

أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي

أ.م.د. عبد العزيز شعبان خالد الحديشي(*)

(*) دكتوراه في القانون الدولي - جامعة روان - فرنسا. نشر بضعة بحوث. تولى عمادة كلية القانون والعلوم السياسية - جامعة ديالى للفترة من ٢٠٠٢ - ٢٠١١.

المقدمة

تعتبر جريمة اختطاف الطائرات المدنية من جرائم العصر الحديث التي لم تكن مألوفة من قبل وقد ظهرت نتيجة للتطور والتقدم في صناعة الطائرات التي أصبحت واحدة من أهم وأبرز وسائل النقل على الصعيدين الوطني والدولي لانتساع الطائرات لمئات المسافرين والتحليق لساعات عديدة في الجو كان من الطبيعي توقع وقوع أفعال قد تشكل جرائم وفقا للقانون الوطني لدولة التسجيل من شأنها أن تهدد سلامة وأمن الطائرات المدنية وتجعل سلامة الركاب وأفراد الطاقه عرضة للخطر ومن هذه الأفعال جريمة السرقة أو القتل أو الابتزاز أو الحجز غير المشروع أو حمل سلاح دون رخصة... الخ.

أما جريمة اختطاف الطائرات محل الدراسة فيقصد بها أجمالا قيام شخص بمفرده أو بالاشتراك مع الغير بصورة غير قانونية وهو على ظهر 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 على أن تكون الطائرة المختطفة أثناء الطيران (١).

وتقع حوادث اختطاف الطائرات بتأثير من بواعث شتى وقد يكون الباعث واضحا ومعروفا وقد يجمع باعث رئيسي إلى جانب باعث آخر ثانوي وقد يكون في كثير من الأحوال مجهولا ومن البواعث المعروفة الاختطاف لتحقيق غرض سياسي والأهداف السياسية التي يسعى المختطفون لتحقيقها عديدة منها ما هو واضح للرأي العام كالمطالبة بتقرير المصير أو مقاومة الاحتلال أو الاضطهاد السياسي بمجموعة معينة أو الاحتجاج على سياسة دولة معينة أو مجرد أحداث ضرر بوسائل النقل الجوية لدولة معادية أو من أجل تحرير بعض المناضلين في سجون دولة ما.

وقد يكون الباعث هو الرغبة في الحرب من بلد معين لسبب ما وذلك في حالة تعذر مغادرته بالطرق المشروعة وقد يكون السبب النقمة على النظام السياسي والاجتماعي أو الاقتصادي فيدعي المختطف انه هرب لأسباب سياسية ويطلب من الدولة التي هيبط فيها الطائرة أن تمنحه حق اللجوء السياسي (٢).

كما يمكن أن يكون الهدف الأساسي من خطف الطائرة شخصا بغية الحصول على أموال المسافرين أو لمطالبة بقضية من الدولة التي لها علاقة مباشرة بالطائرة المختطفة مقابل الإفراج

(١) ينظر د. هيثم احمد حسن الناصري... خطف الطائرات... (الطبعة الأولى... بيروت... المؤسسة العربية للدراسات والنشر... 1976... ص 7-8 وأيضا د. محمد المنسوب... خطف الطائرات في الممارسة والقانون... القاهرة... معهد البحوث للدراسات العربية... مطبعة الجبلاوي... ص 5

(٢) ينظر د. أسامة مصطفى إبراهيم... جريمة اختطاف الطائرات المدنية... بيروت... منشورات المجلس الحفوية... 2003... ص 17.

عن ركائها وملاحيتها. أو الفرار من العدالة بعد ارتكاب الجريمة أو نتيجة إصابة الخاطف بخلل عقلي أو احد الأمراض العصبية أو اضطراب عاطفي^(٣).

وتكمن أهمية معرفة الأسباب والدوافع لارتكاب جريمة اختطاف الطائرات في أنها تساعد في القضاء على الجريمة أو الحد منها وتعتبر معرفة الأسباب الكامنة وراء ارتكاب جريمة اختطاف الطائرات من الوسائل الفعالة لان معرفة الدوافع وإيجاد الحلول لها قد يساعد في منعها^(٤).

ويظهر بوضوح مما تقدم أن جريمة اختطاف الطائرات هي من موضوعات الساعة وان لها أهمية على الصعيدين العملي و النظري فأهمية الموضوع من الناحية العملية تبدو لنا من خلال تكرار حوادث اختطاف الطائرات والمخاطر الناجمة عن عمليات اختطاف الطائرات أما أهميته من الناحية النظرية فتتجلى في انه يثير مسائل قانونية لم يتم بعد وضع حلول قاطعة بشأنها ومتفق عليها في المجتمع الدولي.

المبحث الأول

أركان جريمة اختطاف الطائرات المدنية

لاكتمال جريمة اختطاف الطائرات المدنية لابد من توافر أركانها والتي تشمل بتوافر العناصر والشروط التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بهذه الجريمة حتى يمكن تطبيق التدابير المنصوص عليها في تلك الاتفاقيات وأركان هذه الجريمة تتمثل بالاتي:

١. الركن الشرعي.

٢. الركن المادي.

٣. الركن المعنوي.

المطلب الأول

الركن الشرعي

الركن الشرعي للجريمة هو الصفة غير المشروعة للسلوك الإجرامي سواء كان فعلاً أو امتناعاً ولتحقيق هذه الصفة يقتضي حصول السلوك لنص تجريم وعدم حصوله لسبب إباحة^(٥).

(٣) ينظر د. هيثم احمد حسن الناصري_خطف الطائرات_المرجع السابق_ص13_11

(١) د.عبود السراج_علم الأجرام والعقاب(دراسة تحليلية في أسباب الجريمة)_المطبعة الثانية_الكويت_1985_ص21

(٢) ينظر د.أكرم نشأت إبراهيم_القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن_الطبعة الأولى_بغداد_مطبعة الفتيان_1988_ص79

وقد نصت كل من اتفاقيات ذات الصلة بجرمة اختطاف الطائرات (اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ و اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ و اتفاقية مونتريال ١٩٧١) على أهمية انعدام الأساس القانوني للفعل المرتكب ويتضح ذلك من ايراد عبارة (الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة) إذ نصت المادة (١) من اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ على (يكون مستولا جنائيا من كان على متن الطائرة بطريقة غير مشروعة).

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

عليه فإذا قام احد ركاب الطائرة بسحب مسدسه و هدد بإطلاق النار على قائدها طالبا منه الذهاب بالطائرة إلى الجهة التي حددها ذلك الراكب اعتبر ذلك حالة من حالات الاستعمال غير الشرعي للقوة وممارسة غير شرعية للسيطرة على الطائرة وبالتالي جريمة اختطاف الطائرة (٤).

ومن مفهوم المخالفة لا تعتبر جريمة اختطاف قيام احد رجال الأمن وهو على متن طائرة مختطفة بإكراه المختطف بالقوة أو بالتهديد باستعمالها على إعادة السيطرة على الطائرة وإعادة قيادتها إلى قائدها الشرعي.

أما في حالة قيام قائد الطائرة الذي يطير بما يخالف أمر رؤسائه فإنه لا يعتبر مختطفا وفقا لهذه الاتفاقيات وكذا الحال فيما لو أصدرت شركة الطيران التي تمتلك الطائرة أوامر إلى احد أفراد طاقمها بتولي قيادة الطائرة بدلا من قائدها الأصلي وقام القائد المعين بالاستيلاء على الطائرة لأنه يستند على أساس قانوني ولكن المعاقبة على هذه الأفعال وفقا للقانون الداخلي تحت مسمى آخر وفقا لمسئولية قائد الطائرة (٥).

وتحديد المشروعية يتم في ضوء الاتفاقيات الدولية التي تنظم الملاحة الجوية والتشريعات الوطنية وخاصة قانون الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها (٦).

(١) ينظر د. أمام حسين عطا الله_الإرهاب والبيان القانوني للجرمة(دراسة مقارنة)_الإسكندرية دار المطبوعات الجامعية_2004_ص816 وأيضا هيثم احمد حسن الناصري_خطف الطائرات المرجع السابق_ص18

(٢) ينظر د. عبد الكرم درويش_الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والسفن_بحث مقدم إلى كلية الدراسات العليا_دبلوم العلوم الجنائية_مركز بحوث الشرطة_الإسكندرية_1986_ص49 نقلا عن د. أمام عطا الله_الإرهاب والبيان القانوني للجرمة_دراسة مقارنة_المرجع السابق_ص816.

(٣) ينظر د. أسامة مصطفى ابراهيم_جرمة اختطاف الطائرات المدنية_المرجع السابق_ص52

المطلب الثاني

الركن المادي

الركن المادي للجرمة هو الذي يتحقق بوقوع السلوك الإجرامي للجاني (الخناطف) وحصول النتيجة الضارة لهذا السلوك المكونة اعتداء على حق أو مصلحة يحميها القانون وتوافر العلاقة السببية بين السلوك والنتيجة الحاصلة^(٤).

ويمكن بحث الركن المادي في جريمة اختطاف الطائرات وفق التقسيم الآتي:

١. استعمال القوة أو التهديد باستخدامها.
٢. ارتكاب الفعل على متن الطائرة.
٣. أن يقع الفعل غير المشروع أثناء الطيران.
٤. الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها.

أولاً: استعمال القوة أو التهديد باستخدامها:

ويقصد بذلك أن يتم الاختطاف أو السيطرة بممارسة أفعال العنف ضد قائد الطائرة حتى يخضع لمشيئة الخناطف في تغيير مسارها إلى الجهة التي يراد الوصول إليها^(٥)، وأن مفهوم العنف يشمل القوة المادية وسائر وسائل التهديد والإكراه المعنوي وهذا ما نصت عليه المادة (١) من اتفاقية لاهاي إذ جاء فيها (بالاستيلاء بطريقة غير مشروعة بالعنف أو التهديد بالعنف باستخدام أي شكل آخر من أشكال الإكراه على هذه الطائرات أو ممارسة الرقابة عليها...).

ولاشك في أن التهديد باستخدام القوة هو الغالب في ارتكاب جريمة اختطاف الطائرات فالمختطف بشهر عادة سلاحاً ما كـمستلـس أو قنبلة ... الخ) يهدد به قائد الطائرة أو مساعده أو احد الركاب أو قد يهدد بنسف الطائرة وذلك لإكراه قائد الطائرة على تنفيذ طلبه بتحويل مسار الطائرة إلى مكان معين كما أن المادة (١) من اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ قد أضافت إلى ذلك عبارة (أو بأي شكل آخر من أشكال التخويف) وهذه العبارة تشمل صور الإكراه أو الإرهاب المعنوي.

كتهديد قائد الطائرة بقتل احد أفراد عائلته كما يمكن تصور الاستيلاء غير المشروع عن طريق الغش أو التديليس بان يقدم خطاباً بتعيينه قائداً للطائرة بدلاً عن قائدها وإمكانية كل 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 أيما كانت الوسيلة المستعملة وقد عاجلت

(٤) ينظر د. د. علي حسين الخلف المبادئ العامة في قانون العقوبات - بغداد - مطبعة وزارة التعليم العالي - 1982 - ص 13

(٥) ينظر د. محمد الجنوب - خطف الطائرات في الممارسة والقانون - المرجع السابق - ص 123 - 124

اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ الغموض الذي اكتنف نص المادة (١١) من اتفاقية طوكيو بان نصت صراحة على القوة المعنوية بإضافتها عبارة (بأي شكل آخر من أشكال التخويف)^(١١).

ثانيا: ارتكاب الفعل على متن الطائرة:

يقصر نفاذ المادة (١) من اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ على حالة ارتكاب الفعل من قبل شخص يكون (على متن الطائرة) وينطبق نفس الشرط على حالتي الشروع والمشاركة بمعنى انه لا تخضع أفعال الاستيلاء غير القانوني على الطائرة أو المشاركة في ارتكاب تلك الأفعال لأحكام اتفاقية لاهاي إذا قام بما شخص من خارج الطائرة وقصد من هذا استبعاد حالات الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة بفعل قيام طائرات حربية بإجبار مدنية على تغيير مسارها بالقوة^(١٢).

وتمن نرى أن الاستيلاء غير المشروع على الطائرة سواء تم داخلها أو خارجها فانه سوف يعرض سلامة الطائرة وما عليها من أفراد وأموال للخطر وهذا يعد قصورا واضحا في الاتفاقية حيث أن أعمال الاعتداء على سلامة الطائرات لا تقتصر على تلك المرتكبة على متنها فقط ولكن قد يوجه الاعتداء إلى الطائرة من طائرة أخرى وكان الأجدد أن يشتمل نص المادة (١) من اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ على هاتين الحالتين.

ثالثا: أن يقع الفعل غير المشروع إنشاء الطيران:

نصت المادة (١) الفقرة (٣) من اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ على أن فترة الطيران تبدأ من اللحظة التي يتم فيها قطع الطائرة لمس الهبوط بينما ورد في الفقرة (٣) من المادة (٥) بأنها تبدأ (من لحظة إغلاق أبواب الطائرة بعد ركوب المسافرين إلى لحظة فتح تلك الأبواب بغرض نزولهم دون اشتراط تشغيل القوة المحركة للإقلاع أو قطع ممر الهبوط أو الصعود وقد اقر مؤتمر طوكيو بان المقصود بفترة الطيران أن يؤخذ بنطاق المادة (١) الفقرة (٣) من الاتفاقية ويحدد أن هذا المفهوم غامض لان عبارة (تشغيل القوة المحركة للطائرة للإقلاع) تحتتمل التأويل ربما يقصد بما الوقت الذي تبدأ فيه الطائرة زيادة سرعتها في منتصف ممر الإقلاع تمهيدا للإقلاع الفعلي وقد يعني وصول الطائرة إلى بداية الإقلاع^(١٣).

أما اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ فقد حددت فترة الطيران من اللحظة التي تغلق فيها كل أبواب الطائرة الخارجية بعد صعود كل الركاب حتى اللحظة التي تفتح فيها هذه الأبواب لغرض النزول. والذي يستشف من هذا النص انه إذا حدث احتطاف أو سيطرة على طائرة قبل إغلاق جميع أبوابها وهي واقفة في المطار فان الجريمة لا تعتبر جريمة احتطاف بمفهومها الدولي لعدم تحقق هذا الشرط

(٢) ينظر د. أسامة مصطفى إبراهيم... جريمة حطف الطائرات المدنية... المرجع السابق... ص 53.

(٣) ينظر د. أمام عطا الله... الإرهاب والبيان القانوني للجريمة... دراسة مقارنة... المرجع السابق... ص 817.

(١) ينظر د. محمد الخذوب... حطف الطائرات... في الممارسة والقانون... المرجع السابق... ص 125.

أما في حالة المهبوط الاضطراري نفل الطائرة في حالة طيران إلى أن تتسلم السلطات المختصة المسؤولية عنها وعن الأشخاص والممتلكات الموجودة على متنها.

وعلى كل حال فأننا نذهب مع ما ذهب إليه بعض الفقه^(٤) من 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 لأنه بغلق الأبواب تنتقل السلطة على الطائرة إلى قائدها وذلك حال تعرضها لمحاولة اختطاف وهي مازالت على أرض المطار.

وابعا: الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها:

لقد سبق القول أن فعل الاستيلاء أو السيطرة يجب أن يقوم به شخص موجود في داخل الطائرة ولا يدخل في ركن الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها أو على قيادتها بمجرد التدخل في تشغيل الطائرة طبقا لاتفاقية لاهاي على أن التدخل في تشغيل الطائرة يخضع للمادة (١١) من اتفاقية طوكيو كما يخضع لبعض التشريعات الوطنية ومن أمثلة هذا التدخل أن يقتحم راكب ثمل أو متهموس غرفة قيادة الطائرة^(٥).

أما التهديد على سبيل المزاح بالاستيلاء على الطائرة منحانب شخص موجود على متنها فانه يخضع لاتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ فهذه الاتفاقية لم تأخذ بنظر الاعتبار قصد من يرتكب جريمة اختطاف الطائرة أو يشرب في ارتكاب تلك الجريمة وفضلا عن ذلك يثير التهديد بالاستيلاء على الطائرة وان جاء على سبيل المزاح الذعر والقلق لدى ركاب الطائرة وملاحيتها الأمر الذي قد يؤدي إلى نتائج مخزنة وقد نتج عن مثل هذه الحوادث بالفعل تأخر كبير في الخدمات الجوية الدولية وقلق شديد بين الركاب^(٦).

ويعتبر في حكم الفاعل الأصلي للجريمة الشريك فيها وعلى عكس اتفاقية طوكيو لم تحدد ومن ثم يرجع في تحديد الاشتراك وعناصره إلى التشريعات الوطنية والقواعد العامة بما تستلزم الاتفاقية لاماكن مقابلة الشريك وجوده على متن الطائرة إذ لا تنطبق أحكام الاتفاقية على الشريك الأرضي وإذا كانت الاتفاقية لم تنص على التحريض على الخطف فان ذلك راجع إلى خضوع التحريض لأحكام الاشتراك التي قد تأخذ صورة التحريض أو الاتفاق أو المساعدة وفقا للقواعد العامة^(٧).

(٢) ينظر د. أمام عطا الله - الإرعاب والبيان القانوني للجريمة (دراسة مقارنة) - المرجع السابق - ص 826

(٣) ينظر هشام احمد حسن البكر - خطف الطائرات - المرجع السابق - ص 194

(٤) ينظر د. محمد المهذوب - خطف الطائرات في الممارسة والقانون - المرجع السابق - ص 125.

(٥) ينظر د. محمد المهذوب - خطف الطائرات في الممارسة والقانون - المرجع نفسه.

كما يمكن تصور الشروع في الجريمة احتطاف الطائرات أذ أن الاتفاقية استخدمت للتعبير عن الشروع عبارة مطاطة لا تعطي مدلولاً محدداً وهي (أذا كان مثل هذا العمل على وشك الوقوع) وهذا على الرغم من أن الشروع له مدلول قانوني محدد حيث لا يتوافر ألا بلغ نشاط الجاني مرحلة يعتبر بما على الأقل بادئا في تنفيذ الجريمة^(١٨).

ويرى البعض^(١٩) انه لم تكن هناك حاجة للنص على الشروع بهذا المعنى الذي يؤدي إلى اختلاف النظر في التفسير حيث ان جميع مظاهر الشروع تدخل في نطاق الاتفاقية ككل.

المطلب الثالث

الركن المعنوي

لا يكفي لوقوع الجريمة توافر ركنها الشرعي المتمثل بالفعل أو الصفة غير المشروعة للسلوك الإجرامي وتوافر 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 أيضا توافر ركنها المعنوي يعنصره الأهلية الجنائية والحظية والحظية الجنائية.

ويتخذ الركن المعنوي في هذه الجريمة أي جريمة احتطاف الطائرات صورة القصد الجنائي الذي يقوم على العلم والإرادة فينبغي أن ينصرف علم الجاني (فاعلا أصليا أو شريكا) إلى عناصر السلوك الإجرامي وان يعلم بالصفة غير المشروعة للفعل لان الجهل بذلك يعد عذرا محلا في مجال القانون الدولي الجنائي.

كما يجب أن تتجه إرادة الجاني إلى فعل الاستيلاء أو السيطرة أيا كان الباعث على ذلك وسواء كان هذا الهدف جديا أو على سبيل المزاح أذ انه لا يخفى ما يسببه هذا الفعل من دعر ورجب بين

(١) هذا وقد عرف لمشروع العراقي في قانون العقوبات رقم 111 لسنة 1969 الشروع في الجريمة بمقتضى نص الفقرة (١) من المادة (٣٠) منه بأنه (البدء بتنفيذ فعل بقصد ارتكاب جنابة أو جنحة أو قف أو سباب أثره لأسباب لا دخل لإرادة الفاعل فيها) فالشروع يمثل المرحلة الأولى في تنفيذ الجريمة والتصميم على ارتكابها ومرحلة التحضير للقيام بها ولا تعتبر مرحلة التفكير والتصميم على ارتكاب الجريمة شروعا على ارتكابها وأركان الشروع وفقا للنص الوارد أعلاه ثلاثة الأول البدء في تنفيذ والثاني أن يكون بقصد ارتكاب جنابة أو جنحة والثالث أو قف أو سباب الأثر لأسباب لا دخل لإرادة الفاعل فيها.

(٢) ينظر د. أمام عطا الله... الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة (دراسة مقارنة) - المرجع السابق - ص 826

الركاب ويجب توافر قصد خاص يتمثل في اتجاه نية الجاني ألى الاستيلاء أو السيطرة على الطائرة فإذا كانت نيته هي السرقه وسلب الأموال فلا تقع الجريمة وان كان يمكن أن يشكل الفعل جريمة مستقلة^(٢٠).

المطلب الرابع

الركن الدولي

لا تعتبر جريمة خطف الطائرات جريمة دولية ألا إذا توافر الركن الدولي والذي يعنى وقوع الجريمة من دولة ضد دولة أخرى بقصد المساس بحسن سير الطيران المدني الدولي فلا تقع في حالة الطيران الداخلي وهذا الركن يلزم توافره لخضوع الفعل لأحكام الاتفاقية حتى وان لم تحدث عنه الاتفاقية بصراحة يتطلبها أن يرتكب الفعل من جانب الشخص باسم الدولة ولحسابها ذلك أن 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^(٢١).

والراجع هو عدم اقتصار العنصر الدولي على ارتكاب الجريمة من جانب دولة ضد دولة أخرى عن طريق رعاياها أو أشخاص آخرين تدعمهم ولكن توافر الصفة الدولية في الجريمة إذا توافرت احد عناصر دولية العمل الإرهابي^(٢٢) 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 الميوط والإقلاع في دولتين مختلفتين بصرف النظر عما إذا كان خط سير الطائرة الأصلي داخليا أو دوليا.

من كل ما تقدم نتوصل ألى أن جريمة اختطاف الطائرات تعد جريمة دولية بمعنى انه يمكن القول أن اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ تطبق على جميع حالات الاختطاف أو الاستيلاء غير المشروع على الطائرات أو تحويل مسارها مهما كان نوع وجنسية الطائرة ولا يستثنى من ذلك ألا:

١. عملية الاختطاف التي تمت من وإلى دولة ليست طرفاً في الاتفاقية.
٢. الإقلاع والميوط يتم في دولة التسجيل.
٣. الطائرات التي (يتم تحويل مسارها فوق البحر العالي المتصل بإقليم الدولة التي تملكها إذا كانت هذه الدولة من استعدادها بدون أن تمر في أجواء دولة أخرى وإذا كانت تنتمي ألى مؤسسة

(٣) ينظر أسامة مصطفي إزراهيم- جريمة خطف الطائرات المدنية- المرجع السابق- ص 59 و د. محمد المهذوب- خطف الطائرات في الممارسة والقانون- المرجع السابق- ص 125.

(١) ينظر د. أمام عطا الله- الإرهاب والبيان القانوني للجريمة (دراسة مقارنة)- المرجع السابق- ص 828

(٢) ينظر د. عبد العزيز محمد شكري- إرهاب دولي- الطبعة الأولى- بيروت- دارالعلم للملأين- 1991- ص ٢٠٠

تشغيل مشتركة للنقل الجوي أو وكالة تشغيل دولية مسجلة مشتركاً أو دولياً لا تطبق أحكام الاتفاقية إذا كان أقلع أو هبوط الطائرة الفعلي واقعين داخل إقليم إحدى الدول الأعضاء في المؤسسة أو الوكالة^(٣).

المبحث الثاني

الطبيعة القانونية لجريمة خطف الطائرات المدنية

يشير موضوع طبيعة جريمة اختطاف الطائرات بعض المسائل المهمة التي من ضمنها هل هي من الجرائم الدولية؟ أم يمكن اعتبارها من الجرائم المستمرة؟ أم تدخل ضمن جريمة لصووية البحر أو يعرف بالقرصنة) وستتناول هذه المسائل الثلاث فيما يلي:

المطلب الأول

خطف الطائرات من جرائم القانون الدولي

يذهب البعض من الفقه^(٤) أن جريمة اختطاف الطائرات جريمة من جرائم القانون الدولي لعدد من الاعتبارات تلخص في أنها:

١. تمثل اعتداء على مصلحة تم الجماعة الدولية كلها وهي الطيران المدني.
 ٢. توافر بعد الاختصاص الشامل فيها كما أعطت الاتفاقيات الدولية التي تحبط فيها الطائرة حق المعاقبة على الفعل بدلا من تسليم الفاعل فضلا عن المقترح اليوناني بإنشاء محكمة جنائية دولية لمعاقبة محتطقي الطائرات باعتبارها جرائم موجهة ضد أمن وسلامة الخدمات الدولية وتضار منها الكثير من الدول.
- ولعل الهدف الأساسي من إضافة وصف (الدولية) إلى الجريمة التي نصت عليها اتفاقية لاهاي هو تحقيق الاختصاص الشامل أو العالمي عن هذه الجرائم لضمان المحاكمة عليها في جميع الأحوال وذلك قياسا على الجرائم الدولية وخاصة القرصنة البحرية.

ويذهب البعض إلى أن جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات قد أصبحت من الجرائم الدولية وذلك بسبب دخولها في القانون الدولي الجنائي العرفي خاصة وإن معظم التشريعات العقابية في النظم القانونية الرئيسية في العالم تعتبرها جريمة وتعاقب عليها كما أن الضمير العام للدول والشعوب والأفراد

(٣) بنظر عبد العزيز محمد شكري - المرجع نفسه وإيضاً د. أمام عطا الله - المرجع السابق - ص 828

(١) بنظر د. محمد منصور الصاوي - أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية - القاهرة

1984 - ص 277 نفا عن د. أمام عطا الله - المرجع السابق - ص 829

قد استقر على إجرامية هذه الأفعال وضرورة اتخاذ التدابير القمعية للحد منها وبخاصة على المستوى الدولي^(٢٥).

ألا أننا لا نؤيد وجهة النظر هذه وسبب ذلك أن اتفاقية لاهاي لما تزل بعيدة عن الاختصاص العالمي الشامل فخطف الطائرات لا يعد جريمة دولية ألا إذا توافر الركن الدولي بتوافر عنصر من عناصر الصفة الدولية في الجريمة.

ولا يعني ذلك أننا لا نؤيد الاتجاه نحو اعتبار هذه الجريمة من الجرائم الدولية وإنما ننظر في ذلك حالياً في ضوء النص الموجود ونرى انه لا يحتمل هذا التفسير الواسع مما يستدعي تدخلا من جانب الدول لتعديل الاتفاقيات في هذا الشأن والنص صراحة على اعتبارها جريمة دولية للاعتبارين التاليين:

١. كون الملاحه الجوية الدولية باتت تمثل نشاطا حيويا بين الدول وأصبح المساس بهذه المصلحة يمثل اعتداء على مظاهر العلاقات الودية التجارية والسياسية وانتظامها.
٢. تسبب هذه الأفعال غير المشروعة أهدار للكرامة الإنسانية واعتداء على الحقوق الأساسية للإنسان.

ومن الجدير الإشارة ألى أن اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ قد ميزت ما بين الاعتداءات التي تقع على وسائل النقل الداخلي وتلك التي تقع على وسائل النقل الدولي وجعلت من الأولى جرائم داخلية تخضع لتشريعات الوطنية في حين اعتبرت الثانية ذات صفة دولية.

ويتفق البعض^(٢٦) من الفقه هذا المسلك حيث لا تتوقف الصفة الدولية وفقا لوجهة نظرهم على مكان ارتكاب الفعل فقد يتم الأعداد والتخطيط خارج الدولة بقصد خطف الطائرة في رحلة داخلية ويجر قاتدها على التوجه بما ألى دولة أخرى وهنا تتوافر الصفة الدولية أيضا وهذا ما نراه الأجدر بالإتياع.

(١) ينظر د. عبد العزيز عيبر عبد الهادي _لقانون الكويتي الجديد في شان الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحه الجوية في ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة للطيران المدني_مجلة الحقوق_العدد الاول_السنة التاسعة عشر 1995 ص83 نقلا عن د.امام عطا الله_المرجع السابق_ص830.

(١) ينظر د. اشرف توفيق شمس الدين_دروس في القانون الجنائي الدولي_دار النهضة العربية_القاهرة_1977 ص200.

المطلب الثاني

خطف الطائرات من الجرائم المستمرة

تقسم الجرائم بالنظر إلى ركبتها المادي وعلى أساس الزمن الذي يستغرقه تمام الجريمة إلى جرائم وقتية وجرائم مستمرة فالجريمة الوقتية هي التي تنطابق لحظة أتمام الجريمة من قبل الجاني مع لحظة اكتمال عناصرها المكونة لها أي هي التي يكون السلوك الإجرامي المكون لركبتها المادي أنيا وينتهي في الحال أو خلال برهة يسيرة وقد تكون إيجابية تقع بسلوك إجرامي إيجابي كالقتل والسرقة كما قد تكون سلبية تقع بسلوك إجرامي سلبي (٢٧).

أما الجريمة المستمرة فهي على نوعين مستمرة متوالية أي هي التي يكون السلوك الإجرامي المكون لركبتها المادي مستمرا متواليا أما النوع الثاني فهي مستمرة ثابتة أي يكون السلوك الإجرامي المكون لركبتها المادي أنيا يبدأ وينتهي في الحال مع استمرار أو دوام أثره إلى أن يزول أو يزال (٢٨) وبالنظر إلى أن جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بعد أنهما من الجرائم المستمرة التي يستمر فيها النشاط الإجرامي الاستيلاء أو السيطرة فترة من الزمن وذلك وفقا لإرادة الجاني وهي تشبه بذلك جريمة احتجاز الرهائن. وتظهر أهمية حالة الاستمرار بصفة خاصة في النواحي الآتية:

١. من حيث تناسب شدة العقوبة:

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

٢. تطبيق القانون من حيث المكان:

يشير ذلك مسألة تحديد الاختصاص القضائي من حيث المكان داخل الدولة.

وهي مسألة تخضع للقانون الداخلي للدولة المعنية غير أن الطائرة المحتطفة قد ينتقل بها المحتطف في الغالب من دولة إلى دولة أو دول أخرى وقد تكون أو لا تكون دولة تسجيل الطائرة أو اختصاص الدولة التي قبض فيها الطائرة مع المحتطف وأما اختصاص الدولة التي يكون فيها المركز الرئيسي لإعمال مستأجر الطائرة أو محل إقامته الدائم أو الدولة التي يكون فيها المتهم موجودا فيها وترفض تسليمه.

٣. من حيث تطبيق القانون الجديد:

الأصل أن يسري على الجرائم القانون النافذ وقت ارتكابها فإذا صدر قانون جديد بعد ارتكاب الجريمة وقبل أن يصبح الحكم الصادر فيها نهائيا 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

(٢) ينظر د. أكرم نشأت إبراهيم القواعد العامة في قانون العقوبات المقارن_المرجع السابق ص ٧٠

(٣) ينظر د. محمود نجيب حسني _شرح قانون العقوبات(القسم العام)_القاهرة_1962_ص 335 .