتمام عملية الاستيلاء على الطائرة مقابل إنهاء عملية الاستيلاء هذه، وهناك أيضاً البواعث الإعلامية التي تهدف إلى شد انتباه الرأي العام العالمي لقضية من القضايا.

(1) محمد فريد العريني، القانون البحري الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003، ص 659.

وحرري بنا في هذا المقام أن نحلل هذه الجريمة بشكل موجز من خلال بيان أركانها، والتي تتمثل بتوافر العناصر والشروط التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بهذه الجريمة حتى يمكن تطبيق التدابير المنصوص عليها في تلك الاتفاقيات، وذلك في ضوء اتفاقية طوكيو في مكافحة الأعمال الإجرامية ذات الصلة بالطائرات لعام 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات. الموقعة في لاهاي عام 1970.

#### أولاً: أهمية البحث:

إن دراسة الاختصاص الجنائي في جرائم الاستيلاء غير القانوني على الطائرات تساهم في فهم التحديات القانونية والممارسات الأمنية والتدابير القانونية الضرورية لمنع هذه الجرائم ومعاينة المرتكبين، ومعرفة الاختصاص الجنائي الذي يقع على مرتكبي هذه الجرائم من خلال دراسة أركان هذه الجريمة ومواقف الاتفاقيات الدولية المعنية بهذه الجرائم مثل اتفاقية طوكيو لعام 1963 واتفاقية لاهاي لعام 1970.

#### ثانياً: إشكالية البحث:

اهتمت الاتفاقيات والمعاهدات الدولية في الجرائم المرتكبة ضد الطائرات من خلال مبدأ الاختصاص الجنائي للجرائم الواقعة على الطائرات ومن هذه الاتفاقيات اتفاقية طوكيو لعام 1963 بشأن الجرائم والأفعال الأخرى المرتكبة ضد الطائرات، كذلك اتفاقية لاهاي الخاصة بقمع جرائم الاستيلاء غير القانوني على الطائرات لعام 1970، ومن هنا تظهر إشكالية البحث المقدم أمامنا من خلال التساؤل الرئيسي الآتي:

ما هي التحديات الرئيسية التي تواجه الاختصاص الجنائي في معالجة جرائم الاستيلاء غير القانوني على الطائرات على الصعيد الدولي؟، وكيف يمكن تعزيز التعاون الدولي وتحسين التشريعات الوطنية لمكافحة هذه الجرائم بفعالية؟

**ثالثاً: منهج البحث:**

استدعت طبيعة الموضوع وتعقيده وتشابكه الاعتماد على أكثر من منهج، ابتدأت بالاعتماد بشكل أساس على المنهج التحليلي، حيث سيتم من خلاله استعراض الجوانب القانونية للاتفاقيات الدولية المتعلقة فيما يتعلق بالاختصاص الجنائي لجرائم الاستيلاء غير القانوني على الطائرات من خلال دراسة نصوص اتفاقية طوكيو في مكافحة الأعمال الإجرامية ذات الصلة بالطائرات لعام 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات. الموقعة في لاهاي عام 1970، فضلاً عن استعراض أركان هذه الجريمة الخطيرة.

**رابعاً: خطة البحث:**

اعتمدنا في هذا البحث التقسيم الثنائي بحيث يقسم هذا البحث إلى مطلبين حيث سنعالج في المطلب الأول أركان جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات ويقسم هذا المطلب إلى فرعيين رئيسيين يكون الفرع الأول بعنوان الركن المادي لجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، بينما سأفرد الفرع الثاني للحديث عن الركن المعنوي والدولي في جرائم الاستيلاء غير القانوني على الطائرات.

أما في المطلب الثاني سنتطرق إلى دور الاتفاقيات الدولية في مكافحة جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات ويقسم هذا المطلب إلى فرعيين رئيسيين يكون الفرع الأول بعنوان موقف اتفاقية طوكيو لعام 1963، بينما سأفرد الفرع الثاني للحديث عن موقف اتفاقية لاهاي لعام 1970.

## المطلب الأول

### أركان جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات

إن جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات تشير إلى عملية قانونية تتضمن اقتحام أو سيطرة على طائرة دون إذن أو ترخيص من السلطات المختصة أو من قبطان الطائرة. هذا النوع من الجرائم يعد انتهاكاً خطيراً للقوانين الدولية والقوانين الوطنية المتعلقة بالطيران، وتعتبر هذه الجريمة من الأعمال الإجرامية التي تهدد أمن الطيران وسلامة الركاب والطاقم على متن الطائرة.

ولكل جريمة أركان ومن هنا سوف نتعرف على أركان هذه الجريمة الخطيرة وذلك من خلال تقسيم هذا المطلب إلى فرعيين حيث سنعالج في الفرع الأول الركن المادي لجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، أما في الفرع الثاني سوف نتطرق إلى الركن المعنوي والدولي في جرائم الاستيلاء غير القانوني على الطائرات.

#### الفرع الأول: الركن المادي لجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات

إن الركن المادي للجريمة هو الذي يتحقق بوقوع السلوك الإجرامي للجاني (الخاطف) وحصول النتيجة الضارة لها السلوك المكونة اعتداء على حق أو مصلحة يحميها القانون وتوافر العلاقة السببية بين السلوك والنتيجة الحاصلة<sup>(2)</sup>.

يتمثل أيضاً الركن المادي في جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات بذلك السلوك الذي يكون بصورة استعمال العنف أو التهديد به على متن طائرة معينة أثناء فترة طيرانها

(2) جمال إبراهيم الحيدري، الوافي في القسم العام من قانون العقوبات، مكتبة السنهوري، العراق، 2017،

وأن تترتب على هذا السلوك نتيجة إجرامية تأخذ شكل الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها وعلى هذا الأساس فإن هناك عدة شروط ينبغي توافرها في هذا الركن المادي وهي:

**أولاً: أن يتم الفعل من على متن طائرة معينة:**

وهذا الشرط واضح وصريح من منطوق نص المادة الأولى من اتفاقية لاهاي لعام 1970 إذ يجب أن يقوم الفاعل بالاستيلاء على الطائرة وهو على متنها، وبناء على ذلك لا ينطبق وصف هذه الجريمة على أعمال الاستيلاء على الطائرة التي تتم من خارج كأن يستعمل الفاعل الأجهزة اللاسلكية لإبلاغ قائد الطائرة تهديده باستعمال القوة<sup>(3)</sup>.

كما يمكن استعمال الطائرات الحربية أو الصواريخ الموجهة من الأرض في عملية الاستيلاء على الطائرات، وكل هذا الحالات تم استبعادها من نطاق تطبيق اتفاقية لاهاي لأنها تدخل في إطار العلاقات الدولية التي تجنب مؤتمر لاهاي الخوض فيها، غير أن جانباً من الفقه يرى أن الأوان قد آن لاعتبار هذه الحالات من قبيل أعمال الاستيلاء غير القانوني على الطائرات (... فإذا كان القانون الدولي ينص على تجريم وعقاب أفعال الاختطاف ذات الطابع الفردي التي يقوم بها فرد أو مجموعة من الأفراد اليائسين فإنه ينبغي من باب أولى تجريم الأفعال التي تقوم بها دولة ذات سيادة بالإرهاب هو الإرهاب سواء قام به فرد أو دولة وفي كلتا الحالتين تتعرض الطائرة المدنية وركابها لأخطار شديدة)<sup>(4)</sup>.

<sup>(3)</sup> عبد الرزاق عبد الحافظ الدلابيح، جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2020، ص 213.

<sup>(4)</sup> محمد توفيق عبد الوهاب حمد، الاختصاص الجنائي بخصوص الجرائم المرتكبة ضد الطائرات "دراسة مقارنة"، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، مصر، 2019، ص 188.

## ثانياً: أن يتم الفعل على متن طائرة في أثناء الطيران:

ينبغي تنفيذ هذا الفعل عندما تكون الطائرة في حالة طيران، وفقاً لاتفاقية لاهاي. تشير الاتفاقية إلى أن الطائرة تعتبر في حالة طيران منذ اللحظة التي تُغلق فيها جميع أبوابها الخارجية بعد تحميلها، وتستمر في هذه الحالة حتى يتم فتح أي من هذه الأبواب بغرض تفريغ الطائرة. وفي حالة وقوع هبوط اضطراري، يظل الطائرة في حالة طيران حتى يتولى الجهات المختصة مسؤوليتها مباشرة تجاه الطائرة والأشخاص والممتلكات على متنها<sup>(5)</sup>.

والذي يستشف من هذا النص أنه إذا حدث اختطاف أو سيطرة على طائرة قبل إغلاق جميع أبوابها وهي واقفة في المطار فإن الجريمة لا تعتبر جريمة اختطاف في مفهومها الدولي لعدم تحقق هذا الشرط أما في حالة الهبوط الاضطراري تظل الطائرة في حالة طيران إلى أن تتسلم السلطات المختصة المسؤولية عنها وعن الأشخاص والممتلكات الموجودة على متنها.

وعلى كل حال فإننا نذهب مع ما ذهب إليه الفقه<sup>(6)</sup> حيث أن معيار غلق وفتح أبواب الطائرة بهدف الإقلاع أو النزول يعتبر أكثر دقة على الأحوال من معيار تشغيل القوة المحركة الذي أخذت به اتفاقية طوكيو بغلق الأبواب تنتقل السلطة لأنه على الطائرة إلى قائدها وذلك حال تعرضها لمحاولة اختطاف وهي مازالت على أرض المطار.

نصت المادة (1) من الفقرة (3) من اتفاقية طوكيو 1963 على أن فترة الطيران تبدأ من اللحظة التي يتم فيها قطع الطائرة لممر الهبوط بينما ورد في الفقرة (3) من المادة (5) بأنها تبدأ ( من لحظة إغلاق أبواب الطائرة بعد ركوب المسافرين إلى لحظة فتح تلك الأبواب

(5) الفقرة الأولى من المادة رقم 3 من اتفاقية لاهاي لعام 1970.

(6) إمام حسنين عطالله، الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2009،

بغرض نزولهم دون اشتراط تشغيل القوة المحركة للإقلاع أو قطع ممر الهبوط أو الصعود وقد أقر مؤتمر طوكيو بأن المقصود بفترة الطيران أن يؤخذ بنطاق المادة (1) الفقرة (3) من الاتفاقية ونجد أن هذا المفهوم غامض لان عبارة ( تشغيل القوة المحركة للطائرة للإقلاع) تحتمل التأويل ربما يقصد بها الوقت الذي تبدأ فيه الطائرة زيادة سرعتها في منتصف ممر الإقلاع تمهيدا للإقلاع الفعلي وقد يعني وصول الطائرة إلى بداية الإقلاع<sup>(7)</sup>.

**ثالثاً: أن يتم الفعل باستعمال القوة أو التهديد باستعمالها أو باستعمال أشكال الإكراه الأخرى:**

فالاستيلاء بصورة غير قانونية على الطائرة يجب أن يتأتى إما عن طريق استعمال القوة كاختطاف غرفة القيادة وإخراج الطاقم منها أو من خلال التهديد باستعمال القوة كإشهار الجاني سلاحه على قائد الطائرة وتهديده بإطلاق النار عليه ما لم يغير مسار الطائرة<sup>(8)</sup>.

وأيضاً يقصد بذلك أن يتم الاختطاف أو السيطرة بممارسة أفعال ضد قائد الطائرة حتى يخضع لمشيئة الخاطف في تغيير مسارها إلى الجهة التي يراد الوصول إليها<sup>(9)</sup>، وأن مفهوم العنف يشمل القوة المادية وسائر التهديد والإكراه لمعنوي وهذا ما نصت عليه المادة (1) من اتفاقية لاهاي إذ جاء فيها (بالاستيلاء بطريقة غير مشروعة بالعنف أو التهديد بالعنف باستعمال أي شكل آخر من أشكال الإكراه على هذه الطائرات أو ممارسة الرقابة عليها (...)<sup>(10)</sup>.

(7) محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2018، ص354.

(8) محمد توفيق عبد الوهاب حمد، الاختصاص الجنائي بخصوص الجرائم المرتكبة ضد الطائرات "دراسة مقارنة"، مرجع سابق، ص190.

(9) محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص356.

(10) المادة رقم 1 من اتفاقية لاهاي لعام 1970.

كما أن المادة (1) من اتفاقية لاهاي 1970 قد أضافت إلى ذلك عبارة (أو بأي شكل آخر من أشكال التخويف) وهذه العبارة تشمل صور الإكراه والإرهاب المعنوي. كتهديد قائد الطائرة بقتل أحد أفراد عائلته كما يمكن تصور الاستيلاء غير المشروع عن طريق الغش أو التدليس بأن قدم خطاباً بتعيينه قائداً للطائرة بدلاً عن قائدها وإمكانية كل ذلك طالب البعض في مؤتمر طوكيو عدم ذكر أو تحديد وسائل خطف الطائرات ضمن المادة (11) على اعتبار أن أحكام الاتفاقية يجب أن تطبق متى ما تم الاستيلاء غير المشروع أياً كانت الوسيلة المستعملة وقد عالجت اتفاقية لاهاي 1970 الغموض الذي اكتنف نص المادة (11) من اتفاقية طوكيو بأن نصت صراحة على القوة المعنوية بإضافتها عبارة (بأي شكل آخر من أشكال التخويف)<sup>(11)</sup>.

وقد سعت بعض الدول إلى جعل نطاق اتفاقية لاهاي واسعاً بحيث يشمل كل حالات السيطرة والاستيلاء على الطائرة بغض النظر عن الوسائل التي تستعمل بهذا الخصوص وذلك لاستيعاب حالات الاستيلاء على الطائرات التي تحصل بواسطة الغش أو الخداع أو التدليس وما إلى ذلك إلا أن ذلك لم يلق تأييداً من جانب أغلب الدول<sup>(12)</sup>.

وجدير بالذكر أن اتفاقية لاهاي وطبقاً للمادة الأولى سألغة الذكر قد جعلت الشروع باستعمال القوة أو باستعمال أشكال الإكراه الأخرى كافياً لتحقيق الركن المادي.

**الفرع الثاني: الركن المعنوي والدولي في جرائم الاستيلاء غير القانوني على الطائرات**

(11) حيدر حسين الكريطي، الاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات، دار النهضة العربية، مصر، 2017، ص53.

(12) عبد الرزاق عبد الحافظ الدلابيح، جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، مرجع سابق، ص216.

إن فهم الجرائم ومعاقبتها بنجاح، يحتاج إلى أن يتوفر في معظم الحالات كل من الركن المعنوي والركن الدولي. بمعنى آخر، يجب أن يكون هناك دليل على أن المتهم كان يعلم أنه كان يرتكب جريمة وأن تلك الجريمة كانت محظورة بموجب القانون. وبالإضافة إلى ذلك، يجب أن يكون هناك دليل على أن المتهم كان لديه نية سيئة أو قصد في ارتكاب الجريمة، ومن هنا سوف نعالج الركن المعنوي والدولي في جرائم الاستيلاء غير القانوني على الطائرات وذلك بالشكل الآتي:

#### أولاً: الركن المعنوي (القصد الجرمي):

لا يكفي لوقوع الجريمة توافر ركنها المادي المتمثل بارتكاب السلوك الإجرامي (استعمال القوة أو التهديد باستخدامها) وحصول النتيجة الضارة (الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها) والعلاقة السببية بينهما وإنما يجب أن يتوفر الركن المعنوي بعنصرية الأهلية الجنائية والخطيئة الجنائية، كذلك لا بد من توافر الركن الشرعي المتمثل في الفعل أو الصفة غير المشروعة للسلوك الإجرامي.

ويتخذ الركن المعنوي في هذه الجريمة أي جريمة اختطاف الطائرات صورة القصد الجنائي يقوم على العلم والإرادة فينبغي أن ينصرف علم الجاني (فاعلاً أصلياً أو شريكاً) إلى عناصر السلوك الإجرامي وأن يعلم بالصفة الغير المشروعة للفعل لأن الجهل بذلك بعد عذراً في مجال القانون الدولي الجنائي.

كما يجب أن تتجه إرادة الجاني إلى فعل الاستيلاء أو السيطرة أياً كان الباعث على ذلك وسواء كان الهدف جدياً أم على سبيل المزاح إذ أنه لا يخفي ما يسببه هذا الفعل من دعر ورعب بين الركاب ويجب توافر قصد خاص يتمثل في اتجاه نية الجاني إلى الاستيلاء أو

السيطرة على الطائرة فإذا كانت نيته هي السرقة وسلب الأموال فلا تقع الجريمة وإن كان يمكن أن يشكل الفعل جريمة مستقلة<sup>(13)</sup>.

تعد هذه الجريمة من الجرائم العمدية التي تتطلب وجود القصد الجرمي لدى فاعلها بتوافر عنصر العلم والإرادة لديه أي علمه بأن الفعل الذي أقدم عليه يتضمن عرقلة المسار الطبيعي للطائرة أما لو كان الفاعل يجهل ذلك كما لو ساعد قائد الطائرة على إصلاح عطل فني فإن القصد الجنائي وبالتالي الركن المعنوي يكون منتفياً، وإلى جانب عنصر العلم ينبغي توافر عنصر الإدارة أي اتجاه إرادة الفاعل إلى استيلاء على الطائرة وبناءً عليه لا وجود لهذه الإرادة إذا ما قصد الفاعل من تدخله في سير الطائرة مجرد مداعبة قائدها، وإذا ما وجدت نية الاستيلاء هذه فإنها تكفي لقيام القصد الجنائي دون الحاجة إلى أن تكون هناك نوايا أخرى مثل قتل ركاب الطائرة أو إيدائهم أو سرقة أموالهم<sup>(14)</sup>.

### ثانياً: الركن الدولي

لا تعتبر جريمة خطف الطائرات جريمة دولية إلا إذا توافر الركن الدولي والذي يعني وقوع الجريمة من دولة ضد دولة أخرى بقصد المساس بحسن سير الطيران المدني الدولي فلا تقع في حالة الطيران الداخلي وأن المسؤولية الجنائية توقع عادة على الشخص الطبيعي كما أن هذه الجريمة تقع لتحقيق أهداف عامة وليست خاصة كما ينطوي الفعل المادي فيها على مساس بالعلاقات الإنسانية الدولية ومن شأن كل ذلك أن يقطع بتوافر الركن الدولي<sup>(15)</sup>.

<sup>(13)</sup> حوراء محمد حسن الطائفاني، الاحكام الموضوعية لجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية، مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية، العدد 148، العراق، 2021، ص 166.

<sup>(14)</sup> محمد محمد عبد الله العاصي، المسؤولية الجنائية عن جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات في التشريعات الوطنية، المركز العربي للدراسات والبحوث العلمية، مصر، 2019، ص 200.

<sup>(15)</sup> إمام حسنين عطاالله، الإرهاب والبنبان القانوني للجريمة، مرجع سابق، ص 828.

والراجع هو عدم اقتصار العنصر الدولي على ارتكاب الجريمة من جانب دولة ضد دولة أخرى عن طريق رعاياها أو أشخاصاً آخرين تدعمهم ولكن تتوافر الصفة الدولية في الجريمة إذا توافرت أحد العناصر الدولية للعمل الإرهابي<sup>(16)</sup> وبذلك تتحقق الصفة الدولية لجريمة الاستيلاء على الطائرات إذا كان الجاني لا ينتمي لجنسية الدولة التي تتبعها الطائرة أو ارتكب الجريمة في دولة غير الدولة التي ينتمي لها أو وقع مطار الهبوط والإقلاع في دولتين مختلفتين بصرف النظر عما إذا كان خط سير الطائرة الأصلي داخلها أو دولياً.

من كل ما تقدم يمكن القول إن اتفاقية لاهاي لسنة 1970 تطبق على جميع حالات الاختطاف أو الاستيلاء غير المشروع على الطائرات أو تحويل مسارها مهما كان نوع وجنسية الطائرة ولا يستثنى من ذلك إلا:

1- عملية الاختطاف التي تمت من وإلى دولة ليست طرفاً في الاتفاقية.

2- الإقلاع والهبوط يتم في دولة التسجيل.

3- الطائرات التي يتم تحويل مسارها فوق البحر العالي المتصل بإقليم الدولة التي تملكها إذا كانت هذه الدولة من استعادتها بدون أن تمر في أجواء دولة أخرى، وإذا كانت تنتمي إلى مؤسسة تشغيل مشتركة للنقل الجوي أو وكالة تشغيل دولية مسجلة مشتركاً أو دولياً لا تطبق أحكام الاتفاقية إذا كان إقلاع أو هبوط الطائرة الفعلي واقعين داخل إقليم إحدى الدول الأعضاء في المؤسسة أو الوكالة<sup>(17)</sup>.

(16) عبد العزيز شعبان خالد، أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، العدد 1، العراق، 2012، ص 167.

(17) حوراء محمد حسن الطائفاني، الأحكام الموضوعية لجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية، مرجع سابق، ص 171.

أحد أمثلة جرائم الاستيلاء على الطائرات كان في 10 آب 1973، عندما قامت طائرة عسكرية إسرائيلية بتغيير مسار طائرة مدنية لبنانية مؤجرة لشركة الخطوط الجوية العراقية واختطفتها. وقد أدي هذا الحادث إلى إصدار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة القرار رقم 337 - 1973 في 15 آب 1973، الذي أديننت فيه إسرائيل بسبب انتهاكها لسيادة لبنان واختطافها للطائرة المدنية اللبنانية بالقوة. وقد دعت منظمة الإيكاو إلى مراعاة هذا القرار عند اتخاذ التدابير الملائمة لحماية الطيران المدني الدولي<sup>(18)</sup>.

---

(18) قرار مجلس الامن رقم 337، الدورة السابعة والثلاثين بتاريخ 15 آب لعام 1973، رقم الوثيقة

## المطلب الثاني

### دور الاتفاقيات الدولية في مكافحة جريمة الاستيلاء غير القانوني على

#### الطائرات

إن القوانين والاتفاقيات والمعاهدات الدولية كانت دائماً السبابة إلى سن القوانين والعقوبات على الأفعال التي تؤدي بحياة الأشخاص والممتلكات سواء العامة أم الخاصة، وفرضت قيوداً صارمة على كل من يقوم بفعل من شأنه الإضرار بالممتلكات العامة للدول بما فيها الطائرات، التي نصت عليها الكثير من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية ولا سيما اتفاقية طوكيو 1963 التي نصت على الأفعال والجرائم المرتكبة ضد الطائرات، كذلك اتفاقية لاهاي 1970 الخاصة بقمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات.

ومن هنا سوف نقوم بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين حيث سنعالج في الفرع الأول موقف اتفاقية طوكيو لعام 1963، أما في الفرع الثاني سوف نتطرق إلى موقف اتفاقية لاهاي لعام 1970.

#### الفرع الأول: موقف اتفاقية طوكيو لعام 1963

إن الاختصاص الجنائي وفقاً لاتفاقية طوكيو في جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات ينعقد بصورة أساسية -للدولة التي تهبط الطائرة في أراضيها، إذ ألزمت هذه الاتفاقية دولة الهبوط بالقيام فوراً بإجراء تحقيق أولي في الوقائع<sup>(19)</sup>، وذلك بعد أن أوجبت الاتفاقية على هذه الدولة القبض على أي شخص يشتبه بارتكابه جريمة الاستيلاء غير القانوني وحبسه احتياطياً من أجل ضمان بقائه في إقليم هذه الدولة وذلك تمهيداً لمحاكمته

(19) الفقرة الرابعة من المادة رقم 13 من اتفاقية طوكيو لعام 1963.

جنائياً أو تسليمه إلى دولته<sup>(20)</sup>. غير أن الاتفاقية قد ألزمت الدولة التي تقوم بالإجراءات المتقدمة أن تقوم بإخطار دولة تسجيل الطائرة أو الدولة التي ينتمي إليها المتهم بماهية هذا الإجراء والظروف التي تطلبت اتخاذه وكذلك ينبغي على الدولة التي تتولى إجراء التحقيق الأولي السالف ذكره أن ترسل على وجه السرعة النتائج التي تمخض عنها هذا التحقيق أما إلى الدولة المسجلة فيها أو الدولة التي ينتمي إليها وعلى هذه الدولة أن تبين مع هذه النتائج قرارها بشأن تولي الاختصاص أو عدم رغبتها في القيام بذلك<sup>(21)</sup>.

وإذا قررت دولة الهبوط محاكمة المتهم بهذه الجريمة فإنها تنتظر هذه الجريمة طبقاً لقوانينها الجنائية، وبهذا فإن اتفاقية طوكيو قد قررت اختصاص الدولة التي هبطت فيها الطائرة حتى وإن كانت الجريمة غير مرتكبة في إقليمها الجوي وذلك من باب الحرص على معاقبة الجناة عن مثل هذه الأعمال الخطيرة (الاستيلاء غير القانوني على الطائرات)<sup>(22)</sup>.

غير أن ما يؤخذ على اتفاقية طوكيو هو أن منحها الاختصاص الجنائي للدولة التي تهبط فيها الطائرة لا يمكن أن يتحقق معه مسألة الفاعل في جميع الأحوال، وذلك في حالة هرب الفاعل من إقليم هذه الدولة إلى دولة أخرى إذ أن الدولة الأخيرة غير ملزمة بمباشرة اختصاصها بشأن جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات كما إن هذه الدولة ليست أمام التزام بتسليم المتهم وبذلك قد يتمكن هذا المتهم من الإفلات من الملاحقة القانونية وكان

(20) الفقرة الثانية من المادة رقم 13 من اتفاقية طوكيو لعام 1963.

(21) الفقرة الخامسة من المادة رقم 13 من اتفاقية طوكيو لعام 1963.

(22) عبد العزيز شعبان خالد، احكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، مرجع سابق، ص 175.

الأجدي باتفاقية طوكيو أن تقرر اختصاص الدولة التي يوجد المتهم في إقليمها بصرف النظر عن مكان هبوط الطائرة<sup>(23)</sup>.

وبناءً على ما تقدم يمكننا القول أن اتفاقية طوكيو لم تستطيع طرح معالجة وافية وواضحة لمشكلة لاختصاص الجنائي في جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات الأمر الذي دفع منظمة الطيران المدني الدولي إلى السعي لإبرام اتفاقية خاصة بجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات فتكللت جهودها بوضع اتفاقية لاهاي بشأن قمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات لعام 1970.

### الفرع الثاني: موقف اتفاقية لاهاي لعام 1970

بينت المادة الرابعة من اتفاقية لاهاي لعام 1970 أحكام الاختصاص الجنائي في جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، وإذا ما حللنا هذا النص نجد أن الاتفاقية وقبل تحديدها للحالات التي تختص فيها الدولة بجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات قد ألزمت الدول الأطراف فيها بالقيام بما هو ضروري من الإجراءات من أجل أن تؤسس اختصاصها إزاء هذه الجريمة، لأن في ذلك ضماناً لتقرير العقوبات المشددة التي ألزمت الاتفاقية الدول الأطراف بتقريرها إزاء مرتكبي جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات<sup>(24)</sup>.

وفي ضوء نص المادة الرابعة نجد أن اتفاقية لاهاي قد حددت الدول الموقعة على الاتفاقية والتي يحق لها اتخاذ التدابير اللازمة لتأسيس اختصاصها الجنائي قبل جريمة مرتكبي

(23) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي، جريمة اختطاف الطائرات المدنية في القانون الدولي والفقهاء الإسلامي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003، ص532.

(24) المادة رقم 2 من اتفاقية لاهاي لعام 1970.

الاستيلاء غير القانوني على الطائرات ونبين الاختصاص الجنائي لكل دولة من هذه الدول وكما يأتي:

#### أولاً: الاختصاص الجنائي للدولة المسجلة فيها الطائرة:

بعد أن كرست اتفاقية طوكيو لعام 1963 مبدأ اختصاص دولة تسجيل الطائرة كمبدأ أساسي في مجال الجرائم المرتكبة ضد الطائرات جاءت اتفاقية لاهاي لتؤكد على هذا المبدأ وذلك لمسايرة تمسك الدول بسيادتها على طائراتها وما يمليه ذلك من وجوب انعقاد الاختصاص فيما يحدث على متن هذه الطائرة من جرائم للدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها حتى قيل بأن (الأصل في الاختصاص الجنائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب ضد الطائرات هو أن ينعقد للدولة المسجلة فيها الطائرة)<sup>(25)</sup> حيث تحتل دولة تسجيل الطائرة موقع الصدارة بين الدول المعنية بالجريمة المرتكبة<sup>(26)</sup>.

#### ثانياً: الاختصاص الجنائي للدولة التي تهبط فيها الطائرة مع المتهم:

إلى جانب اختصاص دولة تسجيل الطائرة ينعقد لاختصاص الجنائي كذلك وطبقاً لاتفاقية لاهاي للدولة التي تهبط فيها الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة مع المتهم بارتكابها.

والأساس التي يستند عليها اختصاص دولة الهبوط يختلف بحسب ما إذا كانت الجريمة قد ارتكبت في المجال الجوي لدولة الهبوط أو خارج هذا المجال ففي الحالة الأولى يركز إلى مبدأ إقليمية القانون الجنائي الذي يخول الدولة مباشرة اختصاصها الجنائي إزاء الجرائم

(25) محمد منصور الصاوي، أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية "دراسة في القانون الدولي الاجتماعي في مجال مكافحة الجرائم الدولية للمخدرات وإبادة الأجناس وخطف الطائرات وجرائم أخرى"، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2012، ص 175.

(26) المادة رقم 5 من اتفاقية لاهاي لعام 1970.

المرتكبة في لإقليمها الجوي أما في الحالة الثانية أي حالة وقوع الجريمة خارج نطاق المجال الجوي لدولة الهبوط فإن أساس اختصاص هذه الدولة قد اختلف بشأنه منذ أن طرح الموضوع على بساط البحث في اللجنة القانونية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولية، إذ ذهب فريق من المندوبين إلى أنه ليس بالإمكان أن تمارس دولة الهبوط اختصاصها في جريمة حدثت خارج إقليمها، فيما أيد اتجاه آخر هذا الاختصاص بشدة معللين ذلك بأن مرتكب الجريمة يبقى بمنأى عن العقاب إن لم تخول دولة الهبوط بالتدخل حيث إن القول بخلاف ذلك يشجع على الاستيلاء غير القانوني على الطائرات في أجواء دول معينة أو في الأجواء العامة ومن ثم الهبوط بها في أراضي دول أخرى لتجنب المسألة<sup>(27)</sup>.

**ثالثاً: الاختصاص الجنائي للدولة التي فيها المركز الرئيس لأعمال مستأجر الطائرة أو مقر إقامته الدائمة:**

اعتمدت اتفاقية لاهاي اختصاص هذه الدولة جانب الاختصاصات التي تم الحديث عنها، بالإقرار اتفاقية لاهاي لهذا الاختصاص تكون قد جاءت بحكم جديد لم يعرف من قبل في إطار مبادئ الاختصاص الجنائي للدولة إذ بني هذا الاختصاص على أساس لم يسبق وأن استند إليه الاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكب ضد الطائرات وأن كانت فكرة هذا الاختصاص قد ظهرت في مقترحات تم تقديمها لمؤتمر طوكيو عام 1963 من بعض الدول النامية التي تكثر فيها حالات استئجار الطائرات إلا أن المؤتمر المذكور رفض هذه المقترحات وكان مرد هذا الرفض هو الحادثة التي كان عليها موضوع استئجار الطائرات

(27) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي، جريمة اختطاف الطائرات المدنية في القانون الدولي والفقهاء الإسلامي،

مرجع سابق، ص 543.

عندما وضعت اتفاقية طوكيو على عكس الحال عند توقيع اتفاقية لاهاي حيث اكتسب هذا الموضوع أهمية خاصة<sup>(28)</sup>.

#### رابعاً: الاختصاص الجنائي للدولة التي يتواجد المتهم في إقليمها:

يتم تفعيل هذا الاختصاص بعد هبوط الطائرة التي استولى عليها بصورة غير قانونية في إقليم احدى الدول ثم يتمكن المتهم من الفرار إلى دولة أخرى طرف في اتفاقية لاهاي أو أن هذا الفرار يحصل أثناء تحليق الطائرة التي وقعت على متنها الجريمة وقبل هبوطها وذلك في الحالات التي يتمكن فيها المتهم من الهبوط بالمظلة، ولكن فرار المتهم هذا ليس كافياً لوحده لنهوض اختصاص الدولة التي يوجد فيها المتهم ما لم يقترن ذلك بامتناع هذه الدولة عن تسليم هذا المتهم إلى احدى الدول الثلاث التي عينتها الفقرة الأولى من المادة الرابعة<sup>(29)</sup>.

وقد أوضحت المادة الثامنة من اتفاقية لاهاي بأن جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات من الجرائم القابلة للتسليم التي تنص عليها معاهدات التسليم القائمة بين الدول الأطراف في الاتفاقية<sup>(30)</sup>، كذلك ألزمت هذه المادة الدول الأطراف فيها بأدراج هذه الجريمة في أي معاهدة تعقدها في المستقبل كإحدى الجرائم القابلة للتسليم.

#### خامساً: الاختصاص الجنائي للدولة وفقاً لقانونها الوطني:

(28) محمد محمد عبد الله العاصي، المسؤولية الجنائية عن جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات في التشريعات الوطنية، مرجع سابق، ص 204.

(29) الفقرة الأولى من المادة رقم 4 من اتفاقية لاهاي لعام 1970.

(30) المادة رقم 8 من اتفاقية لاهاي لعام 1970.

أضافت الفقرة الثالثة من اتفاقية لاهاي لعام 1970 اختصاصاً خامساً للاختصاصات فيما يتعلق بأحكام الاختصاص الجنائي في جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات هو الاختصاص الذي تتم ممارسته بموجب القانون الوطني بقولها: (لا تستبعد هذه الاتفاقية أي اختصاص جنائي تتم مباشرته طبقاً للقانون الوطني)، وقد سبق لاتفاقية طوكيو لعام 1963 أن أوردت نصاً مشابهاً لهذا النص<sup>(31)</sup>.

بيد أن النص الوارد في اتفاقية طوكيو جاء في سياق النص على اختصاص دولة تسجيل الطائرة وذلك يعني أن عبارة (القانون الوطني) يقصد بها (قانون دولة تسجيل الطائرة)، فهذا النص كان سابقاً لتعيين الدول صاحبة الاختصاص، أما في اتفاقية لاهاي فإن النص جاء لاحقاً لتحديد الدول صاحبة الاختصاص وبالتالي فإن القانون الوطني هو قانون أية دولة من هذه الدول<sup>(32)</sup>.

وفي الحقيقة إن لهذا النص دوره في توسيع دائرة الاختصاص الجنائي حول هذه الجريمة، لأن اتفاقية لاهاي تعطي انطباعاً بهذا النص - عن عدم تفردها بتنظيم هذا الاختصاص وإنما أرادت تفعيل مبادئ الاختصاص التي تتبناها القوانين الوطنية من أجل الإسهام في تحقيق الهدف الذي من أجله وضعت هذه الاتفاقية وهو (مكافحة جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات).

(31) الفقرة الثالثة من المادة رقم 3 من اتفاقية طوكيو لعام 1963.

(32) الفقرة الأولى والثانية من المادة رقم 4 من اتفاقية لاهاي لعام 1970.

## الخاتمة

وفي الختام يتضح أن الجرائم الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني تمثل خطورة كبيرة على شتى مناحي الحياة للمجتمع الدولي، ورغم ما يبذله المجتمع الدولي من جهوداً حثيثة من أجل التصدي لهذه الجرائم، فإن الواقع يؤكد أننا لا نزال بحاجة لبذل المزيد من الجهود وبحاجة إلى تضافر جهود جميع دول العالم. رغم وجود اتفاقيات دولية تتعلق بجرائم الاعتداء على الطائرات (اتفاقية طوكيو 1963، اتفاقية لاهاي 1970)، بخصوص مسألة الاختصاص، وكذلك الإجراءات الوقائية التي تتخذها الدول في المطارات وغيرها من الأماكن فإن ظواهر الاعتداء على الطائرات مازالت مستمرة.

لذا وفي نهاية هذا البحث فقد توصلنا إلى مجموعة من النتائج والمقترحات والتي سوف نستعرضها على الشكل الآتي:

### أولاً: النتائج:

1- إن مشكلة تحديد الاختصاص الجنائي بخصوص الجرائم المرتكبة ضد الطائرات تبدو أكثر تعقيداً بالنسبة للطائرات الخاصة لكثرة التدخلات والمنازعات التي تثار بصدد ارتكاب جرائم على متن هذا النوع من الطائرات في أجواء الدول الأخرى غير الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها، في حين إن القاعدة الأساسية التي تخضع لها الجرائم المرتكبة على ضد الطائرات العامة هي تطبيق قانون الدولة التي تحمل جنسيتها.

2- أخذت اتفاقية طوكيو لعام 1963 بمبدأ الاختصاص الجنائي المانع في الأجواء العامة لأنها حددت النطاق المكاني لسريان أحكامها بالأجواء الإقليمية للدول المتعاقدة كذلك بالأجواء العامة التي لا تخضع لسيطرة دولة معينة، ثم نصت فيما بعد على اختصاص دولة جنسية الطائرة بوصفه مبدأ أساسياً للاختصاص الجنائي وعليه أضحي الاختصاص الجنائي

ملازماً للطائرة أينما كان مكان تحليقها، أما اتفاقية لاهاي لعام 1970 فإنها لم تتبنى مبدأ الاختصاص المانع وذلك لإيرادها جملة من الاختصاصات إلى جانب اختصاص دولة جنسية الطائرة.

#### ثانياً: المقترحات:

1- إن عدم التزام العديد من الدول بالانضمام والمصادقة على الاتفاقيات المتعلقة بجريمة الاعتداء على الطائرات يتطلب أن تواصل الجمعية العامة للأمم المتحدة جهودها لحث الدول الأعضاء التي لم تصادق على تلك الاتفاقية بالإسراع والانضمام إليها باعتبار هذه الجريمة مخلة بأمن الإنسانية وليس هناك دول بمعزل عن تعرض طائراتها لهذه الجريمة.

2- عقد معاهدة دولية جديدة لتسليم المعتدين على الطائرات وجوباً إذا لم تتم محاكمتهم في البلد الذي يوجدون فيه مع عدم الأخذ بالبواعث والدوافع في الاعتبار وذلك لسد النقص الذي ورد في اتفاقية لاهاي سنة 1970.

## قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المراجع العربية:

-الكتب العامة:

1. إمام حسنين عطا الله، الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2009.
2. جمال إبراهيم الحيدري، الوافي في القسم العام من قانون العقوبات، مكتبة السنهوري، العراق، 2017.
3. محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2018.
4. محمد فريد العريني، القانون البحري الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003.

-الكتب المتخصصة:

1. أسامة مصطفى إبراهيم مضوي، جريمة اختطاف الطائرات المدنية في القانون الدولي والفقہ الإسلامي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003.
2. حيدر حسين الكريطي، الاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات، دار النهضة العربية، مصر، 2017.
3. عبد الرزاق عبد الحافظ الدلابيح، جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2020.
4. محمد توفيق عبد الوهاب حمد، الاختصاص الجنائي بخصوص الجرائم المرتكبة ضد الطائرات "دراسة مقارنة"، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، مصر، 2019.
5. محمد محمد عبد الله العاصي، المسؤولية الجنائية عن جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات في التشريعات الوطنية، المركز العربي للدراسات والبحوث العلمية، مصر، 2019.

6. محمد منصور الصاوي، أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية "دراسة في القانون الدولي الاجتماعي في مجال مكافحة الجرائم الدولية للمخدرات وإبادة الأجناس وخطف الطائرات وجرائم أخرى"، دار المطبوعات الجامعية، مصر، 2012.

#### -المجلات والدوريات:

1. حوراء محمد حسن الطانفاني، الاحكام الموضوعية لجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية، مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية، العدد 148، العراق، 2021.
2. عبد العزيز شعبان خالد، احكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، العدد 1، العراق، 2012.

#### ثانياً: الاتفاقيات الدولية:

1. اتفاقية لاهاي الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لعام 1970.
2. اتفاقية طوكيو في مكافحة الأعمال الإجرامية ذات الصلة بالطائرات لعام 1963.

#### ثالثاً: القرارات الدولية:

1. قرار مجلس الأمن رقم 337، الدورة السابعة والثلاثين بتاريخ 15 آب لعام 1973، رقم الوثيقة doc9958.