

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -  
كلية الحقوق

مذكرة لنيل شهادة ماجستير



في قانون النقل

الموضوع:

الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات

والملاحة الجوية

تحت إشراف الأستاذ:

- د. بن هو عبد الله

من إعداد الطالب:

- بن سماعيل سفيان

أعضاء اللجنة المناقشة

رئيسا	جامعة تلمسان	أستاذ التعليم العالي	السيد بن عمار محمد
مشرفا ومقررا	جامعة تلمسان	أستاذ التعليم العالي	السيد بن هو عبد الله
عضوا مناقشا	جامعة تلمسان	أستاذ التعليم العالي	السيد كحولة محمد
عضوا مناقشا	جامعة تلمسان	أستاذ مكلف بالدروس	السيد دايم بلقاسم



## الإهداء

إلى أبي وأمي وإلى جميع أفراد عائلتي،  
إلى أساتذتي وإلى كل الزملاء والزميلات  
أساتذة ومحامين،  
أهدي هذا العمل المتواضع الذي أرجو من الله  
أن يجعله بذرة مثمرة.



# مقدمة

## المقدمة

يشكل الطيران المدني سمة من السمات الأساسية في المجتمع اليوم، ولم يحدث في التاريخ الحديث أن أسهم إنجاز بشري بهذا القدر الكبير في تسيير حركة الأشخاص والبضائع في العالم.

هذا الإنجاز وأكثر منه حدث لأن الطيران سهل الوصول إلى أي مكان في العالم في غضون ساعات، وأصبحت الوسيلة الوحيدة التي تسهل هذه الحركة العالمية موضع التهديد بحيث عتمت الحقيقة الواضحة أن النقل الجوي أسلم الوسائل، فقد صار عرضة للعديد من أعمال العنف والإرهاب أو القرصنة الجوية الموجهة ضد سلامة الطيران المدني الدولي، وبصفة خاصة في محاولات اختطاف الطائرات والاستيلاء عليها في الجو أثناء طيرانها وإرغام ملاحياها على تغيير اتجاهها نحو وجهة مقصودة أو غير مقصودة، أو الهبوط بها في غير المكان المقرر أصلا لذلك فضلا عن أخذ الركاب أو طاقم الطائرة كرهائن للمساومة بهم بهدف الحصول على بعض المكاسب المالية أو السياسية أو الدعائية أو استعمالها كأداة انتحارية بغية تنفيذ هجمات إرهابية.

وقد عرفت هذه الظاهرة بداية الخمسينيات، وتزايدت في أواخر الستينيات إلى حد تهدد معه بشكل جدي مرفق النقل الجوي الدولي، ومع توسع وتطور ظاهرة النقل الجوي نتيجة لتوسع وتزايد أعداد الطائرات المستخدمة في هذا المرفق، وارتفاع عدد المسافرين تزامن كل ذلك مع التقدم التقني والتكنولوجي الهائل الذي حققته صناعة الطائرات، جعل السفر أكثر راحة وأكثر أماناً وربحاً للوقت<sup>1</sup>.

ونتيجة لهذا التطور صاحبه تطور في المنظومة الإجرامية كإضافة جديدة لجرائم القانون الداخلي والقانون الدولي العام، جعلت مرفق النقل يفقد مكانة والاستقرار، فظهرت أعمال القرصنة أو الإرهاب الموجهة إلى الطائرات التي مست بمنشآت الطائرات المدنية، ودمرت آلاف الأرواح وقوضت ثقة الجمهور في السفر الجوي.

مما حدا بالعديد من الدول إلى مطالبة ببحث هذا الموضوع واتخاذ التدابير الكفيلة بتأمين الملاحة الجوية الدولية، وتمخضت الجهود في هذا الشأن عن وضع قواعد قانونية دولية تعني بمحاربة أعمال القرصنة الجوية التي تمارس ضد الطائرات وآليات الملاحة الجوية، ليس على مستوى دولي فقط بل كذلك في إطار التشريعات الوطنية، وكان لمنظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) دور رائد في إعداد مجموعة من الاتفاقات الدولية التي احتوت على نصوص جديدة ومبتكرة

<sup>1</sup> Le Goff Marcel, « Manuel de droit aérien privé », paris 1961-p 95 n° 163.

لوضع حد لجرائم القرصنة أو الإرهاب الموجه إلى الطائرات، كما يظهر في العديد من تعريفات الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.

ولفهم واستيعاب هذه الأفعال أو الجرائم، يبدو لنا أكثر من أي وقت مضى إعطاء فكرة حول الجرائم الماسة بأمن الطيران المدني الدولي سواء من حيث المفهوم، والأسباب والأساليب.

وإظهار أهمية الموضوع من الناحية العملية والمخاطر التي تترتب عليها، ودور أهم المنظمات الدولية المخصصة في هذا الميدان، في إرساء مختلف القواعد والأحكام المتعلقة بقمع ومكافحة هذه الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات والتي تمس بأمن وسلامة النقل الجوي.

وسأعرض في هذا البحث إلى الفصول التالية:

الفصل الأول: القرصنة الجوية أو اختطاف الطائرات كظاهرة إجرامية.

الفصل الثاني: الاتفاقيات الدولية العامة في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات

والملاحة الجوية.

الفصل الثالث:

الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية في ضوء التشريع الجزائري

وأهم المنظمات الدولية المتخصصة في حماية الطيران المدني الدولي.

# الفصل الأول:

القرصنة الجوية أو اختطاف  
الطائرات كظاهرة إجرامية

## الفصل الأول: القرصنة الجوية أو اختطاف الطائرات كظاهرة إجرامية

يتميز النقل الجوي بميزة لا تتوفر في بقية وسائل النقل الأخرى، السرعة والأمان، جعل الإقبال على استخدام الطائرات يتزايد ويتضاعف مع تضاعف الجهود الرامية إلى تطوير هذه الوسيلة وتحسين خدماتها<sup>1</sup>، وخاصة مع اتساع ظاهرة النقل الجوي، وازدياد أعداد الطائرات، وإذا كانت الإنسانية تشهد تطورات في شتى المجالات الاجتماعية والعلمية بما في ذلك التطور الهائل في أبحاث الفضاء والطيران، إلا أن هذه النهضة العلمية في هذا مجال صاحبها ظاهرة جديدة لا يمكن إغفالها تتمثل في جرائم القرصنة الجوية أو اختطاف الطائرات، كإضافة جديدة لقائمة جرائم القانون الداخلي وجرائم القانون الدولي<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> د. محمد مجذوب: "خطف الطائرات"، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، جامعة الدول العربية، 1974، ص 5.  
<sup>2</sup> د. محمد منصور الصاوي: "أحكام القانون الدولي المتعلق بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية دراسة في القانون الدولي الاجتماعي في مجال مكافحة الجرائم الدولية للمخدرات وإيادة الأجناس واختطاف الطائرات وجرائم أخرى"، دار المطبوعات الجامعية، ص 248.

## المبحث الأول : القرصنة الجوية

أصبحت القرصنة الجوية حالياً مجرد ذكرى تاريخية، ونتيجة للازدياد المطرد في حوادث اختطاف الطائرات، أصبح من المؤلف إطلاق لفظ " القرصنة " على الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات، وإن كان هذا المصطلح الدخيل قد استعمل فيما سبق في مجال النقل البحري، خاصة أن القواعد التي تحكم أعمال العنف والقوة لارتكاب الجرائم على ظهر الطائرة تتشابه مع مثيلاتها في القواعد المتعلقة بنفس الأعمال التي تقع على ظهر السفن، فالقواعد التي تحكم الطائرة منسوخة أو منقولة عن تلك التي تحكم السفن، بل إن القواعد القانونية الدولية على ما سنرى والمتعلقة بالقرصنة البحرية تشير للقرصنة الجوية<sup>1</sup>.

## المطلب الأول : مفهوم و جذور القرصنة الجوية

تعتبر القرصنة الجوية من أخطر قضايا الإرهاب الدولي التي عرفها العالم في النصف الثاني من القرن العشرين وبداية القرن الواحد والعشرون، ويكفي أن أحداث 11 سبتمبر 2001 في نيويورك كانت ناتجة عن هذه الظاهرة داخل الولايات المتحدة الأمريكية.

<sup>1</sup> د. منصور الصاوي " أحكام القانون الدولي " مرجع سابق، ص 248.



وللوقوف على حقيقة هذه الظاهرة يتعين علينا بداية التوقف عند مفهوم القرصنة الجوية، لنتطرق بعدها بالدراسة لأبعادها التاريخية وتطورها عبر الزمن.

### الفرع الأول : مفهوم القرصنة الجوية

قبل التعريف بالقرصنة الجوية يتعين علينا هنا الوقوف على أصل كلمة القرصنة: كلمة استعملت لأول مرة في ميدان النقل البحري ضمن إطار اتفاقية جنيف لأعالي البحار المبرمة في 29 أبريل 1958، بحيث تعتبر أول اتفاقية دولية تتناول القرصنة البحرية<sup>1</sup>، وقد عرفت المادة الخامسة عشرة منها المقصود بالقرصنة البحرية وعلى نحو مماثل تعرضت للأفعال التي ترتكب على ظهر الطائرة وذلك حسب التعريف التالي :

" تعتبر قرصنة أي فعل من الأفعال التالية :

1- أي عمل غير مشروع من أعمال العنف أو القبط أو السلب، يرتكب لأغراض خاصة، بواسطة طاقم أو ركاب السفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجها :

<sup>1</sup> C. Touret, « La piraterie au 20<sup>e</sup> siècle : la piraterie maritime et aérienne » LG-DF 1992 tome 2.

أ. في أعالي البحار ضد سفينة، أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو أموال على ظهر مثل هذه السفينة أو الطائرة.

ب. ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال خارج نطاق الاختصاص لأية دولة.

2- أي مساهمة إرادية في عملية تقوم بها سفينة أو طائرة مع العلم بالوقائع التي تجعلها سفينة أو طائرة قرصان.

3- أي تحريض أو تسهيل عمدي لفعل من الأفعال المذكورة في الفقرتين السابقتين.

وعليه حتى يتوافر في الفعل وفقا لاتفاقية جنيف صفة القرصنة، البحرية أو الجوية يشترط توفر جملة من الشروط<sup>1</sup>:

أ- أن يكون الفعل غير مشروع : بمعنى لا يستند إلى مبرر قانوني أو حق

كحالات الدفاع الشرعي. مثلا إذا أجبرت السفينة أو الطائرة استعمال القوة ردا للهجمات عن نفسها ضد هجمات سفن أو طائرات أخرى، فإنه في هذه الحالة ينتفي عن صفة الفعل الغير المشروعة أو الشرعية ولا يمكن في هذه الحالة اعتباره قرصنة.

<sup>1</sup> E.David: « les détournement d'avions et le droit international », revue publique du Droit International , 1990 Volume 5 n° 1 page 264 Droit international 1970. volume 5 n°1 p 264.

ب- أن يشكل الفعل عملا من أعمال العنف : ويتطلب هنا أن ينتج الفعل عن

استخدام القوة أو أي شكل من وسائل الضغط الأخرى.

ج- أن يكون الدافع إلى هذا الفعل تحقيق مصلحة شخصية:

ليس من الضروري أن يكون الباعث على الفعل تحقيق مكاسب مادية، بل قد يكون الباعث إرضاء رغبة في الانتقام أو استجابة لنوازع الحقد والضغينة، وكل ذلك بشرط أن يبقى الغرض من الفعل غرضا شخصيا، وبذلك لا يعتبر الاختطاف قرصنة إذا كان الدافع إليها بواعث سياسية.

د- أن يوجه الفعل ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو أموال على

ظهرها:

بمعنى أن يكون الفعل صادر عن سفينة أو طائرة ليوجه إلى سفينة أو طائرة أخرى، ويشترط أن يرتكب هذا الفعل للاعتداء على الأشخاص أو لنهب الأموال الموجودة على متن السفينة أو الطائرة، هذا طبقا لنص اتفاقية جنيف.

هـ- أن يكون الفعل صادر عن أشخاص متواجدين على ظهر السفينة أو الطائرة

### خاصة:

لا تعتبر قرصنة في مفهوم المادة الخامسة عشر من اتفاقية جنيف سالفه الذكر تغيير مسار الطائرة بالقوة بمعرفة الأشخاص الموجودين فيها<sup>1</sup>.

و- أن يرتكب هذا الفعل في البحر العام أو في أي منطقة تخرج عن نطاق

### الاختصاص الإقليمي لأية دولة :

طبقا لنص المادة الخامسة عشرة من اتفاقية جنيف، يشترط أن يرتكب الفعل ضمن منطقة لا تخضع لسيادة أية دولة كأعالي البحار مثلا، وبالتالي لا تتصف الأفعال التي تقع داخل الحدود، التي تمارس الدولة فيها الاختصاص الإقليمي مثلا المجال الجوي لدولة ما، بالقرصنة؛ فلكي تتعرض طائرة ما للقرصنة ينبغي أن تهاجمها طائرة أخرى خلال تحليقها فوق البحر العام أو فوق مكان لا يخضع لسيادة أية دولة.

<sup>1</sup> S.Jacob " la piraterie aérienne" revue international de droit pénal », 1997 page 165

وبهذا الخصوص يمكن الإشارة أن الأفعال التي تعتبر قرصنة في مفهوم اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، لا تنطبق وحالات اختطاف الطائرات التي تجري في المجال الجوي لدولة ما، وهذا ما بينته الوقائع الحية لمختلف عمليات الاختطاف<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني : جذورها

إن أعمال العنف وأعمال القوة التي يتعرض لها النقل الجوي ليست وليدة الساعة، بل يعود تاريخها إلى بداية القرن العشرين، حيث سجل آنذاك أول اعتداء على حق استعمال الطائرة والطيران، وكانت البداية في سنة 1913 عندما قام شخص يدعى " كوكورال " بوضع أعمدة من الخشب يتراوح طولها ما بين 10 و11 مترا، في واجهة باب حظيرة تابعة للمدعي المسمى بـ " كيليموا " الذي كان آنذاك يتمرن على عملية الطيران بواسطة طائرة تدريبية خاصة، وذلك بغرض اعتراض حركة الهبوط وصعود الطائرة.

وأمام هذا العمل قام " كيليموا " بعرض القضية أمام العدالة رافعا دعوى ضد المسمى " كوكورال "، وفي 19 فيفري 1913 أصدرت المحكمة المدنية بكومبياني بفرنسا حكما على المدعى عليه بإزالة الأعمدة ومطالبته بتعويض المدعي.

<sup>1</sup> أنظر الأمثلة المشار إليها في المطلب الثاني من المبحث الأول، الفصل الأول.

وقد أثارَت هذه القضية و التي عرفت آنذاك بقضية " كليموابيار " ، جدالا لدى رجال القانون في فرنسا في تلك الفترة، خاصة فيما يتعلق بتحديد الطبيعة القانونية للجو، وحدود التمتع بالملكية وبصفة خاصة تفسيرات المواد 552 و544 من القانون المدني الفرنسي.

ويعتبر هذا الحادث بداية لعملية الاعتداء على حركة النقل الجوي، وإن كان الفعل مرتكبا من خارج الطائرة إلا أنه كيف على أنه تهديدا لسلامة النقل الجوي وحرية التنقل.

وتكررت الحوادث فيما بعد، فقد سجل التاريخ اعتداء آخر في قضية " قابيسا قورمو " " Gourmand capucin " الشهيرة بسويسرا، عندما قام شخص صاحب فندق مجاور لمطار جنيف الدولي، بتوجيه رسالة تهديدية إلى مديرية النقل يعبر فيها عن نيته في وضع فوق سطح الفندق كورات مملوءة بالغاز مربوطة على سطح الأرض بواسطة خيوط حديدية بغرض اعتراض حركة ونشاط الطائرات، لما لاحظته من أن عملاءه أو زبائنه أصبحوا لا يترددون على الفندق بشكل المعتاد بسبب ضجيج الطائرات وحركة نشاط المطار المرابط لفندقه. وقد عرضت وقائع القضية آنذاك أمام العدالة التي فصلت فيها فيما بعد لصالح مديرية المطار.

وباستثناء هاتين الحالتين اللتين تعرضتا لجانب من جوانب الاعتداء على سلامة النقل الجوي، إلا أنهما اعتبرتتا آنذاك من أهم الأحكام القضائية، التي كرسّت أصل القرصنة الجوية، ومنه استلهمت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 بعض أحكامها فيما بعد.

وقد توالى فيما بعد سلسلة الاعتداءات بحيث سجل في سنة 1931 بالبيرو أول عملية قرصنة جوية أو بما يعرف حسب اتفاقية طوكيو ولاهاي بالاستيلاء الغير المشروع على الطائرات، حيث قام ثوار البيروفيين حينها بتحويل طائرة خط داخلي وانتهت العملية بعدها بالإفراج عن ركاب وطاقم الطائرة بعد تلبية لمطالب الثوار واعتبر الحادث آنذاك أول عملية اعتداء على النقل الجوي.

وبعد دخول اتفاقيتا طوكيو ولاهاي أصبح يطلق على هذه الأعمال أو الأفعال اسم اختطاف الطائرات لعدم تطابق مفهوم القرصنة مع قواعد الاتفاقية في هذا المجال.

## المطلب الثاني : مخاطر و أهداف القرصنة الجوية:

تتعدد وتتنوع بواعث العنف أو الإجرام الموجه إلى الطيران المدني الدولي؛ فالبواعث قد تكون سياسية أو تاريخية أو اقتصادية أو إعلامية أو شخصية، وإن كانت البواعث السياسية تحتل المقام الأول بين هذه البواعث، وتتم أعمال القرصنة باستخدام الأسلحة واللجوء إلى أعمال العنف داخل الطائرة.

### الفرع الأول : مخاطر القرصنة الجوية:

تتم عملية الاستيلاء على الطائرات في الجو من خلال العنف أو التهديد به الذي يمارسه الخاطف على قائد الطائرة، وفي العديد من الحالات بصاحب الاستيلاء على الطائرة عنف آخر يقع على ركبها أو طاقمها مما يؤدي إلى إزهاق أرواح بعضهم، أو طاقم الخدمة.

ويسلك مختطف الطائرة من أجل السيطرة عليها أساليب عديدة تشمل استخدام الأسلحة النارية أو القنابل اليدوية، أو المتفجرات أو الأسلحة البيضاء وفي بعض الأحيان الأسلحة الزائفة<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> هيثم أحمد الناصري " خطف الطائرات " دراسة في قانون الدولي و العلاقات الدولية \_ المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 1988، ص 28.



والواقع أن استخدام الأسلحة النارية أو اللجوء إلى العنف داخل الطائرة يعرض الراكب، وكل فرد من أفراد الخدمة، كما يعرض الطائرة ذاتها مع حمولتها من المتعة والوقود، لخطر جسيم.

فاستعمال الأسلحة النارية داخل الطائرة يؤدي إلى إتلاف أحد الأجهزة الرئيسية في الطائرة فيفقدتها توازنها، أو يتسبب في تعطيل محركاتها، أو يقتل أو يجرح بعض ملاحها أو ركابها، كذلك قد يقوم الخاطف بتوجيه الطائرة إلى مناطق مجهولة لا تملك قيادة الطائرة خرائط أو معلومات عنها أو إجبارها على الهبوط في المناطق لا تصلح للهبوط، فضلا عن خطر نفاذ الوقود قبل تمكن الطائرة من بلوغ الجهة التي يحرص الخاطف عن إنزالها فيها.

كما تمتد مخاطرها إلى المساس بأمن وسلامة البشرية المتواجدة على سطح الأرض باستعمال الطائرات كقنابل محلقة، ولعل أحداث 11 من سبتمبر 2001 خير دليل، حيث خلفت الحوادث مقتل أكثر من 3330 ضحية إضافة إلى وفاة كل مسافري الطائرات الأربعة بعد ارتقاء الطائرتين التابعتين لشركة الخطوط " يوناتيد " بمركز التجارة الدولي، واستخدمت الطائرة المدنية الثالثة تم اختطافها أيضا للاعتداء على مبنى وزارة الدفاع الأمريكي، " البانتغون " والطائرة الرابعة ولكنها سقطت وتحطمت قبل بلوغ هدفها.

## الفرع الثاني : أهدافها

تفق البواعث السياسية خلف الكثير من عمليات العنف الموجه إلى الطائرات المدنية، بغية المطالبة بحق تقرير المصير أو الاستقلال السياسي لشعب من الشعوب أو لطائفة أو لأقليات تقيم داخل دولة من الدول، أو الاحتجاج على موقف أو سياسة تتبناها دولة ما، أو رغبة في إنزال الضرر بمصالح دولة معينة أو لإنقاذ حياة بعض المناضلين المحتجزين في سجون دولة ما.

والواقع يعطينا أمثلة كثيرة من ذلك قيام بعض أفراد المقاومة الشعبية اللبنانية في 14 جويلية 1967 باختطاف إحدى الطائرات الأمريكية بعد إقلاعها من مطار أثينا باليونان بهدف الإفراج عن المعتقلين من الشيعة في السجون الإسرائيلية، كذلك قيام مجموعة تابعة للجبهة الشعبية لتحرير فلسطين في أوت 1970 باختطاف ثلاث طائرات إحداها تابعة لشركة الخطوط الجوية العالمية الأمريكية (TWA) والثانية تابعة لشركة الخطوط الطيران السويسرية، والثالثة لشركة الخطوط الجوية البريطانية، حيث تم إرغام أو إجبار الطائرات الثلاث على الهبوط في إحدى المطارات المهجورة في المملكة الأردنية الهاشمية<sup>1</sup>.

وكان وراء هذا الاختطاف أهداف هي إطلاق سراح عدد من الفدائيين

الفلسطينيين من السجون الإسرائيلية وتم بالفعل الاستجابة لبعض هذه المطالب.

<sup>1</sup> د. محمد مخيمر الهادي: "مجلة الحقوق"، مجلس النشر العلمي، السنة التاسعة عشرة، العدد الأول، مارس، 1995.

كما قد يقف وراء هذه الاختطافات، أهداف استقلالية كقيام بعض المجموعات أو أقليات التابعة للحزب الكردي بمهاجمة وضرب المصالح التركية داخل وخارج الأراضي التركية بغية الحصول على حق تقرير المصير للأقليات الكردية في جنوب تركيا.

كما توجه أعمال القرصنة الجوية الموجهة ضد سلامة الطيران المدني الدولي إلى تحقيق أهداف شخصية أو ذاتية، كالمطالبة بخروج أو مغادرة دولة ما، أو قوات دولة ما من قواعدها، أو هروب من تنفيذ عقوبات أو أحكام جزائية.

حيث في بداية سنة 1971 اختطفت مجموعة من الأمريكيين السود طائرة تابعة للخطوط الجوية العالمية هروبا من تنفيذ عقوبة اتخذت ضدهم لارتكابهم جريمة قتل أحد رجال الأمن.

كما قد تلجأ بعض المنظمات أو الجماعات الثورية إلى الاستيلاء على الطائرات المدنية في الجو بهدف جلب الانتباه الرأي العام العالمي عن قضايا يدافعون عنها بغرض كسب تأييد ولفت انتباه الرأي العالمي<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> د. أحمد جلال عز الدين: "الإرهاب والعنف السياسي"، دار الحرية للطباعة والنشر، 1986، ص 151-162.

كما قد يكون الدافع من استخدام العنف تحقيق مآرب أو أغراض اقتصادية كقيام بعض الجماعات الفدائية الفلسطينية بمهاجمة الخطوط الجوية الإسرائيلية "العال" بالقول أن ضرب هذه الطائرات من شأنه أن يؤدي إلى إلحاق أضرار اقتصادية بدولة إسرائيل وخاصة النشاط السياحي الذي يعتبر مصدر من مصادر الدخل الإسرائيلي<sup>1</sup>.

وكثيرا ما يكون الباعث هو المطالبة بمبالغ مالية أو فدية حيث في 25 نوفمبر 1971 تمكن مواطن أمريكي من خطف طائرة بوينغ، وطالب شركة الطيران التي تتبعها الطائرة بفدية، وتمكن في الأخير الخاطف من الحصول على هذه المطالب بعد هبوط الطائرة في أحد المطارات.

وبعد حرب الخليج أصبح العراق محور عمليات خطف الطائرات الخليجية وكان آخرها محاولة قام بها عراقي لخطف طائرة تابعة لشركة الطيران الخليج كانت تقوم برحلة بين بانكوك وأبوظبي<sup>2</sup>، تأييدا للرئيس العراقي وتحسيسا للرأي العالمي بمعاناة الشعب العراقي من جراء الحظر الدولي المفروض عليه منذ غزوه للكويت في 1990.

<sup>1</sup> د. محمد مجدوب : "خطف الطائرات"، مرجع سابق، ص6.

<sup>2</sup> دبي، ( أف ، ب ) إسلام أون لاين 28-01-2001.

ولنفس الدوافع قام يماني في 22-1-2001 بخطف طائرة تابعة لشركة الطيران اليمنية كانت تقوم برحلة داخلية بين صنعاء وعدن وتوجه بها نحو جيبوتي، وكانت الطائرة تقل السفارة الأمريكية في اليمن " باريره بودين " تأييدا ومساندة للشعب العراقي<sup>1</sup>.

وقبل هذا الحادث بأشهر قليلة وتحديدا في 14 سبتمبر 2001 قام عراقي بخطف طائرة تابعة لشركة الطيران القطرية، كانت تقوم برحلة بين الدوحة وعمّان توجه بها إلى السعودية هروبا من نظام الحكم العراقي طالبا بذلك اللجوء السياسي في القطر.

وفي المقابل قام ضابطا أمن سعوديان في 14 أكتوبر من نفس السنة بإجبار طائرة " بويينغ 777" تابعة للخطوط الجوية السعودية، والتي كانت تقوم برحلة بين جدة ولندن على الهبوط في بغداد، حيث أفرجا عن ركابها بسرعة، وتمكنت السلطات العراقية من السيطرة على الخاطفين.

ويقول أحد المسؤولين الخليجين: " إن العراق أصبح أكثر فأكثر في وسط عمليات قرصنة جوية وهذا مؤسف وسيضر بالعراقيين في الخارج الذين سيواجهون المزيد من المضايقات في مطارات العالم."

<sup>1</sup> صحيفة اخبار العرب الإماراتية 28 جانفي 2001 .

## المبحث الثاني : ظاهرة اختطاف الطائرات :

يعتبر اختطاف الطائرات من أخطر الظواهر الإجرامية التي عرفها العالم تقريبا منذ سنة 1948، خاصة بعد انقسامه إلى معسكرين واشتداد الخصومة والمنافسة بينهما، وتحولت أوروبا فيما بعد مسرحا لها، وأول من قام بذلك بعض المواطنين من رومانيا وتشيكوسلوفاكيا، حيث قاموا باختطاف الطائرات إلى المعسكر الغربي هروبا من الأنظمة الاجتماعية التي سادت أوروبا ابتداء من سنة 1948، ومن بعد تزايدت حوادث اختطاف الطائرات في أنحاء العالم، بحيث عرفت الفترات الممتدة من عام 1968 إلى عام 1969 وقوع أكثر من 89 جريمة اختطاف في العالم، كما عرفت الفترة الممتدة من عام 1970 إلى 1994 وقوع أكثر من 517 حالة اختطاف.

سوف نحاول في هذا المبحث الوقوف على أهم الجوانب الظاهرة لتعرض لمدى مطابقة مفهومها مع مفهوم "القرصنة"، ثم نتطرق بعدها لدراسة مكانة ظاهرة الاختطاف كجريمة ضمن جرائم القانون الدولي العام.

## المطلب الأول : الطبيعة القانونية لاختطاف الطائرة :

يعتبر اختطاف الطائرة سبب من أحد أسباب الحوادث الجوية<sup>1</sup> التي تخل بالسير المعتاد للرحلة الجوية، والمتمثل في الاستيلاء على الطائرة المدنية في الجو أثناء طيرانها وإرغام ملاحيتها على تغيير اتجاهها والهبوط بها في غير المكان الذي كان مقررا أصلا، زيادة على أخذ الركاب وقائدها كرهائن للمساومة عليهم وقد تناولت المادة الحادية عشرة من اتفاقية طوكيو تعريف اختطاف الطائرة والعناصر الواجب توافرها لقيام هذه الجريمة، وعلى نحو مماثل تطرقت المادة الأولى من اتفاقية لاهاي لسنة 1970 لردع اختطاف الطائرات<sup>2</sup>.

غير أن التساؤل الذي يطرح ما إذا كانت ظاهرة الاختطاف تعتبر فعليا عن مضمون القرصنة حتى نعطي لها الصفة التي تستحقها.

## الفرع الأول : اختطاف الطائرة ليس من قبيل القرصنة :

لقد بينا سابقا من تعريف القرصنة على أنها جريمة يكون الفعل المرتكب فيها صادر عن أحد ملاحيتها سواء بالنسبة للسفن أو الطائرات أو أحد المسافرين عليها، وأن يتضمن هذا الفعل استعمالا غير المشروع للقوة والعنف، على أن يكون الدافع

<sup>1</sup> أنظر الملحق رقم 1.

<sup>2</sup> انظر تفصيلات هذه الاتفاقيات ضمن الفصل الأول.

من وراء هذا الفعل تحقيق أغراض خاصة، ويشترط أن يقع هذا الفعل في البحار العامة أو أي مكان لا يخضع لسلطة أي دولة ضد سفينة أو طائرة، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة<sup>1</sup>.

أما فعل الاختطاف فيتمثل في الاستيلاء والتدخل بصورة غير قانونية، باستعمال القوة أو التهديد باستعمالها، أثناء تحليق الطائرة، أضف إلى ذلك ما تشترطه اتفاقية لاهاي أن يقع الفعل أثناء الطيران، أي منذ اللحظة التي يتم فيها إغلاق أبواب الطائرة الخارجية عقب شحنها، حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من هذه الأبواب بغية تفرغ الطائرة.

وبالتأمل في هذه التعريفات لجريمتي القرصنة واختطاف الطائرة، يتبين لنا أن المفهومين مختلفين، والشيء الجامع بينهما هو العنف أو القوة في الأعمال المكونة لكل منها الموجهة لهذه الوسيلة، على الرغم أن المادة الخامسة عشرة من اتفاقية جنيف لأعالي البحار السالفة الذكر سابقاً<sup>2</sup>، قد أعطت تعريفاً للأعمال المشابهة التي توجه ضد الطائرات.

<sup>1</sup> د. منصور الصاوي - المرجع السابق - ص 263.

<sup>2</sup> من خلال التعريف الوارد للقرصنة الجوية المبحث الأول من الفصل الأول.



وعليه : يمكن استخلاص نقاط الاختلاف فيما يلي :

**أولاً :** أن الهدف من القرصنة هو تحقيق أهداف ومصالح ذاتية أو شخصية وأن يكون الدافع تلبية لمكاسب شخصية لا لأغراض عامة كحالة استيلاء ملاحى سفينة أو طائرة على قيادة سفينة أو طائرة لتحقيق منافع شخصية وبدون أهداف سياسية، وعلى العكس ما هو عليه الشأن لظاهرة اختطاف الطائرات والتي تقف البواعث السياسية خلف الكثير من عمليات اختطاف وبعيدة كل البعد عن تحقيق الأغراض الشخصية.

**ثانياً :** يتطلب لتوافر في صفة فعل القرصنة أن تتم في منطقة تخرج عن النطاق الإقليمي لأية دولة، سواء بالنسبة للمجال الجوي أو البحري منه، أما حوادث اختطاف الطائرات فتقع أثناء تحليق الطائرة فوق أقاليم الدول.

**ثالثاً :** يشترط لتوفر فعل القرصنة أن يوجه الفعل من سفينة أو طائرة ليرتكب ضد سفينة أو طائرة أخرى، وهذا ما يتعارض بتاتا مع مفهوم جريمة الاختطاف الواردة تعريفها ضمن اتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الشأن. وعليه يمكن القول إن مفهوم الاختطاف لا يمكن بأي حال من الأحوال أن يندرج ضمن مفهوم القرصنة لعدم توافق ومطابقة مبادئ وأحكام كل منهما، وإن كانت قد استخدمت الكلمة فيما سبق من خلال الأفعال والجرائم التي وقعت آنذاك، غير أنها تبقى قاصرة عليها دون

غيرها من الأفعال التي ارتكبت بعد دخول الاتفاقيات الدولية المبرمة في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية.

## الفرع 2: اختطاف الطائرة كمفهوم لشبه القرصنة:

يتفق الكثير من فقهاء القانون الدولي العام أن ظاهرة اختطاف الطائرات تعتبر من قبيل شبه القرصنة<sup>1</sup>، مستندين في ذلك على فكرة الاختصاص في الردع والعقاب في كل من الجريمتين : القرصنة واختطاف الطائرات.

وقد اعتبرت اتفاقية جنيف المتعلقة بالقرصنة أنها جريمة دولية، تهدد مصالح وأمن الجماعة الدولية الأمر الذي يمنح لهذه الدول الحق في العقاب أو الاختصاص باعتباره حقا ملازما للجريمة الدولية، وهذا ما خصته بالذكر المادة الرابعة العشرة من اتفاقية جنيف " ... بأن جعلت لكل الدول الحق في ردع وعقاب مرتكبي هذه الجريمة "، كما أن اتفاقية طوكيو من جهتها تعطي اختصاصا مشابها، وهذا ما نصت عليه كل من المواد الثالثة والرابعة منها ، إذ تمنح بموجبها اختصاص للدول المسجلة فيها الطائرة، والدول التي تقع الجريمة في فضائها الجوي في ردع وعقاب عن هذه الجرائم التي تقع على متن الطائرة، كما تحث من جهتها المادة الحادية عشرة من

---

<sup>1</sup> رأي كل من الدكتور محمد منصور الصاوي والدكتور سامي بسير والأستاذ جاكوب وغيرهم.

ذات الاتفاقية الدول المتعاقدة على اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية واللازمة لاستعادة قيادة الطائرة المختطفة إلى قائدتها الشرعي.

أما اتفاقية لاهاي بدورها عالجت موضوع الاختصاص من خلال مادتها

الرابعة مع توسيع نطاقه ليشمل كل من:

أ- دولة تسجيل الطائرة.

ب- دولة مكان هبوط الطائرة المختطفة.

ج- دولة مكان إقامة مستأجر الطائرة.

د- دولة مكان تواجد المختطف.

وعليه، يمكن القول إن الحق في الاختصاص والردع والعقاب في القرصنة

يتشابه مع ما هو مقرر في اتفاقية طوكيو ولاهاي ، وغاية ما في الأمر أن هذا الحق

في جرائم الاختطاف حق للأطراف في الاتفاقية، دون غيرها من الدول الأخرى<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> الحق في الاختصاص والردع والعقاب في جريمة القرصنة حق مقرر لكافة الدول (حق عام).

وفي الأخير، إذا كانت اتفاقية طوكيو تميل أكثر إلى مفهوم شبه القرصنة فإن اتفاقية لاهاي قربت بين اختطاف الطائرات والقرصنة من حيث توسيع نطاق الاختصاص القضائي بهدف تضيق الخناق على مرتكبي هذه الجرائم وإنزال العقوبات الكاملة عليهم<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: الطبيعة الدولية لجريمة اختطاف الطائرات:

الملاحظ أن الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الشأن لم تتناول أي منها تحديد الطبيعة الدولية لهذه الجريمة، بالرغم من العديد من المحاولات التي بذلت على اعتبار جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بمثابة جريمة دولية، فقد بادر من جهة الاتحاد الدولي لعمال النقل بمجموعة من المقترحات إلى اللجنة الفرعية للجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني الدولي لمكافحة حوادث اختطاف الطائرات أو الحد منها، واعتبار أيضا اختطاف الطائرات المستخدمة في الرحلات الجوية المنتظمة أو الاعتداء المسلح على الطائرات سواء وقع على الأرض أو في الجو بمثابة جريمة دولية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> د. سامي البشير: "هل اختطاف الطائرات قرصنة في القانون الدولي العام"، مجلة العلوم القانونية، كلية الحقوق، بغداد، العدد 2، 1969، ص 58.

<sup>2</sup> ICAO - DOC 8338

كما تقدمت العديد من الدول بجملة من اقتراحات، فاقترحت سويسرا مثلاً أثناء انعقاد مؤتمر لاهاي لسنة 1970، على إدماج فقرة ضمن صياغة المادة الأولى من نص الاتفاقية تعتبر فيه الاستيلاء غير المشروع على الطائرات جريمة دولية. كما قدمت أيضاً الولايات المتحدة الأمريكية من خلال ممثلها لدى منظمة الطيران المدني إلى الأمين العام للمنظمة بطلب إضافة بروتوكول إلى اتفاقية طوكيو لسنة 1963 يتضمن النص على أن الاستيلاء غير المشروع على الطائرات في حالة الطيران يعد ارتكاب للجريمة الدولية<sup>1</sup>.

### الفرع الأول : اختطاف الطائرات كجريمة من جرائم القانون الدولي العام

على الرغم من أن اتفاقية لاهاي لسنة 1970 لا تنص صراحة على اعتبار هذه الجريمة جريمة دولية، إلا أنه من الناحية العملية سترتب على انضمام الدول إليها التزامهم بتعديل تشريعاتهم العقابية السارية، بحيث تنص فيها صراحة على اعتبار فعل الاستيلاء غير المشروع جريمة مما يجعلها أشبه بالجريمة الدولية.

<sup>1</sup> الخطاب الذي ألقاه ممثل الولايات المتحدة الأمريكية لدى منظمة الدولية للطيران بتاريخ 31 جانفي 1969.

هذا وإن كان يبدو لنا الآن أن هذه الجريمة أصبحت من الجرائم القانون الدولي العام على غرار الجرائم الأخرى، جرائم ضد الإنسانية كإبادة الأجناس، وجرائم الحرب<sup>1</sup>... إلخ بسبب دخولها في القانون الدولي الجنائي العرفي.

ويؤيدنا في هذا الرأي العديد من الكتاب وشراح القانون الدولي الجنائي وخاصة إذا أخذنا في الاعتبار أن معظم التشريعات العقابية في النظم القانونية الرئيسية في العالم تعتبر اختطاف الطائفة جريمة يعاقب عليها، كما أن الضمير العام للدول والشعوب والأفراد قد استقر على إجرامية هذه الأفعال وضرورة اتخاذ التدابير القمعية للحد منها، وخاصة على المستوى الدولي<sup>2</sup>.

وعلى العموم فإن اختطاف الطائرات جريمة من جرائم القانون الدولي العام وذلك للاعتبارات الآتية :

**أولاً:** أنه من المسلم به أن جرائم القانون الدولي العام تعتبر من الفئة الجرائم التي تشكل مساساً وعدواناً على المصلحة تخص الجماعات الدولية بأجمعها<sup>3</sup>، ومن ثمة فاختطاف الطائرات يشكل عدواناً على هذه المصلحة الحيوية التي تهم الجماعات الدولية من جهة، وخطورتها على حركة الطيران المدني الدولي والملاحة الجوية من جهة أخرى، شأنها في ذلك شأن جرائم القرصنة البحرية والتي تمس بأمن الملاحة

<sup>1</sup> الجرائم المنصوص عليها في اتفاقية جنيف الأربعة الموقعة في 1949.

<sup>2</sup> د . عبد العزيز مخيمر عبد الهادي المرجع السابق ص 92.

<sup>3</sup> على خلاف عن الجرائم القانون الداخلي التي تمثل عدواناً يهدد مصلحة الدولة بعينها.

البحرية كلها، و منها فإنه لا ريب أن اختطاف الطائرات يمثل اعتداءات على أمن وسلامة الجماعة الدولية بعينها.

**ثانياً:** من المؤكد عليه أن الطابع الدولي لهذه الجرائم يرقى إلى درجة منح الاختصاص العام أو العالمي أي بما يعرف بمبدأ عالمية الاختصاص الجنائي الذي يمنح لكل دولة الحق أن تضع يدها وتلقي القبض على من يدان بمثل هذه الجرائم وتسليط العقاب عليه.

وللتأكيد على الصفة الدولية لهذه الجريمة فإن مجلس الأمن في قرار له صادر في 09 سبتمبر 1970 تحت رقم 286 راح يطالب فيه الدول باتخاذ الإجراءات اللازمة والضرورية للقضاء على اختطاف الطائرات وكل ما من شأنه المساس والإعاقة بحركة الملاحة الجوية، وذهب اقتراح آنذاك إلى المطالبة بإنشاء محكمة جنائية دولية متخصصة في معاقبة جرائم اختطاف الطائرات<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني : الإرهاب الجوي كمفهوم لجريمة اختطاف الطائرات:

يعتبر الإرهاب من أخطر القضايا التي عرفت البشرية خلال القرن الواحد والعشرين لتعدد صورته وأشكاله، كان من الصعوبة إعطاء تعريف واحد أو تعريف جامع للإرهاب الدولي لغياب فهم مشترك لمضمون المصطلح، وأول محاولة

<sup>1</sup> اقتراح السكرتير العام السابق للأمم المتحدة السيد " يوثانت " في 14 سبتمبر 1970.

لتقنين الإرهاب كانت من اهتمام عصبة الأمم أول منظمة عالمية إلا أن محاولاتها آنذاك باءت بالفشل.

ولم تصبح مسألة الإرهاب مسألة مطروحة إلا في بداية السبعينات على إثر الهجوم الذي شهده كل من مطار " اللد " باليابان الذي أسفر عن مقتل أكثر من 28 شخصا وجرح 78 آخرين<sup>1</sup>.

وقد أثارت هذه الحادثة مع غيرها من الحوادث الأخرى، انتباه الرأي العام إلى خطر الإرهاب، وسارعت الأمم المتحدة إلى إدراج هذا الموضوع في جدول أعمال جمعيتها<sup>2</sup>، وأدانت من خلال قراراتها الإرهاب بشكل قاطع، وبجميع صورته وأساليبه بما فيها الجرائم الإرهابية التي تمس بأمن وسلامة الطيران المدني سواء الناتجة عنها من الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (اختطاف الطائرات) أو التفجير أو احتجاز الركاب كرهائن<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> كان الهجوم من عمل الجيش الأحمر الياباني سنة 1972.

<sup>2</sup> قرارات الصادرة في تاريخ 1985/12/9 و في 1987/12/7 بعد الهجمات الإرهابية التي عرفها مطار "روما" الدولي.

<sup>3</sup> (3) أنظر تصريح بون لسنة 1978 لمجموعاته السبع حول القرصنة الجوية:

« Les chefs d'Etat et de gouvernements, préoccupés par le terrorisme et les prises d'otages, déclarent que leurs gouvernants intensifieront leurs efforts communs pour combattre le terrorisme international. A cette fin, au cas où un pays refuserait d'extrader ou de poursuivre ceux qui ont détourné un avion et/ou pour ne rendre pas un avion détourné, les chefs d'Etat et de gouvernements ont pris la résolution commune de faire intervenir immédiatement leurs gouvernements pour interrompre tous les vols vers ce pays, en même temps, leurs gouvernements prendront des mesures pour interdire l'arrivée de tous les vols organisés par les compagnies aériennes de ce pays ».



غير أن في نهاية الثمانينات توجهت الأعمال الإرهابية لضرب الأهداف الجوية مطارات وطائرات عن طريق تحويلها وتفجيرها أثناء طيرانها، ويمكن في هذا المقام ذكر حادثتي: "بوينغ بنام" التي انفجرت في سماء لوكربي في 21 ديسمبر 1988 والتي أسفرت عن مقتل أكثر من 270 ضحية، وحادث ديسي 10 إياتا فوق سماء النيجر سبتمبر 1989، وخلفت عن مقتل أكثر من 171 شخصا.

وإثر هذه الحوادث كانت الدعوات إلى إبرام العديد من الاتفاقيات لتعريف الإرهاب الدولي وتحديد فوارقه، حيث أثمرت جهود الأمم المتحدة إلى إبرام أكثر من 12 اتفاقية تتناول موضوع الإرهاب، ليشهد بداية لظهور مفهوم هذه الجريمة في إطار القانون الدولي العام وأهمها اتفاقية نيويورك:

**الأولى:** لقمع الهجمات الإرهابية بالقنابل والمتفجرات الموقعة في 15 ديسمبر

1997.

**والثانية:** لقمع تمويل الأعمال الإرهابية الموقعة في 09 ديسمبر 1997.

ولعل أهم الوثائق التي صدرت مؤخرا عن الأمم المتحدة بعد الهجمات الإرهابية الانتحارية الناتجة عن أربع عمليات اختطاف لطائرات تابعة للخطوط الجوية الأمريكية هو القرار رقم 1373 والذي أدان فيه استخدام الطائرات كقنابل محلقة، كما حث فيه الدول على ضرورة التعاون لمحاكمة الإرهاب الجوي.

## الفصل الثاني:

الاتفاقيات الدولية العامة في  
شأن الجرائم المتعلقة بسلامة  
الطائرات والملاحة الجوية

## الفصل الثاني: الاتفاقيات الدولية العامة في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة

### الطائرات والملاحة الجوية

لقد أصبح النقل الجوي عرضة لنوع جديد من المخاطر وتتمثل في أعمال العنف الموجهة ضد الطيران المدني وبصفة خاصة في محاولات اختطاف الطائرات وتحويل مسارها بالتهديد والقوة، وكذا الاعتداءات التي تقع على الركاب داخل المطارات.

وإزاء تصاعد هذه الظاهرة دعت العديد من الدول إلى ضرورة التعاون من أجل وضع حد لها، في إطار منظمة الطيران المدني الدولي، التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، كذلك اهتمت من جهتها العديد من المنظمات الدولية غير الحكومية بهذه الظاهرة كالاتحاد الدولي لجمعيات طياري الخطوط الجوية والجمعية الدولية لنقل الجوي (IATA)، وسعت إلى إيجاد قواعد وضوابط قانونية إدارية لمنع هذه الظاهرة أو لحد منها باتخاذ التدابير الكفيلة بتأمين الملاحة الجوية الدولية.

وتمخضت هذه الجهود من خلال إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية تهدف إلى النهوض بالتعاون الدولي في مجال منع وقمع هذه الجرائم، وتم ذلك بالموافقة على اتفاقية طوكيو لسنة 1963 في شأن الجرائم والأفعال التي ترتكب على متن

الطائرات، واتفاقية لاهاي لسنة 1970 بشأن منح الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، واتفاقية وبروتوكول مونتريال بشأن قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني والتي ترتكب بداخل المطارات والموقع عليهما 1973 و1988<sup>1</sup>.

يكتسي إبرام مثل هذه الاتفاقيات أهمية بالغة، من حيث حماية مرفق النقل الجوي الدولي كما يترتب عنها توسيع وتجانس، وإن لم يكن توحيد نطاق التجريم الدولي والوطني للأفعال التي ترتكب ضد سلامة هذا المرفق، وإلزام الدول الأطراف إن لم تكن قد فعلت ذلك، على إدخال مفهوم الجريمة الموجهة لسلامة الطيران المدني في تشريعاتها العقابية<sup>2</sup>.

كما تساهم هذه الاتفاقات الدولية بحث الدول على إيجاد ووضع ضوابط قانونية بغية منع وقوع الجريمة الموجهة إلى سلامة الطيران المدني، وقمعها إذا ارتكبت، وإحالة مرتكبيها إلى جهات القضائية المختصة لإنزال العقاب بهم جراء ما

<sup>1</sup> D. CASANOVA, « Droit aérien, procédures du contrôle de la circulation aérienne » matière: JAR/FCL/010, page 45.

<sup>2</sup> يتضح من مراجعة التشريعات الوطنية المعنية الطيران المدني ومكافحة الجرائم التي ترتكب ضد سلامة الطائرات قبل إبرام الاتفاقيات المشار إليها، مدى التباين والاختلاف بين هذه التشريعات في معالجة تلك الجرائم، كما يتضح أن العديد من التشريعات الوطنية لم يرد فيها أية نصوص بشأن الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.

اقترفوه، وتسليمهم إلى دولة تطلب ذلك إذا كانت هناك بعض الموانع القانونية التي تحول دون إحالة المتهمين إلى المحاكم الوطنية<sup>1</sup>.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن محاكمة مرتكبي جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، أو غيرها من الجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني غالباً ما تصطدم بالقواعد المعروفة في القانون الجنائي ومن بينها قاعدة لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص، وإقليمية الاختصاص الجنائي كقاعدة عامة، وعدم جواز التسليم في الجرائم ذات الطابع السياسي، خاصة إذا ارتكبت الجريمة في إقليم دولة معينة أو في فضائها الجوي وتمكن الخاطف من الهروب إلى دولة أخرى، وهو الأمر الذي عملت اتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال على التغلب عليه بشكل يسمح بملاحقة الخاطف وإحكام الحصار حوله ومنعه من الإفلات من العقاب.

كما تساهم هذه الاتفاقيات في تكثيف التعاون الدولي بين الدول لمكافحة ظاهرة أعمال الإجرام والإرهاب الموجهة إلى سلامة الطيران المدني، ومما لا شك فيه أن تحديد تدابير التعاون التي تلتزم بها كل دولة على المستوى الدولي يفضل بكثير ترك الأمر لتقدير كل دولة، ومن المتصور في غياب التزام دولي أن تتقاعس الدول طلباً للسلامة أو منعاً للمشاكل من اتخاذ أي إجراء موجه إلى الطيران الدولي المدني.

<sup>1</sup> د عبد العزيز مخيمر عبد الهادي ، المرجع السابق، ص 83.

أخيراً، تساهم الاتفاقيات الدولية المعنية بمكافحة جرائم اختطاف الطائرات في إزالة العقوبات القانونية التي تقف في وجه ملاحقة مرتكبي هذه الجرائم أو محاكمتهم، وخاصة فيما يتعلق بجواز محاكمة الجرائم التي لا تمس المصالح الوطنية أو تلك التي تقع خارج حدود الاختصاص الإقليمي أو الشخصي للدولة<sup>1</sup>.

وسنحاول في هذا الفصل دراسة الأحكام الأساسية الواردة في كل اتفاقية من الاتفاقيات السالفة الذكر، بغرض إبراز الأسباب أو الدوافع التي أدت إلى إبرامها مع تبيان أهداف التي تسعى إلى تحقيقها، والتدابير والإجراءات التي نصت عليها.

### المبحث الأول : اتفاقية طوكيو ولاهاي

تعد اتفاقية طوكيو ولاهاي من أولى الاتفاقيات الدولية التي تطرقت لموضوع الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية وغيرها من الأفعال التي ترتكب على متنها، مع تبيان الوسائل وطرق لقمعها.

وفي الحقيقة هذه الاتفاقيات جاءت بعد مجهودات طويلة، ودراسات مستفيضة بدأت في مستهل هذا القرن، قدمها كبار فقهاء القانون الجوي في هذا الميدان<sup>2</sup>، كما ساهمت من جهتها العديد من الهيئات والمنظمات الدولية بتقديم عدة مشاريع في هذا

<sup>1</sup> د عبد العزيز مخيمر عبد الهادي - مرجع السابق ص 83.

<sup>2</sup> أمثال "بول فوشي" "Paul Fanchill" "كوير : Cooper"، "كتوث" "Knanth" "بول لابراذل" "Paul De La Pradelle"، "و ميير" "Meyer" وغيرهم.

الشأن<sup>1</sup>، انتهت في الأخير بصياغة قواعد قانونية دولية في إطار اتفاقيات دولية فعرفت الأولى باتفاقية طوكيو في شأن الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات ، أما الثانية باتفاقية لاهاي بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.

وسنحاول هنا في المبحث دراسة الأحكام الأساسية الواردة في هذه الاتفاقيات لتسليط الضوء على الحلول التي أتت بها، والأهداف التي تسعى إلى تحقيقها والتدابير والإجراءات التي نصت عليها.

### **المطلب الأول : اتفاقية طوكيو في شأن الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات**

تعتبر اتفاقية طوكيو أول اتفاقية في مجال مكافحة الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات، تم التوقيع عليها في 14 سبتمبر 1963 بمدينة طوكيو اليابانية، دخلت حيز التنفيذ في 04 ديسمبر 1969 و يبلغ عدد الدول المصادقة عليها 170 دولة.

---

<sup>1</sup> مشروع معهد القانون الدولي سنة 1936 في هذا الشأن.

مشروع الغرفة التجارية الدولية خلال مؤتمر أمستردام لسنة 1929 الخاص بتنظيم جنسية المركب الهوائي وما يرتكب على متنها من جرائم و أفعال الأخرى.  
مشروع جمعية الدولية لقانون العقوبات لسنة 1957 الخاص بمعاينة ما يرتكب على متن المركبات الهوائية من جرائم.

## الفرع الأول: الأبعاد التاريخية للاتفاقية:

يتميز النقل الجوي بكونه نشاطا يتجاوز تنفيذ الحدود الإقليمية للدولة الواحدة، فالطائرة تطير بين مختلف دول تحمل ركابا من جنسيات مختلفة مما يجعله يثير صعوبات جمة وخاصة من حيث تحديد الاختصاص القضائي بالنظر في الجرائم والأفعال المرتكبة على متن الطائرات.

فسابقا حيال غياب قواعد دولية تعني بمثل هذه الجرائم، كان الاختصاص يؤول للتشريعات الجنائية الوطنية ولكن سرعان ما تبين قصور هذه التشريعات بسبب اصطدامها بقاعدة معروفة في القانون الجنائي وهي "قاعدة إقليمية القانون الجنائي".

وبعد إنشاء منظمة الطيران المدني الدولي<sup>1</sup>، اهتمت من خلال اللجنة القانونية التابعة لها بدراسة هذا الموضوع، وتحديد مبادئ الاختصاص القضائي، وتعيين القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي ترتكب على متن طائرة في حالة الطيران، ومنح قائد الطائرة سلطات قانونية على الطائرة وملاحيتها وركابها.

<sup>1</sup> منظمة الطيران المدني الدولي هي إحدى المنظمات لمنظمة الأمم المتحدة أنشأت في سنة 1947 مقرها مونتريال بكندا ومهمتها تسيير وضمان سلامة الطيران المدني.



وقد تم بالفعل سنة 1959 من خلال اللجنة القانونية الفرعية المنشأة لهذا الغرض إعداد مشروع اتفاقية في شأن الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة، وقد خضع هذا المشروع لعدة تعديلات عقدت بعد سلسلة من اجتماعات عقدتها المنظمة في مكسيكو ومريد ورييو دي جانيرو عام 1951 ومونتريال وكراكاس ، وجنيف عام 1956 ، ومونتريال 1959، وميونخ عام 1959 بوضع مشروع اتفاقية دولية لحكم هذه المسألة، وقد خضع هذا المشروع لتعديل في اجتماع اللجنة في كندا بمونتريال في سنة 1962، وقد اقترحت الصيغة النهائية في اجتماع روما في العام نفسه، وطرح المشروع من قبل المنظمة الطيران المدني على مؤتمر دولي عقد بمدينة طوكيو اليابانية و دام المؤتمر لمدة 12 يوما، من 2 أوت إلى 14 أوت 1963، وانتهى في الأخير إلى الموافقة على اتفاقية طوكيو في شأن الجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات.

## الفرع الثاني: مضمون الاتفاقية :

يتكون نص الاتفاقية من مجموعة 26 مادة عالجت مادة وحيدة منها موضوع اختطاف الطائرات، وإن كانت المواد الأخرى من الاتفاقية تظل ذات أهمية لموضوع اختطاف الطائرات، نظرا لأنها تحدد المبادئ المتعلقة بالاختصاص القضائي والسيطرة على الطائرة يجعلها قابلة لتطبيق على جريمة الاختطاف.

**فالمادة الأولى** من نص الاتفاقية تتناول تحديد مجال تطبيقها، فتطبق بالتالي على كافة الأفعال التي تعتبر في تعداد الجرائم المنصوص عليها في قانون العقوبات التي من شأنها أن تعرض للخطر سلامة وأمن الطائرة ومن بداخلها من أشخاص وأموال، والتي تحول دون ضمان السير العادي للنظام، وكما تشمل الاتفاقية على أفعال وجرائم أخرى غير معاقب عليها جزائيا<sup>1</sup>.

أما الفقرة الثانية من نفس المادة فتخص جميع الجرائم والأفعال التي ترتكب من قبل الأشخاص يشترط تواجدهم بداخل الطائرة مسجلة في دولة متعاقدة أثناء وجودها في حالة الطيران، أو أثناء وجودها فوق سطح أعالي البحار، أو في أي منطقة خارج النطاق الإقليمي لأية دولة طرفا في الاتفاقية.

<sup>1</sup> تنص المادة 1 فقرة 1 على ما يلي: " تنطبق هذه الاتفاقية على ما يلي:

أ- المخالفات للقوانين الجنائية.

ب- الأفعال سواء كانت أم لم تكن في عداد الجرائم التي تحتمل أن تعرض للخطر أو التي تعرض فعلا للخطر سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال على متنها أو التي تعرض للخطر حسن النظام والضبط على متنها... "

أما الفقرة الثالثة من جهتها، تعتبر الطائرة في حالة الطيران منذ لحظة تشغيل قوة المحرك لإقلاعها حتى انتهاء هبوطها، كما أن الفقرة الرابعة من نص المادة الأولى تستثني تطبيق هذه الاتفاقية على الجرائم والأفعال التي تقع على ظهر الطائرات الحربية والطائرات المستعملة في إطار الخدمة العسكرية أو الجمركية أو الشرطة. هذا فيما يتعلق بنطاق تطبيق الاتفاقية، أما فيما يخص الاختصاص القضائي المتعلق بهذه الجرائم فإن المادة الثالثة من هذه الاتفاقية تنص على أن ممارسة الاختصاص القضائي في شأن هذه الجرائم يؤول إلى دولة تسجيل الطائرة<sup>1</sup>.

أما المادة الرابعة من الاتفاقية تمنح الاختصاص الجنائي في حالات معينة كحالة ما إذا كانت الجريمة أثر في إقليم تلك الدولة، أو تكون قد ارتكبت الجريمة من طرف أحد رعاياها، أو أنها ارتكبت ضد أحد رعاياها، أو أحد الأشخاص المقيمين فيها إقامة دائمة، أو في حالة ما إذا وجهت الجريمة ضد أمن الدولة بحيث تنص على أنه " لا يجوز للدولة المتعاقدة حال كونها غير دولة التسجيل أن تتعرض لطائرة في حالة الطيران من أجل أن تمارس اختصاصها الجنائي بالنسبة لجريمة ما ارتكبت على متن تلك الطائرة إلا في حالات الآتية :

<sup>1</sup> المعروف أنه وفقا لنص المادة 17 من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني " تكتسب الطائرة جنسية الدولة المسجلة بها "

أ- أن يكون للجريمة أثر على إقليم تلك الدولة.

ب- أن تكون الجريمة قد ارتكبها مواطن من تلك الدولة أو شخص يقيم فيها

بصفة دائمة أو ارتكبت ضده.

ج- أن تمس الجريمة أمن تلك الدولة.

د- أن تشكل الجريمة انتهاكا لأية قواعد أو أنظمة سارية في تلك الدولة

وتتعلق بالطيران أو بتحركات الطائرات.

هـ- أن تكون ممارسة هذا الاختصاص ضرورية لتأكيد احترام تلك الدولة

لأي التزام يفرضه عليها اتفاق دولي متعدد الأطراف ."

كذلك تمنح الاتفاقية وخاصة المواد الخامسة، السادسة، السابعة، الثامنة،

التاسعة والعاشر سلطة واسعة لقائد الطائرات لوقوع الأفعال والجرائم المنصوص

عليها في المادة الأولى من هذه الاتفاقية؛ فلقائد الطائرة سلطة اتخاذ الإجراءات

اللازمة لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة فيها، أو المحافظة

على النظام على متن الطائرة أو لتسليم شخص إذا ثبت ارتكابه إحدى الجرائم

المنصوص عليها في المادة الثانية عشرة الفقرة الأولى، أو إنزال ذلك الشخص من

الطائرة إذا اعتقد استنادا إلى الأسباب المعقولة أن الشخص المعني قد ارتكب أو

شرع في ارتكاب الأفعال المنصوص عليها في المادة الأولى.

كما لقائد الطائرة الحق في إلزام أعضاء الطاقم المعاون له على مساعدته إذا دعت له حاجة إلى ذلك<sup>1</sup>.

وهكذا فإن النصوص السالفة الذكر، وإن لم تتعلق بشكل خاص بجريمة الاستيلاء أو خطف الطائرة، إلا أنها تظل صالحة في هذه الحالة، وخاصة في حالة ما إذا تمكن قائد الطائرة من إحباط محاولة الاستيلاء على الطائرة، وتسليم الشخص المسؤول عن هذه المحاولة إلى سلطات الدولة التي تهبط الطائرة في إقليمها طبقاً لنص المادة التاسعة الفقرة الأولى وتزويدها بجميع المعلومات المادة التاسعة الفقرة الثالثة.

أما فيما يتعلق بموضوع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات أو ما يصطلح عليه باختطاف الطائرات فقد عالجت المادة الحادية عشرة من نص اتفاقية طوكيو والتي تنص على ما يلي:

" 1 - إذا ارتكب شخص على متن طائرة في حالة طيران عن طريق القوة أو التهديد باستخدامها فعل التدخل في استعمال الطائرة أو الاستيلاء عليها أو ممارسة السيطرة غير المشروعة على الطائرة أو إذا شرع في ارتكاب مثل ذلك

<sup>1</sup> D. CASANOVA, opcit, page 45.

الفعل، فإن على الدول المتعاقدة أن تتخذ جميع التدابير المناسبة لإعادة السيطرة على طائرة إلى قائدها الشرعي أو للمحافظة على سيطرته عليها.

(2) - في الحالات المشار إليها في الفقرة السابقة، على الدولة المتعاقدة التي تهبط فيها الطائرة أن تسمح لركابها وملاحيها بمواصلة رحلتهم في أقرب وقت ممكن وعليها أن تعيد الطائرة وحمولتها إلى الأشخاص الذين لهم الحق في تملكها بمقتضى القانون ."

طبقا للمادة السالفة الذكر فإنه يشترط توفر جملة من شروط لتوافر عناصر جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة، حتى يسمح بتطبيق جميع التدابير والإجراءات اللازمة المنصوص عليها في نص الاتفاقية:

❖ أن يكون الفعل المرتكب عملا غير مشروع:

بمعنى أن يكون الفعل صادر عن شخص ليست له سلطة أو حق السيطرة على الطائرة والتحكم فيها أو فرد رقابته عليها.

وهكذا فإن قائد الطائرة الذي يطير بها مخالفا لأوامر رؤسائه لا يعتبر حسب الاتفاقية خاطفا.

وعليه، فإن تحديد شرعية الفعل أو عدمه يبقى خاضعا لقواعد خاصة المنصوص عليها في إطار الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتنظيم الملاحة الجوية أو في ضوء التشريعات الوطنية المنظمة لها، وخاصة قوانين الدول التي يتم تسجيل الطائرات فيها.

❖ أن يصاحب الفعل أعمال العنف أو التهديد باستخدامه:

بمعنى أن يتم فعل الاستيلاء غير المشروع عن طريق استخدام العنف أو التهديد باستخدامه على أن يوجه الفعل ضد شخص أو أشخاص على متن الطائرة.

ومع ذلك لم تتضمن اتفاقية طوكيو تعريف كلمة القوة أو العنف مما أثار

التساؤل حول مدلول هذا اللفظ.

وقد اختلف الفقه بين مضيق وموسع في تفسير مفهوم كلمة القوة أو العنف.

فطبقا للنص الفرنسي للمادة الحادية عشر من نص اتفاقية طوكيو يقصد به كلمة

العنف VIOLENCE بالفرنسية، الذي يشمل القوة المادية ووسائل الضغط الأخرى

سواء كانت مادية أو معنوية، أما النص الانجليزي يكتفي باللفظ القوة FORCE

بالفرنسية للتعبير عن القوة المادية وحدها.

ونحن بدورنا نميل إلى المعنى الذي توصي به الصياغة الإنجليزية للنص، أي

استخدام القوة المادية.

❖ أن يقع الفعل على متن الطائرة:

بمعنى أن يتم الاستيلاء على الطائرة من داخلها ويستبعد بذلك حالات الاستيلاء على الطائرة من خارجها ومثال ذلك، قيام الطائرات الحربية بإجبار طائرة مدنية على تغيير مسارها والهبوط بها في دولة ما. وهذا ما حدث بالفعل عندما قامت الطائرات الحربية الأمريكية في شهر أكتوبر 1985 بإجبار طائرة مدنية مصرية على الهبوط في جزيرة صقلية الإيطالية، نظرا لاتهام بعض ركابها من فلسطينيين بارتكاب أعمال إرهابية ضد بعض رعاياها الذين كانوا على متن سفينة "أكيلي لاورو" إلى غيرها من الأمثلة الأخرى.

❖ أن يقع الفعل أثناء الطيران:

أن يقع الاستيلاء أثناء الطيران وليس في أية حالة أخرى، وتعتبر الطائرة في حالة طيران منذ لحظة تشغيل قوة المحرك لإقلاعها حتى اللحظة التي ينتهي فيها هبوط الطائرة.

فإن توفرت هذه الشروط تحقق عملية الاستيلاء غير المشروع على الطائرة، تلزم اتفاقية الدول أطرافها فيها في حالة هبوطها في أي إقليم منهم، باتخاذ كل ما من شأنه استعادة قائدتها الشرعي، السيطرة عليها وفقا للمادة الحادية عشرة الفقرة



الأولى من الاتفاقية، والسماح للركاب وطاقم الطائرة بمواصلة السفر في أقرب وقت ممكن، وإعادة الطائرة وحمولتها إلى من لهم الحق في ملكيتها.

أما المادة الثالثة عشرة والخاصة بالفقرة الثانية منها، فتنص على اتخاذ مجموعة من تدابير اتجاه الخاطف لضمان عدم هروبه وذلك وفقا للتشريع الوطني لتلك الدولة إلى وقت معقول ولازم لإتمام الإجراءات الجنائية أو إجراءات التسليم، على أن التنفيذ هذا الالتزام منوط للسلطة التقديرية للدولة المعنية، إذ أن هذا النص لا يلزم الدولة بحبس المتهم، بل قد تكتفي باستجوابه وتطلق سراحه إذا تبين عدم ثبوت التهمة ضده. والالتزام الوحيد الذي تتحمل به هو واجبها عند القبض على الخاطف أن تخطر دولة التسجيل الطائرة أو الدولة التي ينتمي إليها الشخص المقبوض عليه بحقيقة هذا الإجراء، والظروف التي أدت إلى اتخاذه وكذا إرسال نتائج التحقيق الأولى وعزمها على ممارسة اختصاصها في هذا الشأن من عدمه.

### الفرع الثالث: تقييم الاتفاقية

تعد اتفاقية طوكيو أول محاولة قانونية لمواجهة اختطاف الطائرات، أو الاستيلاء غير المشروع عليها، إلا أنها لم تكن كافية بسبب الثغرات التي تضمنتها ويمكن إجمالها في الآتي :

- أنها اكتفت بتناول الجرائم التي ترتكب على متن الطائرة من قبل الأفراد فقط، أما أعمال الاستيلاء غير المشروع من خارج الطائرة وهي لا تقل خطورة عما يرتكبه الأفراد فإنها تخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقية.

- أنها لم تبرم خصيصا لمواجهة ظاهرة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وإنما لتحديد الاختصاص القضائي بشأن الجرائم والأفعال الأخرى التي تقع على متن الطائرة، ومن ثم فإن المادة الوحيدة التي وردت بشأن هذا الاستيلاء لا تعد كافية لمواجهة الظاهرة الخطيرة التي بدأت تقلق الجماعة الدولية، وكل من له صلة بمرفق النقل الجوي الدولي.

- لم تلزم الاتفاقية الدولية هبوط الطائرة باتخاذ بعض الإجراءات القمعية ضد الخاطف أو تسليمه للدولة التي تطلب ذلك، ومن هذا المنطق يمكن القول بأن الاتفاقية تهتم بالدرجة الأولى بتأمين إعادة السيطرة على الطائرة لمن له الحق في ذلك.

- لم تعتبر الاتفاقية بصراحة الاستيلاء غير المشروع جريمة يستحق العقاب عليها، وهذا ما يفيد أنها تركت مسألة التجريم والعقاب إلى القوانين العقابية للدول وهذا ما يضيف غموضا على الاتفاقية، لاختلاف التشريعات العقابية؛ فما يعتبر

جريمة في نظر قانون العقوبات لدولة ما لا يعتبر كذلك بالنسبة لنفس القانون في دولة الأخرى.

- يعتبر تسليم المجرمين من أهم صور التعاون الدولي في مكافحة الجريمة إلا أنه لا يوجد في الاتفاقية ما يوحي بكون التسليم أمراً ملزماً وهذا ما يعاب عليها.

**المطلب الثاني: اتفاقية لاهاي بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات**

تعتبر اتفاقية لاهاي ثاني اتفاقية دولية في مجال مكافحة وقمع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب على الطائرات، تم التوقيع عليها في 16 ديسمبر 1970 بمدينة لاهاي بهولندا، دخلت حيز التنفيذ في 14 أكتوبر 1971، يبلغ عدد الدول المصادقة عليها 166 دولة.

سوف نتناول في هذا المطلب بشيء من التفصيل بدراسة الأحكام الأساسية للاتفاقية.

## الفرع الأول : الأبعاد التاريخية لإبرام الاتفاقية

أمام الزيادة المفرطة لعمليات اختطاف الطائرات، وعجز اتفاقية طوكيو عن قمعها<sup>1</sup>، قرر مجلس منظمة الطيران المدني في دورته الخامسة والستين<sup>2</sup> إحالة مسألة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات إلى اللجنة القانونية التابعة لمنظمة لإعداد مشروع اتفاقية دولية لتحريم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، وفرض عقوبات مشددة على مرتكبيها. وفي مؤتمر دبلوماسي دعت إليه المنظمة في ديسمبر سنة 1970 تمت الموافقة في مدينة لاهاي على مشروع اتفاقية جديدة<sup>3</sup>.

ويتضح من ديباجة الاتفاقية أن الهدف الأساسي الذي تسعى الاتفاقية إلى تحقيقه هو قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات. وتشير إلى أن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية تأخذ بعين الاعتبار أن الأفعال غير القانونية للاستيلاء على الطائرات أو ممارسة السيطرة عليها أثناء الطيران تجعل عرضة للخطر سلامة الأشخاص والممتلكات، وتؤثر تأثيرا خطيرا في تشغيل الخدمات الجوية الدولية، وتزعزع ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني.

<sup>1</sup> عرفت الشهور الأولى من عام 1970 أكثر من 90 حادثا لاختطاف الطائرات في أنحاء العالم.

<sup>2</sup> ICAO DOC, 8838 LC/157,P37

<sup>3</sup> ICAO DOC, 8979 LC/165

## الفرع الثاني: الأحكام الجوهرية للاتفاقية

أصبح اختطاف الطائرات في ظل اتفاقية لاهاي لسنة 1970 جريمة متميزة<sup>1</sup> بحيث نصت الاتفاقية صراحة على اعتبار الاستيلاء غير المشروع على الطائرة جريمة يتعين العقاب عليها<sup>2</sup>، وهذا ما نصت عليه المادة الأولى بالقول: " يعد مرتكب لجريمة أي شخص على متن الطائرة و هي في حالة طيران :

أ - يقوم على نحو غير مشروع بالقوة أو بالتهديد بها أو بأي شكل آخر من أشكال الإكراه بالاستيلاء على تلك الطائرة، أو ممارسة السيطرة عليها، أو يحاول ارتكاب أي من تلك الأفعال.

ب - يكون شريكا مع شخص يرتكب أو يحاول ارتكاب أي من تلك الأفعال".

والجدير بالملاحظة هنا أن هذه المادة من اتفاقية لاهاي قد اعتبرت كل محاولة ارتكاب أي فعل من الأفعال التي ذكرتها، يشكل جريمة اختطاف، زيادة على ذلك أن كل شخص يشارك في ارتكاب أو يحاول ارتكاب جريمة اختطاف يعتبر مختطفا للطائرة وهذا ما لم تتناوله بالتحديد اتفاقية طوكيو سنة 1963 السالفة الذكر، وبهذا الخصوص تختلف اتفاقية لاهاي عن اتفاقية طوكيو فلم يرد في هذه الأخيرة أي

<sup>1</sup> د محمد منصور الصاوي المرجع السابق 295.

<sup>2</sup> على خلاف اتفاقية طوكيو التي اعتبرتها مجرد جريمة عادية.

نص على اعتبار السيطرة غير المشروعة على الطائرة في حالة طيران جريمة وإنما تركت هذه المسألة لتقدير الدول.

ولم تكف اتفاقية لاهاي بالنص على اعتبار أفعال استيلاء غير المشروع على الطائرة جريمة بل نصت المادة الثانية منها على أنه: "تتعهد كل دولة متعاقدة بمعاقبة الجريمة معاقبة مشددة" بمعنى يقع على عاتق الدول للأطراف التزام بالعقاب عليها بعقوبات مشددة ولم تحدد الاتفاقية المقصودة من عبارة "بالعقوبات المشددة" وإن كنا نرى أنها تشمل السجن أو الحبس لمدة غير قصيرة، هذا إذا لم ترّ الدولة المعنية العقاب عليها بعقوبات أشد كالإعدام، وخاصة في الحالات التي تؤدي فيها الجريمة إلى وفاة أشخاص على متن الطائرة<sup>1</sup>.

أما بالنسبة للعناصر الواجب توافرها في جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة فإنه طبقاً لنص اتفاقية لاهاي، التي عرفت بهذه العناصر، والتي التزمت الدول بقمعها، والتي يمكن أن يصبح فاعلوها محلاً للتسليم أو المحاكمة، ولقد تركت هذه المادة للمشرع الوطني سلطة وتسمية وتوصيف هذه الجريمة.

فطبقاً لهذه المادة فإنه "يعد مرتكباً لجريمة الاستيلاء غير مشروع على

الطائرة:

<sup>1</sup> عبد العزيز مخيمر عبد الهادي ، المرجع السابق ص 93.

(أ) أي شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران يقوم بصفة غير مشروعة بالقوة أو بالتهديد بها أو بأي شكل آخر من أشكال الإكراه بالاستيلاء على الطائرة أو ممارسة السيطرة عليها أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال أو

(ب) يكون شريكا لشخص يقوم أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال ".  
ويتضح من هذا التعريف توفر جملة من شروط أو أركان لقول بأننا بصدد جريمة الاستيلاء غير مشروع على الطائرة :

**-1- أن يقع الفعل الإجرامي على متن الطائرة أو بداخلها :**

فيتطلب أن يحدث فعل الاستيلاء من على متن الطائرة حتى تكون بصدد جريمة الاستيلاء غير المشروع، ولهذا تخرج عن إطار تطبيق الاتفاقية أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرة التي تتم من خارجها، والتي قد تأتي من خلال استعمال الطائرات الحربية أو تهديد باستخدام المضادات الأرضية كالصواريخ التي توجه إلى الطائرات.

ويبدو لنا هنا أن وتضعي الاتفاقية قد حصروا أفكارهم في الجرائم التي ترتكب من قبل الأشخاص على متن الطائرة، واستبعدوا جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة التي ترتكب من قبل سلطات دولة ما أو بناء على أمر أو تحريض منها.

والحقيقة أن الاستيلاء غير المشروع على الطائرة سواء من داخلها أو خارجها يعرض سلامة الطائرات وما عليها من أشخاص وأموال لخطر جسيم، وكان من الواجب أن تنص الاتفاقية على الحالتين إلا أن واضعي نصوصها تجنبوا الخوض في هذه المسألة نظرا لأنها كانت تثير الكثير من الاعتراضات من قبل الدول، وقد يحجم بعضها عن الانضمام إلى الاتفاقية لو نص على الاستيلاء الذي يرتكبه الأفراد، والاستيلاء الذي يرتكب من خارج الطائرة.

وبهذا الخصوص يمكن الإشارة إلى بعض حوادث الطيران المأساوية التي نشأة بسبب تدخل الطائرات الحربية بإجبار بعض الطائرات المدنية على الهبوط في دولة ما، نذكر من ذلك حادثة إسقاط الطائرات الإسرائيلية الحربية لطائرة مدنية ليبية فوق شبه جزيرة سيناء والتي كانت متوجهة إلى القاهرة وأسفر الهجوم عن مقتل جميع ركابها.



وفي 22 جويلية من عام 1971 أجبرت الطائرة التابعة للخطوط الجوية البريطانية المتجهة في رحلة من لندن إلى الخرطوم العاصمة السودانية بالهبوط في مدينة بنغازي الليبية، وقامت فورها السلطات الليبية بعد هبوط الطائرة باعتقال سودانيين من زعماء الحكومة الجديدة في السودان، وقد تم إعدامهم بمجرد تسلمهم إلى الحكومة السودانية السابقة التي تمكنت بعد ذلك من استعادة الحكم في البلاد. وكذلك حادثة إسقاط الطائرة السوفياتية لطائرة ركاب مدنية تابعة للخطوط الجوية الكورية فوق الأراضي السوفياتية، وقد أثار الحادث ردود فعل دولية شديدة من الاستنكار وإدانة لفضاحة الجرم<sup>1</sup>.

## -2- استعمال القوة أو التهديد باستعمالها:

يشترط أن يتم الاستيلاء غير المشروع على الطائرة عن طريق استخدام القوة أو التهديد باستعمالها أو بأي صورة أخرى من صور الإكراه، فالاتفاقية تركز على الاستيلاء غير المشروع الذي ينشأ من خلال العنف أو التهديد باستخدامه.

وقد جرى نقاش أثناء إعداد نصوص الاتفاقية حول توسيع نطاق تطبيقها فذهبت بعض من الدول إلى اقتراح بإدماج كل أفعال الاستيلاء والسيطرة على الطائرة أيا كانت الوسائل المستخدمة لارتكابها، حتى يمكن تغطية حالات الاستيلاء والسيطرة على الطائرة من خلال استعمال طرق أخرى كالتنليس أو الغش أو الخداع

<sup>1</sup> D. CASANOVA, Op.cit, page 48.

أو الرشوة، ولكن اعترضت معظم الدول على الفكرة نظرا لأن هذه الوسائل الأخيرة لا تعرض سلامة الطائرة أو الركاب للخطر.

### -3- حدوث الفعل أثناء الطيران :

تنطبق الاتفاقية على الأفعال الواردة الذكر في المادة الأولى منها، على أن يشترط أن تكون الطائرة في حالة طيران.

وتعتبر الطائرة في حالة طيران " منذ اللحظة التي تغلق فيها جميع الأبواب الخارجية للطائرة بعد صعود الركاب وطاقم الطائرة، حتى اللحظة التي يفتح فيها أي من هذه الأبواب لغرض النزول، وفي حالة الهبوط الاضطراري تظل الطائرة في حالة الطيران حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة مباشرة مسؤولياتها اتجاه الطائرة والأشخاص الموجودين على متنها".<sup>1</sup>

وتختلف اتفاقية لاهاي في تحديد معيار (( حالة الطيران )) عن اتفاقية طوكيو في كون هذه الأخيرة تأخذ بمعيار تشغيل قوة المحرك للطائرة، وانتهاء فترة الهبوط. أما طبقا لاتفاقية لاهاي لا يعد الاستيلاء على الطائرة الرابطة في المطار غير مغلقة الأبواب جريمة في حكم الاتفاقية.

<sup>1</sup> المادة 3 الفقرة الأولى من الاتفاقية.

#### -4- أن يتم فعل الاستيلاء بصورة غير شرعية:

وحتى تكتسب الأفعال غير المشروعة على الطائرة صفة التجريم يشترط أن تتم بصورة غير قانونية أو بطريقة غير شرعية. ومن ثمة يخرج عن نطاق التجريم الأفعال التي تستند إلى مبرر أو حق قانوني مثلا الحق في الدفاع أو إلى غير ذلك من الصور الاستيلاء غير المشروع على الطائرة.

وإذا اتسم الفعل بعدم المشروعية فلا أهمية فيما إذا كان الفعل يشكل جريمة كاملة أو شروعا فيها. ولا عبرة أيضا فيما إذا كان مرتكب الفعل فاعلا أصليا أو شريكا فيها. وفي هذه النقطة الأخيرة تتميز اتفاقية لاهاي على اتفاقية طوكيو التي لم يرد فيها أي حكم يتعلق بمركز الشريك.

ولكن هل يشترط أن يتواجد الشريك على متن الطائرة، أم أن حكم الاتفاقية يسري على من يشارك في الجريمة حتى لو كان خارج الطائرة؟

طبقا لنص المادة الأولى من نص اتفاقية لاهاي فإنها تسري على أفعال الاشتراك التي ترتكب على متن الطائرة وهي في حالة الطيران، أما تلك التي ترتكب على متن الطائرة وأثناء طيرانها، فإنها تخضع للقوانين الوطنية، وتؤيد الأعمال التحضيرية للاتفاقية هذا الرأي الذي نميل إليه وبصفة خاصة تقرير اللجنة الفرعية

التابعة للجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني التي كلفت آنذاك بإعداد مشروع اتفاقية لاهاي<sup>1</sup>.

#### 5- الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها:

ويتحقق الاستيلاء غير المشروع على الطائرة بأي فعل أو تصرف يتمكن به الخاطف من السيطرة الفعلية على الطائرة، أو على قيادتها وتوجيهها الوجهة التي يريدتها.

ولم تفرق الاتفاقية بين فعل الاستيلاء أو السيطرة على الطائرة وبين الشروع فيه، فيدخل في نطاق التجريم محاولة الاستيلاء أو السيطرة على الطائرة ولو كان مصيرها الفشل.

إذا توافرت العناصر السابقة كنا بصدد جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة التي تخضع للعقاب أو غيره من التدابير التي نصت عليها الاتفاقية.

---

<sup>1</sup> نص تقرير اللجنة الفرعية التابعة للجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني " أنه في حالة المشاركة في جريمة اختطاف الطائرة، فإن الاتفاقية تنطبق فقط على أولئك الذين يكونون على ظهر الطائرة أو أثناء طيرانها، أما معاقبة المشاركة في عملية اختطاف والتي لا ترتكب على الطائرة، فيجب أن تترك للقوانين الداخلية، فلو فرضنا أن عملية اختطاف الطائرة قد تمت وشارك في الإعداد لتلك العملية: (أ) أشخاص على الأرض بأن زودوا المختطفين الأسلحة مثلاً. (ب) أشخاص على الطائرة نفسها بأن سلموا الأسلحة إلى المختطفين، فالأشخاص الذين شاركوا على ظهر الطائرة فقط يخضعون لأحكام اتفاقية لاهاي، بينما الأشخاص على الأرض يخضعون لقانون الدولة التي تم فيها التزود بالأسلحة.

وقد أحسنت اتفاقية لاهاي صنعا بتعريف جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة وبيان العناصر الأساسية لها، فلو تحدثت الاتفاقية فقط عن الاستيلاء غير المشروع على الطائرة وتركت تحديد عناصرها للتشريعات الوطنية، لحدث الكثير من التباين وربما التناقض حول مفهوم وعناصر جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة، وبالطبع، لا شيء يمنع المشرع الوطني من إدخال بعض العناصر على هذه الجريمة غير الواردة في الاتفاقية، وإن كنا نرى أن التدابير الدولية التي نصت عليها الاتفاقية تصبح واجبة النفاذ في حال اكتمال العناصر التي وردت في الاتفاقية دون غيرها بشأن جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة؛ فالدول المعنية بجريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة لا يمكنها الاحتجاج بين بعضها البعض إلا بما ورد من التزامات دولية في الاتفاقية دون غيرها من العناصر الأخرى التي قد ينص عليها المشرع الوطني.

وإذا تحققت جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة بحق المتهم أو المتهمين فإن ذلك يفتح الطريق أمام سلطات الدولة، أو الدول المعنية لتطبيق التدابير القمعية<sup>1</sup> الواردة في الاتفاقية والتي تشمل إما المحاكمة أو التسليم وكذلك بعض التدابير القسرية الأخرى، والتي تلتزم بها الدولة المتعاقدة بمراعاتها وتشمل ما يلي :

<sup>1</sup> راجع المواد 4 ، 6 ، 7 ، 8 من اتفاقية لاهاي

## (أ) المحاكمة :

أخذت الاتفاقية لاهاي بمبدأ التسليم أو المحاكمة، فالدول التي يتواجد المتهم في إقليمها يجب أن تقوم بإحالة إلى السلطات القضائية لمحاكمته إذا لم تكن ترغب في تسليمه إلى الدولة، أو الدول التي تطلب منها ذلك.

وهذا ما تناولته نص المادة السابعة من الاتفاقية بالقول " إذا لم تقم الدولة المتعاقدة بتسليم المتهم الذي وجد في إقليمها، فعليها بدون استثناء أي كان بغض النظر عما إذا كانت الجريمة قد ارتكبت في إقليمها من عدمه أن تحيل القضية إلى سلطاتها المختصة لمحاكمته ".

وقد لقيت هذه المادة اعتراض من مختلف الدول الموقعة على الاتفاقية، كون أن معظمها ترفض ولا تعترف بمبدأ التسليم في الجرائم ذات الطابع السياسي، وقد لا ترغب أيضا لمحاكمتهم، وخاصة إذا أخذنا في الاعتبار أن معظم جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات تتم لتحقيق أهداف سياسية.

كما تلزم نص الاتفاقية وخاصة المادة الرابعة منها الدول الأطراف فيها والمتعاقدة بتأسيس اختصاصها القضائي بشأن جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة بالقول :

I) على كل الدول المتعاقدة أن تتخذ ما يلزم من إجراءات قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي في نظر الجريمة وأي فعل آخر من أفعال العنف الأخرى التي تكون قد ارتكبت ضد المسافرين أو الملاحين من جانب المتهم بمناسبة ارتكاب الجريمة وذلك في الأحوال التالية :

أ - عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة.

ب - عندما تهبط الطائرة المرتكب على متنها الجريمة في إقليم تلك الدولة،

والمتهم ما زال على متنها.

ج - إذا ارتكبت الجريمة على متن طائرة مؤجرة بدون ملاحين إلى

المستأجر يقع مركز عمله الرئيسي في تلك الدولة أو يكون له، عند انتفاء ذلك

إقامة دائمة فيها.

II) تتخذ كذلك كل دولة متعاقدة الإجراءات التي تكون ضرورية لتأسيس

اختصاصها القضائي الجريمة في حالة ما إذا تواجد المتهم في إقليمها ولا تقوم

بتسليمه بموجب المادة الثامنة لأي من الدول المشار إليها في الفقرة الأولى من

هذه الاتفاقية.

III) لا تمنع هذه الاتفاقية أي اختصاص جنائي يمارس وفقا للقانون الوطني".

وهكذا حددت اتفاقية لاهاي الدول التي تختص بمحاكمة المتهم بجريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة، و قد ثار خلاف بشأن تحديد المقصود بعبارة "تأسيس الاختصاص".

وقد فسرها البعض بأنها تعني أن تتخذ الدولة الإجراءات التي قد تكون ضرورية لمنح محاكمها اختصاصا بمحاكمة المتهم بارتكاب الجريمة في الحالات المنصوص عليها في المادة الرابعة، غير أن هذه المادة لا تتطلب أن تقوم الدولة بالفعل بمباشرة هذا الاختصاص، ويترتب على ذلك أن الدولة المتعاقدة التي تمس التشريعات بجريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة، وترفض لسبب أو لآخر وضعه موضع التنفيذ تكون قد أوفت بالتزاماتها الناشئة عن المادة الرابعة.

ونعتقد مع آخرين أن الدولة المتعاقدة لا تلتزم فحسب باتخاذ الإجراءات الضرورية لتأسيس اختصاص سلطاتها، وإنما تلتزم كذلك بممارسته فهذا هو المعنى الذي يتفق وحكمه النص والغرض من الاتفاقية، فهذه الأخيرة تهدف إلى قمع الأفعال الإرهابية التي ترتكب على متن الطائرة، والقمع بغير محاكمة المتهم وإنزال العقاب به ردعا له ولغيره، ولا نرى أن هذه الغاية تتحقق بمجرد تأسيس الاختصاص دون ممارسته.



ويؤيد هذا النظر أن المادة الثانية تلزم الدولة بالعقاب على جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة بعقوبات مشددة.

ويبدو لنا أن واضعي نصوص الاتفاقية قد رأوا، بحق، أن الدولة المتعاقدة لا تملك إلا التدخل لسن التشريع لتجريم الفعل ومنح محاكمها سلطة النظر في هذه الجريمة. أما ممارسة الاختصاص من عدمه فتقدره السلطة القضائية المختصة التي لا تملك الدولة سلطة التدخل في تقديرها للجريمة المعروضة عليها. فقد ترى هذه السلطة أن أركان الجريمة غير متوافرة، أو أن هناك سببا أو ظرفا يمنع من ممارسة الاختصاص أو الاستمرار فيه أو في مثل هذه الحالات لا تملك الدولة إجبار أو التزام محاكمها بالتجاوز عن هذه الاعتبارات القانونية أو الواقعية ومحاكمة المتهم وإنزال العقاب به.

وينعقد الاختصاص بمحاكمة المتهم طبقا للمادة الرابعة لدولة تسجيل الطائرة أي الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها<sup>1</sup>، وذلك على أساس أن دولة التسجيل تعد أكثر الدول اهتماما بمحاكمة المتهم<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> وفقا للمادة 17 من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944.

<sup>2</sup> طالب مندوبا الاتحاد السوفياتي سابقا وبولاندا في مؤتمر لاهاي بمنح دولة التسجيل الطائرة الأولوية في ممارسة الاختصاص القضائي بالنسبة للأشخاص الذين يرتكبون جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة إلا أن المؤتمر رفض منح دولة تسجيل هذه الأولوية في الاختصاص ICAO , doc 8979-LC/165-1-P 70.

كذلك ينعقد الاختصاص للدولة التي تهبط في إقليمها الطائرة المختطفة والمتهم ما زال على متنها المادة الرابعة/الفقرة الأولى ب من الاتفاقية وفي رأينا لا تنور مشكلة في حالة ارتكاب جريمة في الفضاء الجوي لدولة الهبوط. فمبدأ الاختصاص الإقليمي يمنح هذه الدولة الحق في ممارسة هذه الاختصاصات، ومع ذلك فإن الاختصاص ينعقد لدولة الهبوط حتى ولو لم تكن هناك رابطة إقليمية أو شخصية بين الجريمة وتلك الدولة، فالاتفاقية تهدف إلى ملاحقة المتهم وسد الطريق أمام هروبه من العقاب.

ويمكن اعتبار اختصاص دولة الهبوط بالمحاكمة تطبيقاً لمبدأ الاختصاص العالمي لقمع بعض الجرائم التي تهدد مصلحة الجماعة الدولية<sup>1</sup>.

وتسند المادة الرابعة أيضاً الاختصاص القضائي لدولة لا يربطها بالجريمة سوى كون مستأجر الطائرة يقيم فيها بشكل دائم، أو التي يكون فيها مركز عمله الرئيسي دون أن يحمل جنسيتها ولعل أيضاً الرغبة في ملاحقة الخاطفين وغلق أبواب التهرب و التحايل في وجوههم هي التي أملت على واضعي الاتفاقية فكرة

---

<sup>1</sup> واجهت الفقرة التي تمنح الاختصاص القضائي لدولة الهبوط بعض المعارضة على أساس انعدام الصلة بين هذه الدولة والجريمة المرتكبة إلا أن المندوب الإسباني في المؤتمر دافع عن هذا الاختصاص على أساس أنه لم يمنح هذه الدولة التي تهبط فيها الطائرة الحق في ممارسة الاختصاص فإنه سيكون من الصعب على تلك الدولة اتخاذ الإجراءات اللازمة لإنهاء الاختصاص فإنه سيكون من الصعب على تلك الدولة اتخاذ الإجراءات اللازمة لإنهاء الاختصاص، CAO , doc 8877-LC/161--P 50.

ضم تلك الدولة إلى مجموعة الدول التي يحق لها النظر في جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرة، وخاصة مع تكرار حالات استئجار الطائرات في السنوات الأخيرة.

وتسند الفقرة الثانية من المادة الرابعة من اتفاقية لاهاي للاختصاص القضائي للدولة التي يكون المتهم موجودا فيها و يرفض تسلمه، و لهذه الفقرة أهمية :

- نظرا لأن الاتفاقية لا تتضمن التسليم الإلزامي للمتهم، فقد كانت هناك حاجة إلى إلزام الدولة التي يوجد في إقليمها المتهم بتأسيس اختصاصها عندما لا توافق تلك الدولة على تسليم المتهم، وتفترض هذه الحالة هبوط الطائرة في إحدى الدول، وتمكن الخاطف من الفرار بعد هبوط الطائرة إلى دولة أخرى طرف في الاتفاقية أو حتى قبل هبوط الطائرة أي أثناء تحليق الطائرة المخطوفة في إقليم دولة غير دولة الهبوط، فقد يتمكن الخاطف من الهبوط بالمظلة.

وتعتبر ممارسة الاختصاص في مواجهة المتهم ملزمة بالنسبة للدولة الطرف في اتفاقية إذا تحقق في هذه الحالة شرطان هما :

- وجود المتهم أو الجاني في إقليم تلك الدولة.
- وعدم تسليمها إياه لأي من الدول الثلاث الواردة في الفقرة الأولى من

**المادة الرابعة.**

وتوضح الفقرة الثالثة من المادة الرابعة أن الاتفاقية لا تستثني أي اختصاص جنائي يمارس طبقاً للقانون الوطني، وأحكام الاتفاقية لا تمنح الدولة المتعاقدة من أن تؤسس اختصاصها القضائي في حالات لم ترد في الاتفاقية، فقد ترى الدولة مثلاً اختصاصها بالجرائم الموجهة إلى سلامة النقل الجوي في أي مكان في العالم إذا وقع أحد مواطنيها ضحية لهذه الجريمة. ومما لا شك فيه أن هذه الاختصاصات الإضافية التي قد ترد في التشريعات العقابية الوطنية ستدعم اتفاقية لاهاي في تحقيق أهدافها في قمع جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.

وعلى العموم يتضح مما سبق بأن نصوص اتفاقية لاهاي قد توسعت في منح الاختصاص القضائي بمحاكمة الشخص أو الأشخاص المسؤولين عن الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بهدف تضيق الخناق على المتهم وملاحقته وإنزال العقاب به، غير أن الاختصاص القضائي الوارد في هذه الاتفاقية لا يرقى إلى رتبة الاختصاص الشامل أو العالمي.

ويقصد بمبدأ عالمية الاختصاص الجنائي المبدأ الذي تمنح بمقتضاه أي دولة حق وربما واجب ممارسة اختصاصها القضائي في جرائم معينة ارتكبت في خارج إقليمها، وتعتبرها جماعة الدول مخرجة بمصالح الجماعة الدولية، وهي ما يطلق عليه الجرائم الدولية أو " جرائم بمقتضى قانون الشعوب " حيث يحق لكل دولة ما تلقى

القبض على المتهم ومحاكمته بعد النظر في جنسيته ومكان ارتكاب الجريمة، وما إذا كانت الجريمة قد ألحقت أضراراً بمصالح الدولة المادية أو المعنوية أم لا.

### ب - التسليم :

اعتبرت اتفاقية لاهاي جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات من الجرائم القابلة للتسليم. وقد عالجت المادة الثامنة من اتفاقية الأحكام المتعلقة بتسليم الأشخاص المتهمين بالاستيلاء غير المشروع على الطائرة.

وتميز الاتفاقية بين الحالات الثلاث: تسليم المتهم في حالة وجود معاهدة تسليم، وتسليمه في حالة عدم وجود مثل هذه المعاهدة مع اشتراط وجودها للتسليم، وحالة عدم اشتراط معاهدة لغرض إجراء التسليم.

### • حالة وجود معاهدة التسليم :

تنص المادة الثامنة الفقرة الأولى من اتفاقية لاهاي على أن "جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة إحدى الجرائم القابلة للتسليم التي تتضمنها أي معاهدة تسليم تكون قائمة بين الدول المتعاقدة. وتتعهد الدول المتعاقدة بأن تدرج هذه الجريمة في أي معاهدة تسليم تعقد مستقبلاً كإحدى الجرائم القابلة للتسليم".

وطبقا لهذا النص التزمت الدولة المتعاقدة باعتبار جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات إحدى الجرائم القابلة للتسليم التي تتضمنها أية معاهدة أو اتفاقية ثنائية أو متعددة الأطراف خاصة بتبادل تسليم المجرمين بين هذه الدول، كما التزمت بإدراج هذه الجريمة في قائمة الجرائم القابلة للتسليم في أية معاهدة أو اتفاقية يتم إبرامها في المستقبل.

والحقيقة أن جعل جريمة الاستيلاء غير المشروع من الجرائم القابلة للتسليم يكتسب أهمية كبيرة؛ فكما سبق أن أشرنا تتصف هذه الجريمة في أحيان عديدة بالطابع السياسي.

وتحظر العديد من المعاهدات الدولية، والساتير الوطنية التسليم في الجرائم السياسية، هذا وإن اختلفت الآراء الفقهية حول تعريف الجريمة السياسية. والملاحظ أن معظم الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالإرهاب الدولي سواء أكانت موجهة للنقل الجوي الدولي أم غيره من الأهداف فقد حرصت على إلغاء الصفة السياسية لهذه الجرائم ونصت على تسليم مرتكبيها، وصولا إلى مكافحة وقمع هذه الجرائم، وإحكام الحصار على مرتكبيها، ومنعهم من الإفلات من العقاب<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Voir DELMAS-SAINT HILARE, Réflexion sur le Droit Pénal Aérien et de l'espace, RGAE 1965, p 87-88

وتتسم الفقرة الأولى من المادة الثامنة بعدم دقة الصياغة، فهي تتحدث عن التسليم في جريمة الاستيلاء غير المشروع دون غيرها من أفعال العنف التي ترتكب ضد الركاب أو الملاحين أثناء عملية الاستيلاء، ويمكن أن يترتب على هذه الصياغة المعينة نتيجتان:

**الأولى:** أن دولة ما قد ترفض التسليم بشأن جرائم العنف التي ارتكبت على متن الطائرة ضد المسافرين أو الملاحين.

**أما الثانية:** أن الدولة التي تتسلم المتهم بالاستيلاء غير المشروع على الطائرة لمحاكمته عن هذا الاستيلاء لا يمكنها محاكمته عن أفعال عنف أخرى ارتكبت أثناء عملية الاستيلاء على الطائرة، وإذا فعلت فإنها تكون قد انتهكت قاعدة التخصيص التي تقضى بعدم جواز محاكمة الشخص الذي يجري تسليمه إلا عن الجريمة التي طلب التسليم فيها.

\* حالة عدم وجود معاهدة تسليم مع اعتبار وجودها شرطا للتسليم :

وقد عالجت هذه الحالة المادة الثامنة الفقرة الثانية من اتفاقية لاهاي حيث تنص " إذا تطلبت دولة متعاقدة وجب قيام معاهدة تسليم كشرط لإجراء التسليم، وتلقت طلبا للتسليم من دولة متعاقدة أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة فيجوز لها حسب اختيارها اعتبار اتفاقية الحالية كأساس قانوني للتسليم، وذلك فيما يتعلق بالجريمة (أي جريمة الاستيلاء على الطائرة) ".

ويعيب على هذا النص أن الدولة المتعاقدة التي ترغب في تجنب التسليم لاعتبارات معينة يمكنها تحقيق ذلك عن طريق اعتبار اتفاقية لاهاي بمثابة أساس قانوني للتسليم.

وهذا يمكن الإشارة هنا أنه جرى نقاش حاد في مؤتمر لاهاي حول معرفة ما إذا كان اعتبار اتفاقية لاهاي 1970 كأساس قانوني للتسليم أمرا إلزاميا أم اختياريا بالنسبة للدولة المتعاقدة التي تجعل التسليم مشروطا بوجود معاهدة. وقد عارضت المجموعة الإفريقية فكرة جعل الاتفاقية أساسا قانونا إلزاميا للتسليم وقد تقدم مندوب زامبيا باقتراح يقضي بأن يحذف من الفقرة الثانية عبارة " فيجوز لها حسب اختيارها اعتبار هذه الاتفاقية كأساس قانوني للتسليم" وقد تبني المؤتمر هذا الاقتراح بأغلبية كبيرة.



\* حالة عدم اشتراط وجود معاهدة لغرض غير إجراء التسليم:

قد لا تتطلب بعض الدول لتسليم المتهم وجود معاهدة بينها وبين الدولة طالبة التسليم، بسبب استنادها في القيام بهذا الإجراء إلى القانون الوطني الذي يحدد الجرائم القابلة للتسليم<sup>1</sup>، أو بسبب مبدأ المعاملة بالمثل أو بسبب تأسيس ذلك على اعتبار التضامن بين الدول لمكافحة الجريمة. ولهذا تلزم الفقرة الثالثة من المادة الثامنة الدول المتعاقدة التي لا تجعل من وجود معاهدة التسليم شرطا لإجراء التسليم بأن تعترف بأن جريمة اختطاف الطائرات إحدى الجرائم القابلة للتسليم فيها بينها، مع خضوع ذلك للشروط التي ينص عليها قانون الدولة التي يطلب إليها التسليم.

مما لا شك فيه أن إمكانية تسليم المتهم طبقا لنص الفقرة الأولى من المادة الثامنة، حيث تعهدت الدول الأطراف في اتفاقية لاهاي بالتسليم على أساس معاهدات تسليم القائمة، يعد في الحقيقة أكثر سهولة من الناحية العملية، فالواقع أن ربط إجراءات التسليم بشروط القانون الداخلي، كما هو الحال في الفترتين الثانية والثالثة من المادة الثامنة، قد يجعل الأمر أكثر تعقيدا وخاصة إذا تطلب التشريع الداخلي توفر بعض الشروط والتي قد تحول دون إجراء التسليم<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> بعض دول أمريكا اللاتينية: باناما، إكوادور، بيرو.

<sup>2</sup> د. محمد منصور الصاوي، المرجع السابق، ص 299.

مما لا ريب فيه أن إلزام الدول الأطراف في اتفاقية لاهاي بإدراج جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة، باعتبارها جريمة قابلة للتسليم، في نصوص المعاهدات الخاصة بالتسليم والتي تبرمها الأطراف مستقبلا يكتسب أهمية كبيرة سواء من حيث إمكانية التسليم في هذه الجريمة، أو من حيث خلع الصفة " السياسية " التي تسم بها هذه الجريمة في بعض الأحيان، ومن ثم إمكانية التسليم فيها.

وقد قدر واضعو نصوص الاتفاقية أن بعض نصوص معاهدات التسليم قد تشترط ضرورة أن تقع الجريمة المطلوبة التسليم فيها في إقليم الدولة التي تطلب ذلك، ولهذا جاء نص الفقرة الرابعة من **المادة الثامنة** لعلاج هذه المشكلة، حيث نص على افتراض أن جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة فيما يتعلق بأغراض التسليم كأنها وقعت ليس فقط في المكان الذي ارتكبت فيه بل كذلك في أقاليم الدول التي ينعقد لها الاختصاص بمحاكمة المتهم أو تسليمه **المادة الرابعة** الفقرة الأولى وهي دولة تسجيل الطائرة والدولة التي هبطت فيها الطائرة وما زال المتهم على متنها. وأخيراً، الدول التي يكون فيها المركز الرئيسي لأعمال مستأجر الطائرة أو يكون له إقامة دائمة في تلك الدولة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> تفادياً لبعض الصعوبات التي كثيراً ما تعرقل إجراء التسليم، فقد جرت العادة على أن معاهدات التسليم تتطلب إثبات أن جريمة قد وقعت في إقليم الدولة التي تطلب تسليم المتهم بارتكاب هذه الجريمة هذا فضلاً عن أن الدولة المطلوب عليها التسليم قد تفرض ذلك على أن جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة قد وقعت في إقليمها، أو في أي مكان يعد ضمن إقليمها، ويمكن بهذا الخصوص الإشارة إلى حكم المحكمة ..//.

ونستنتج مما تقدم أن اتفاقية لاهاي قد حرصت على إحكام الحصار حول المتهم بالاستيلاء غير المشروع على الطائرات والعمل على عدم إفلاته من المحاكمة والعقاب، فيتعين على الدولة المتعاقدة التي يتواجد فيها المتهم أن تختار بين إحالته أمام محاكمها لمحاكمته وبين تسليمه إلى الدولة التي تطلب ذلك.

بالإضافة إلى التدابير الخاصة بالتعريف بجريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة وبيان الأحكام الخاصة بمحاكمة المتهم أو تسليمه الواردة في اتفاقية لاهاي، اشتمل نص هذه الاتفاقية على مجموعة من التدابير الأخرى، منها التدابير الخاصة بإعادة السيطرة على الطائرة لمن له الحق في ذلك والتدابير القسرية التي تتخذ ضد المتهم بالجريمة.

فالنسبة للأولى تهدف هذه التدابير إلى إعادة السيطرة على الطائرة مع حمولتها لمن له الحق في ذلك، وتسهيل مواصلة ركاب الطائرة لرحلتهم.

وهكذا تلزم المادة التاسعة الفقرة الثانية من الاتفاقية أية دولة تتواجد فيها الطائرة أو ركابها أو ملاحوها "عملية تسهيل الركاب والملاحين لرحلتهم في أقرب فرصة ممكنة".

---

.../... السويسرية العليا والقاضي برفض مطالبة يوغسلافيا تسليم المتهمين في جريمة الاختطاف طائرة يوغسلافية إلى سويسرا 1952 وذلك على أساس أن المادة 12 من قانون تسليم المجرمين تنص على عدم منح التسليم بالنسبة للجرائم المرتكبة في الإقليم السويسري، وتسري هذه القاعدة بالنسبة إلى الدول التي يوجد معاهدات تسليم النافذة.

كما يلزم نص المادة الثامنة الدولة المتعاقدة التي تتواجد فيها الطائرة بإعادة الطائرة وحمولتها وبدون تأخير إلى الأشخاص الذين لهم الحق في حيازتها قانوناً.

أما فيما يخص التدابير الواجب اتخاذها ضد المتهم، فقد تضمنت اتفاقية لاهاي على جملة من التدابير فطبقاً لنص المادة السادسة الفقرة الأولى من الاتفاقية يتعين على الدولة المتعاقدة التي يتواجد المجرم أو المتهم في إقليمها أن تقوم باحتجازه أو تتخذ إجراءات من شأنها ضمان وجوده في إقليمها كإخضاع المتهم، للإقامة الجبرية أو تحت رقابة السلطة الأمنية المختصة لذلك و هذا ما يتفق و نص المادة الثالثة / الفقرة الثانية من اتفاقية طوكيو.

ومن المسلم به أن الدولة المتعاقدة التي يقع عليها هذا الالتزام تكون إما الدولة التي هبطت الطائرة المختطفة في إقليمها و مازال المتهم على متنها، أو تلك التي هرب إليها المجرم بعد هبوط الطائرة.

ويخضع واجب الدولة التي يتواجد المتهم على إقليمها لثلاثة شروط وهي:

- أن تقتنع الدولة بأن الظروف تبرر القيام بذلك.
- أن يتم إجراء إلقاء القبض أو الاحتجاز أو أي إجراءات أخرى في الحدود المنصوص عليها في قوانين هذه الدولة.

- لا يجوز أن يستمر الاحتجاز أو أي إجراء آخر إلا بمقدار ما يكون ذلك ضروريا لتمكين الدولة من إجراءات المحاكمة أو التسليم.

كذلك يتعين على الدولة المشار إليها القيام بإجراء تحقيق ابتدائي في الوقائع طبقا للفقرة الثانية من المادة السادسة، كما يتعين عليها السماح للشخص المحتجز بإجراء الاتصال بممثلي الدولة التي يتبع لها " السلطات الدبلوماسية " وإيلاغ الدولة المعنية باحتجاز المتهم وبناتج التحقيق الذي تجريه طبقا للفقرة الرابعة من المادة السادسة لنص اتفاقية لاهاي.

إضافة إلى الأحكام السالفة الذكر تضمنت اتفاقية الأحكام الأخرى خاصة بالوسائل القانونية اللازمة لحل المنازعات التي قد تنشأ حول تفسير أو تطبيق أحكام الاتفاقية، هذا ما تناولته المادة الثانية عشرة " أي نزاع بين دولة أو أكثر من الدول المتعاقدة حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية والذي لا يمكن تسويته عن طريق التفاوض، يحال إلى التحكيم بناء على طلب إحدى هذه الدول، وإذا لم تتمكن أطراف النزاع من الاتفاق على هيئة التحكيم في غضون 6 أشهر من تاريخ طلب إحالة التحكيم ، فإنه يجوز لأي طرف من هؤلاء الأطراف أن يحيل النزاع إلى محكمة العدل الدولية بموجب طلب يقدم وفقا لنظام المحكمة...".

ومع ذلك أجازت الاتفاقية لكل دولة متعاقدة أن تتحفظ على حكم المادة الثانية عشرة الفقرة الأولى السالف ذكرها، والخاص بإحالة النزاع إلى التحكيم الدولي أو محكمة العدل الدولية، وذلك عند التوقيع على الاتفاقية، أو عند التصديق عليها أو الانضمام إليها.

فإذا حدث ذلك يكون لكل دولة متعاقدة أخرى عدم الالتزام بالتسوية التحكيمية أو القضائية المنصوص عليها في مواجهة أية دولة متعاقدة أقدمت على مثل هذا التحفظ المادة الثانية عشرة الفقرة الثانية.

وعليه فإن الدولة المتعاقدة التي لا ترغب في تسوية النزاع الناشئ عن تطبيق أحكام الاتفاقية من خلال التحكيم أو القضاء الدولي، لا يجوز لها التمسك بذلك في مواجهة بقية الدول المتعاقدة الأخرى.

### الفرع الثالث: نطاق تطبيق الاتفاقية و تقييمها:

الملاحظ أن واضعي اتفاقية لاهاي قد قصدوا توسيع نطاق تطبيق الاتفاقية، حيث لم تحدد نصوص الاتفاقية هوية الطائرة التي ينبغي حدوث جريمة الاستيلاء غير المشروع على متنها.

وهذا يعني أن الاتفاقية تطبق على الأفعال التي ترتكب على متن أية الطائرة دون تمييز بين طائرات الدول المتعاقدة، وطائرات الدول الأخرى، ولا شك أن الاتجاه إلى توسيع نطاق تطبيق الاتفاقية يؤدي إلى تحقيق الأهداف التي أبرمت من أجلها<sup>1</sup>.

ويمكن إعطاء تفسير لهذه المسألة بالقول أن الالتزام بضمان أمن وسلامة الطائرات المدنية والمحافظة على حياة الأبرياء الذين يستعملون هذه الطائرات تهم الدول جميعاً، حتى تلك التي قد ترى لسبب أو لآخر عدم التزام بأحكام الاتفاقية.

كما أن الطائرات المدنية وخاصة تلك التي تعمل على الخطوط الدولية تحمل عادة ركاباً ممن جنسيات مختلفة، وتحرص العديد من الدول على حماية مواطنيها على متن هذه الطائرة حتى لو انتمت هذه الطائرات إلى دول غير أطراف في الاتفاقية، وقد اهتمت دولة كالولايات المتحدة الأمريكية بموضوع الإرهاب الموجه إلى المواطنين الأمريكيين الذي يقع على الطائرات لا تحمل الجنسية الأمريكية، وطالبت في حالات عديدة تسليم المتهمين بمثل هذه الجرائم لمحاكمتهم أمام محاكمها.

---

<sup>1</sup> ذهب الرأي إلى القول أن تطبيق أحكام الاتفاقية على الجرائم التي تنتمي إلى دولة ليست طرفاً فيها يتعارض مع مبادئ القانون والمعاهدات والمنصوص لها في المادة الرابعة والثلاثين من اتفاقية فيينا التي تنص على أن " المعاهدة لا تنشأ التزامات ولا حقوق لدولة ثالثة دون رضاها ".

كما يمكن بتبرير ذلك على أن محاولة ربط الأحكام الواردة في الاتفاقية بأن تكون الطائرة تنتمي إلى دولة متعاقدة سيؤدي إلى تعطيل الكثير من الأحكام الواردة فيها.

فقد أوضحنا أن الدول التي لها الحق في محاكمة المتهم ليست فقط الدولة التي تنتمي إليها الطائرة بجنسيتها، إنما أيضا دولة الهبوط، والدولة التي يكون فيها المركز الرئيسي لأعمال مستأجر الطائرة ويكون له إقامة دائمة فيها، وهو ما يوسع من دائرة ملاحقة المتهم ومنعه من الإفلات، ولن تتحقق هذه الغاية إذا جعلنا مناط تطبيق الاتفاقية أن تكن الطائرة تنتمي بجنسيتها إلى دولة متعاقدة.

كما أن أحكام الاتفاقية تتفق مع معظم التشريعات العقابية التي تمد اختصاصها إلى خارج اختصاصها الإقليمي أو حتى الشخصي لملاحقة المتهمين بارتكاب بعض الجرائم في الخارج والتي تضر بمصلحة الدولة أو أمنها أو سلامة مواطنيها.

ولا تستبعد الاتفاقية من نطاق تطبيقها سوى طائرات الدولة أي الطائرات المستعملة لأغراض عسكرية أو لأغراض الجمرک أو الشرطة المادة الثالثة الفقرة الثانية، وتطبق الاتفاقية على ما عدا ذلك من الطائرات التي تستخدم للأغراض المدنية سواء أكانت تعمل على الخطوط منتظمة أم طائرات مؤجرة للغير.



ولا تطبق أحكام الاتفاقية إلا إذا كان مكان إقلاع الطائرة التي ارتكب الجرم على متنها أو مكان هبوطها الفعلي واقعا خارج دولة تسجيل هذه الطائرة وذلك بصرف النظر عما إذا كانت الطائرة مستعملة في رحلة دولية أو داخلية المادة الثالثة الفقرة الثانية.

وهكذا إذا وقع الاستيلاء غير المشروع على الطائرة بشكل كامل في إقليم دولة التسجيل مثلا، فإنها تطبق تشريعها الوطني على هذه الأفعال، ويفهم من هذا أن الاتفاقية لا تطبق على الطيران الداخلي، نظرا لغياب أي عنصر دولي أو خارجي في عملية الاستيلاء على الطائرة. ومع ذلك تطبق أحكام الاتفاقية في حالة الاستيلاء غير المشروع على طائرة تقوم برحلة داخلية وأرغمت على الهبوط في إقليم دولة أخرى، أو إذا تمكن خاطف الطائرة من اللجوء إلى إقليم دولة أخرى خلاف دولة التسجيل.

وعلى العموم يمكن القول أن اتفاقية لاهاي تعتبر خطوة هامة في مجال مكافحة أو الحد من الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بوضع ضوابط قانونية تحكم الجرائم التي ترتكب في هذا الشأن، غير أنه ما يعاب عليها أنها:

- لم تعتبر اتفاقية لاهاي الاستيلاء غير المشروع جريمة ذات طابع دولي، بالرغم من توفر عناصر ومقومات الجريمة الدولية وإشارة بعض المواد منها إلى ذلك وخاصة المواد الثانية والرابعة والعاشرية.

- لم تتناول الاتفاقية الجرائم التي لا تدخل في نطاق الاستيلاء غير المشروع على طائرة كالاغتداء على الطائرات الرابضة في المطارات أو ضد منشآت الطيران المدني.

- لم تمنح اتفاقية لاهاي كما هو الحال في اتفاقية طوكيو لسنة 1963، قائد الطائرة صلاحيات التدخل عند وقوع حادث الاستيلاء غير المشروع.

- لم تعالج الاتفاقية حالات الاستيلاء غير المشروع على الطائرة التي تتم من خارجها؛ بحيث بينت كثيرا من الحالات تعرض سلامة الطائرة وركابها للخطر.

- تخلو الاتفاقية من أية حماية قانونية لركاب الطائرة الذين يتعرضون لعمليات الاحتجاز كرهائن في دول اضطروا للهبوط فيها على أن يتم محاكمتهم بشأن أفعال ارتكبوها في الماضي.

وأمام قصور اتفاقية لاهاي عن تقديم معالجة فعالة وشاملة لمشكلة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، اهتمت منظمة الطيران المدني الدولية بإعداد اتفاقية جديدة وهي اتفاقية مونتريال بشأن قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة لسلامة الطيران المدني، والتي سوف تكون محل دراسة في المبحث الثاني من هذا الفصل.

### المبحث الثاني: اتفاقية و بروتوكول مونتريال:

اقتصرت اتفاقية لاهاي وطوكيو، السابق تناولهما، على مكافحته الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات، ولم تتعرض بالمقابل إلى الجرائم التي لا تدخل ضمن إطار اختطاف الطائرات، مثل الجرائم المرتكبة ضد الطائرات الراضفة في المطارات أو ضد المنشأة الأرضية للمطارات. وأمام هذا القصور حاولت كل من اتفاقية و بروتوكول مونتريال تدارك هذا النقص.

**المطلب الأول: اتفاقية مونتريال بشأن قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة**

**لسلامة الطيران المدني**

تعتبر اتفاقية مونتريال ثالث اتفاقية دولية في مجال مكافحة وطمع الأعمال غير المشروعة الموجهة لسلامة الطيران المدني، ثم توقيع عليها في 23 سبتمبر 1971، ودخلت حيز النفاذ في 26 جانفي 1973، ويبلغ عدد الدول الموقعة عليها أكثر من 170 دولة.

وسوف نتناول في هذا المطلب أهم الأحكام الأساسية للاتفاقية.

### **الفرع الأول : أسباب إبرام الاتفاقية :**

أبرمت الاتفاقية في مؤتمر دبلوماسي عقد في مدينة مونتريال الكندية تحت إشراف منظمة الطيران المدني.

تهدف الاتفاقية إلى معالجة أوجه النقص الذي شابت اتفاقية لاهاي بخصوص الأفعال غير المشروعة التي توجه إلى الطائرات أثناء وجودها بأرض المطار أو أثناء تحليقها في الجو، أو الموجهة إلى المنشآت والخدمات الأرضية في المطارات.

وربما كان الدافع الأساسي وراذ إبرام هذه الاتفاقية تدمير أربع طائرات خلال أسبوع واحد في سبتمبر 1970، و ذلك بعد الاستيلاء غير المشروع عليها. ولا تختلق الأحكام الواردة في اتفاقية مونتريال عن تلك الواردة في اتفاقية لاهاي باستثناء الفقرة الأولى من المادة الأولى والفقرة "ب" من المادة الثانية. ومن ثم سيقصر بحثنا على دراسة الأحكام الجديدة التي تميزها.

### الفرع الثاني : الأحكام الجوهرية للاتفاقية

أضافت المادة الأولى من اتفاقية مونتريال إلى الأفعال غير المشروعة الموجهة إلى سلامة الطيران المدني، أفعالا لم يرد نكرها في اتفاقية لاهاي، هذا فضلا عن اشتراط القصد الجنائي.

فطبقا للفقرة الأولى من المادة الأولى: " يعتبر مرتكب فعل إجرامي أي شخص إذا قام بقصد وبصورة غير المشروعة الأفعال الآتية:

- أ- ارتكاب عمل من أعمال العنف ضد شخص موجود على متن الطائرة في حالة الطيران، وإذا كان من طبيعة العمل أن يخل بسلامة الطائرة.
- ب- أن يدمر طائرة في خدمة، أو يحدث بها تلفا يجعلها غير صالحة للطيران أو يحتمل أن يعرض سلامتها في حالة الطيران للخطر.

ج- أن يقوم بأية وسيلة كانت، بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة في خدمة من شأنها تدمير هذه الطائرة أو التسبب لها بأضرار تجعلها عاجزة عن الطيران، أو تعرض سلامتها للخطر أثناء الطيران.

د- أن يدمر أو يتلف منشآت الملاحة الجوية أو مصالحها أو إنزال الضرر بها، أو عرقلة عملها إذا كان من شأن هذه الأفعال جعل سلامة الطيران عرضة للخطر أثناء الطيران.

هـ- أن يقوم بإبلاغ معلومات يعلم أنها كاذبة، معرضا بذلك سلامة الطائرة في حالة الطيران للخطر".

ولا يشترط بشأن الأفعال الواردة في هذه المادة أن يكون الجاني أو الفاعل على متن الطائرة بل يكفي لحدوث الجريمة ارتكاب هذه الأفعال حتى لو تم ذلك من خارجها.

ويشترط أن يتم تدمير الطائرة أو الإضرار بها عندما تكون الطائرة في الخدمة، ومع ذلك فمن المتصور أن يرتكب الفعل الإجرامي قبل دخول الطائرة في الخدمة، ومثال وضع قنابل داخل الطائرة بحيث تنفجر عند استعمالها، ويخضع للعقاب البلاغ الكاذب بوجود قنابل أو متفجرات في الطائرة إذا كان من شأنها تعريض سلامتها للخطر.

أما المادة الثانية في الفقرة "ب" من اتفاقية مونتريال تحدد المقصود بتعيين عبارة " طائرة في الخدمة" فالطائرة تعتبر في خدمة منذ اللحظة التي يبدأ فيها الموظفون الأرضيون أو أفراد الطائرة بإعدادها للقيام برحلة وحتى انقضاء أربعة وعشرون ساعة على أي هبوطها، وعلى أي حال، تمتد فترة الخدمة طوال المدة التي تعتبر فيها الطائرة في حالة الطيران.

ومما لا شك فيه أن تحديد مفهوم " طائرة في خدمة" قد أخذ بعين الاعتبار حقيقة أن الطائرة قد تتوقف خارج إقليم دولة العلم مدد مختلفة، يتعين خلالها حمايتها عندما تكون مرابطة في أحد المطارات بالخارج بانتظار بدء رحلة العودة إلى الوطن، وحمايتها تتطلب اعتبارها في الخدمة لمدة أربعة وعشرين ساعة من وقت هبوطها في أي مطار.

كما سبقت الإشارة إذ أخذت اتفاقية مونتريال بقية الأحكام الواردة في اتفاقية لاهاي سواء بشأن التسلم<sup>1</sup> أو المحاكمة<sup>2</sup> أو تسوية المنازعات<sup>3</sup> التي تنشأ لينشأ تفسير أو تطبيق أحكام الاتفاقية.

<sup>1</sup> المادة 8 من اتفاقية مونتريال سنة 1971.

<sup>2</sup> المادة 7 من اتفاقية مونتريال سنة 1971.

<sup>3</sup> المادة 14 من اتفاقية مونتريال سنة 1971.

## الفرع الثالث : تقييم اتفاقية مونتريال

تعتبر الاتفاقية خطوة نحو ردع الجرائم التي تمس بأمن وسلامة الطيران المدني الدولي، والتي كانت بدايتها مع اتفاقية طوكيو لسنة 1963، لردع ما يقع من أفعال غير المشروعة على ظهر الطائرات على نحو ما بيناه من خلال تعرضنا بالدراسة لهذه الاتفاقية.

وقد تناولت اتفاقية مونتريال بصفة عامة، كافة الأعمال غير المشروعة التي من شأنها تعريض السلامة الطائرة للخطر، سواء كانت في حالة طيران أو رابضة على أرض المطار، أو غيرها مما أعطاها طابع العمومية، حيث أنها اقتبست معظم أو أغلبية الأحكام والنصوص الخاصة باتفاقية لاهاي، ومما أدى بالبعض إلى القول أن اتفاقية مونتريال أكملت ما عجزت عنه اتفاقية لاهاي والخاصة ما تعلق منها قواعد العقاب، الاختصاص والتسليم، وكيفية تسوية النزاعات.



## المطلب الثاني: بروتوكول مونتريال لسنة 1988 لقمع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب بداخل الطائرات

اقتصرت الاتفاقيات السالفة الذكر على التعرض إلى الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد الطائرات دون أن تتوقع في المقابل الأعمال الإرهابية التي تحدث بداخل المطارات، مما سمح لمرتكبي هذه الأفعال الهروب من أحكام العدالة.

أمام تكالب هذه الأعمال التي أدت إلى عرقلة بحركة الملاحة الجوية الدولية من جهة وتعريض سلامة وأمن مستخدمي ومستعملي المطارات لخطر ومن جهة أخرى، كان من الضروري أكثر من أي وقت مضى وضع أحكام تكميلية خاصة، وتم ذلك بالمصادقة على بروتوكول مونتريال في 24 فيفري 1988 المتعلق بقمع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب بداخل المطارات<sup>1</sup>، وسوف نستعرض من خلال هذا الطلب أهم المبادئ والأحكام الأساسية للبروتوكول:

---

<sup>1</sup> دخل البروتوكول حيز التنفيذ في 06 أوت 1988 .

## الفرع الأول : دواعي إبرام البروتوكول

إن إبرام هذا البروتوكول كان نتيجة الأحداث الدامية التي كان مسرحها عدة مطارات دولية، وبوجه خاص المطارات الإيطالية؛ فقد شهد مطار " ليوناردو دافنشي " بروما ف مارس 1985 هجوماً بالقنابل والأسلحة الرشاشة ضد مكاتب العمال<sup>1</sup>، وأسفر الهجوم عن مقتل أكثر من 19 شخصاً وإصابة 68 آخرين بجروح، وفي الوقت نفسه عرفت نفس المكاتب هجوماً مماثلاً على مطار فينا (إيطاليا). كما توالى أعمال عنف وتفجيرات في عدة مطارات دولية في مختلف نقاط من العالم، مطار فرانكفورت، ومطار طوكيو باليابان، ومطار كارتشي بباكستان<sup>2</sup>، وانتهت الأعمال أو الأفعال بدون معاقبة بالنظر لقواعد القانون الدولي العام.

وتعتبر هذه الأحداث من أهم الأسباب التي دفعت بالعديد من الدول إلى المطالبة بوضع قواعد قانونية دولية تقمع هذه الأعمال، وقد كان لدولة كندا دوراً رائداً في مبادرة وصياغة نص البروتوكول.

<sup>1</sup> ضد مكاتب الخطوط الجوية الإسرائيلية.

<sup>2</sup> Journal le monde 1986

## الفرع الثاني: الأحكام الجوهرية للبروتوكول

يتضح من ديباجة هذا البروتوكول أن الهدف الأساسي الذي يسعى إليه هو ردع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب بداخل المطارات، التي تخدم الطيران المدني، وذلك من خلال تأمين الإجراءات المناسبة لمعاقبة الجناة، من أجل خلق نوع من الثقة لمستخدمي و مستغلي هذه المطارات<sup>1</sup>.

وعلى العموم يتكون نص البروتوكول من مجموعة من تسعة مواد، ونصت المادة الأولى منه صراحة على اعتبار أحكام هذا البروتوكول مكملة لأحكام اتفاقية مونتريال الخاصة بالأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في سنة 1971، بل أكثر من ذلك اعتبرتا كلاهما أي الاتفاقية وبروتوكول مونتريال على أنها وثيقة واحدة لا تتجزأ.

أما فيما يخص المادة الثانية والتي تعتبر إضافة جديدة من نص المادة الأولى من اتفاقية مونتريال بحيث أضافت إليها فقرة جديدة برقم 1 مكرر والتي نصت على ما يلي : "يقترف الشخص جناية في حالة استخدامه بصورة غير شرعية ومقصودة أية أداة أو مادة أو سلاح من أجل :

<sup>1</sup> H. LA BAYLE, « la sécurité dans les aéroports et progrès de la collaboration internationale contre le terrorisme » AFDA 1989.

أ- تنفيذ عمل عنف ضد شخص في أي مطار يخدم الطيران المدني

الدولي ويتسبب أو يحتمل أن يتسبب في إلحاق الأذى الخطير أو الوفاة.

ب- تدمير أو إلحاق الضرر الخطير بمنشآت مطار يخدم الطيران المدني

الدولي أو طائرة غير عاملة ترابط على أرضه أو تعطيل خدمات مثل هذا المطار إذا

كان مثل هذا العمل ضارا أو من شأنه أن يضر بسلامة المطار ."

فطبقا لهذا النص فإنه حتى يكتسب الفعل الصفة التجريبية فإنه يشترط توفر

مجموعة من الشروط:

1- أن يقترن الفعل باستخدام وسائل وأدوات أو سلاح، وحتى يشكل الفعل ذاته

جريمة يشترط في هذه الحالة أن يستخدم مرتكبيه أدوات تهديدية تستخدم بصفة غير

قانونية.

2- أن يوجه الفعل ضد أي شخص متواجد في مطار ويفضي إلى إلحاق الضرر

به أو يؤدي إلى وفاته.

3- كما يشترط أن يلحق أضرارا بمنشآت وتجهيزات المطارات المعدة لخدمة

الطيران والنقل الجوي، أو ضد طائرات المتواجدة بداخله، من شأن ذلك أن يؤدي

إلى عرقلة وشل حركة المطارات.

الإضافة الثانية الجديدة للبروتوكول هو ما جاءت به المادة الثالثة منه التي أضيفت إلى المادة خمسة من الاتفاقية تحت الفقرة الثانية مكرر والتي تنص على ما يلي:

" تتخذ أيضا كل دولة متعاقدة الإجراءات التي تراها ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي على الجنايات الواردة في المادة الأولى الفقرة الأولى مكرر والمادة الأولى الفقرة الثانية على نحو ما لهذه الفقرة من علاقة بتلك الجنايات في الحالة التي يكون فيها الجاني المزعوم موجودا في أرضها ولا يتم تسليمه وفقا للمادة الثامنة إلى الدولة المذكورة في المقطع (أ) من الفقرة الأولى من هذه المادة".

تمنح هذه المادة للدول الأطراف في اتفاقية مونتريال الحق في انعقاد اختصاصها القضائي وخاصة ما إذا كان مرتكب الجريمة موجود على أراضيها، وأن إجراءات التسليم تبقى خاضعة لطبيعة العلاقات بين الأطراف وفقا لما حوته المادة الثامنة من اتفاقية مونتريال.

أما بالنسبة لبقية المواد المتبقية الرابعة، الخامسة، السادسة، السابعة، الثامنة والتاسعة، فتتعلق معظمها بإجراءات الانضمام والتصديق عليها، وكيفية النفاذ، وإجراءات الانسحاب منه.

## الفرع الثالث : تقييم البروتوكول

استطاع الأعضاء في اتفاقية مونتريال تدارك أوجه النقائص التي شابتها، بالإضافة إلى نصوصه قواعد خاصة تتعلق بقمع جميع أعمال العنف غير المشروعة التي ترتكب في المطارات، فمن شأن هذا البروتوكول أن يعيد الثقة لمستعملي ومستخدمي المطارات، بالقضاء على جميع الأفعال والأخطار التي يحتمل أن تتعرض لسلامة الأشخاص، وتقرير لها العقوبات والجزاءات التي تستحقها لضمان حسن سير نشاط الطيران وشؤونه لدى جميع الدول<sup>1</sup>.

وبعد دراسة الاتفاقيات الدولية التي تعنى بسلامة النقل الجوي للطائرات ننتقل إلى دراسة الأحكام القانون الجزائري في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية.

---

<sup>1</sup> H. LA BAYLE, Op.cit, page 73

## الفصل الثالث:

الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات

والملاحة الجوية في ضوء

التشريع الجزائري وأهم

المنظمات الدولية المتخصصة في

حماية الطيران المدني الدولي.

### الفصل III: الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية في ضوء

### التشريع الجزائري وأهم المنظمات الدولية المتخصصة في حماية الطيران

#### المدني الدولي

قبل التعرض بالدراسة لأحكام القانون الطيران المدني الجزائري فيما يخص الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية، أضحى من ضروري أن نوضح أهمية استصدار تشريعات الوطنية أو تعديل ما جاء من أحكام في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الموضوع، ودور المنظمات الدولية وبصفة خاصة منظمة الطيران المدني الدولية التابعة لمنظمة الأمم المتحدة في إرساء مختلف القواعد والأحكام الخاصة بسلامة وأمن النقل الجوي الدولي لهذا سنقسم هذا الفصل إلى مبحثين: **المبحث الأول:** يتعلق بالتشريع الجزائري في شأن الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية، **والمبحث الثاني:** يتعلق بدور ومكانة المنظمات الدولية في ضمان أمن وحماية النقل الجوي والطيران المدني الدولي.



## المبحث الأول:

### التشريع الجزائري في شأن الجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني

من المتفق عليه في الفقه والممارسة الدولية أن الدول لا تصبح ملزمة بأحكام الاتفاقيات الدولية إلا حين المصادقة عليها طبقاً للنظم الدستورية المعمول بها في كل دولة، وبالتالي تصبح ملزمة بأحكامها من الناحية الدولية، كما تصبح ملزمة باتخاذ التدابير القانونية وغير القانونية لإدخال الأحكام الاتفاقية ضمن نظامها القانوني الداخلي، والذي يتماشى وقواعدها الدستورية والقانونية هذا بشكل عام، أما فيما يخص الاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الطائرات فلا يكفي مجرد التصديق عليها، إنما يتعين استصدار تشريع وطني أو تعديل التشريعات القائمة حتى يمكن استيعاب الأحكام الواردة في الاتفاقية خاصة منها ذات الطابع الجنائي وذلك للأسباب التالية:

- جهل معظم التشريعات العقابية الوطنية لمفهوم جريمة الموجهة ضد سلامة الطائرات أو الاستيلاء غير المشروع عليها، وهذا ما يحتم تعديل هذا التشريع أو إعداد تشريع آخر لاستيعاب الأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية بشأن قمع هذه الجرائم، وخاصة ما يتعلق منها بتعريف بهذه الجريمة وبيان أركانها وتحديد الاختصاص القضائي بشأنها ومدى إمكانية تسليم المتهم.

- إزام اتفائيتا لاهاي ومونتريال الدول المتعاقدة على ضرورة تجريم الاستيلاء غير المشروع على الطائرة والاعتداء على سلامة الطيران المدني، وذلك بوضع عقوبات مشددة لها.

- حتمية تدخل التشريعات الوطنية للأخذ بالاختصاص القضائي المستلم من اتفائيتي لاهاي ومونتريال، الذي يتجاوز اختصاص الإقليمي أو الشخصي بغية ملاحقة مرتكبي الجريمة و تضيق الخناق عليهم لتمكين من عقابهم وردعهم.

- ضرورة إلغاء الصفة السياسية للجريمة المانعة من التسليم، وبالتالي إخراج هذه الجرائم من تعداد الجرائم السياسية، لكون معظم الجرائم الاستيلاء غير المشروعة على الطائرات أو الاعتداء على سلامة الطيران المدني تتصف بطابعها السياسي، ومن ثمة السماح بالتسليم فيها إعمالا بقواعد وأحكام اتفائيتي لاهاي ومونتريال القائمتان على مبدأ المحاكمة والتسليم.

والجزائر كباقي الدول انضمت إلى معظم الاتفاقيات المتعلقة بالطيران المدني الدولي<sup>1</sup>، كما وافق أخيرا الانضمام إلى ثلاث اتفاقيات دولية تعني بمحاربة أعمال القرصنة الجوية التي تمارس ضد الطائرات وآليات الملاحة الجوية، وتشمل الاتفاقات التالية :

<sup>1</sup> بمقتضى المرسوم رقم 63 - 84 المؤرخ في 05 مارس 1963 و المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي و الموقعة في 07 ديسمبر 1944 وتعديلاتها .

\* اتفاقية طوكيو لسنة 1963 بشأن الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة.

\* اتفاقية لاهاي لسنة 1970 في منع الاستيلاء غير المشروع أو الحجز القانوني على الطائرات.

\* اتفاقية مونتريال في منع الأفعال غير القانونية الموجهة ضد سلامة الطيران المدني الدولي بالإضافة إلى بروتوكول مونتريال لسنة 1988 حول قمع الأعمال غير القانونية المتمثلة في العنف في المطارات التي يستخدمها الطيران المدني الدولي<sup>1</sup>.

والحقيقة أن الاتفاقيات السالفة الذكر قد احتوت على نصوص وحلول جديدة لمكافحة جرائم القرصنة الجوية، جعلت الجزائر تصادق عليها ذلك للأسباب التالية:

- جهل التشريع الجزائري الجزائري لجرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وغيرها من الجرائم الموجهة لسلامة الطيران المدني الدولي.



<sup>1</sup> بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 95 - 214 المؤرخ في 11 ربيع الأول عام 1416 الموافق ل 8 أوت 1995 والمتضمن المصادقة مع التحفظ على ثلاث اتفاقيات وبروتوكول متعلق بالطيران المدني الدولي، الجريدة الرسمية رقم

- دعم التعاون الدولي لمكافحة ظاهرة الإرهاب الموجه إلى الطيران المدني وخاصة أن مطارات الجزائر كانت مسرحاً لعدة أعمال إجرامية موجهة ضد الطائرات و سلامة النقل الجوي، ويمكن ذكر في هذا الصدد تفجيرات مطار هواري بومدين الدولي بداية التسعينات، وتحويل طائرة أربيس الفرنسية من مطار هواري بومدين إلى مطار مارنيان الدولي بمدينة مرسيليا الفرنسية<sup>1</sup>.

### المطلب الأول : المفاهيم والأفعال التي تعد من قبيل الجرائم

الملاحظ أن المشرع الجزائري لم يسير على نهج الاتفاقيات الدولية في شأن تحديد وأخذ بالمفاهيم والأفعال الواردة فيها على غرار ما أخذت به بعض التشريعات الأخرى<sup>2</sup>، والتي نقلت بشكل يكاد يكون حرفياً بالتعريفات الواردة فيها، وهذا ما يفتح المجال لتضارب الآراء حول تفسير تحديد معناها.

<sup>1</sup> تم تحويل الطائرة من نوع آر باس في 24 ديسمبر 1995 من طرف مختطفين جزائريين من مطار هواري بومدين إلى مطار مارنيان الدولي، الذين أرادوا الهبوط بها في العاصمة الفرنسية باريس، ونتيجة الضغوطات والتخوفات السلطات الفرنسية من تفجيرها في سماء باريس تم إنزالها في مدينة مرسيليا وانتهت العملية بالتدخل القوات الأمنية الفرنسية المختصة لمكافحة الإرهاب (GIGN) ومصرع جميع المختطفين.

<sup>2</sup> تشريع الكويتي القانون رقم 6 لسنة 1994 المتعلق بسلامة الطائرات والملاحة الجوية.

## الفرع الأول : المفاهيم العامة الواردة في قانون الطيران المدني الجزائري

إن القواعد الخاصة بالطيران المدني قد نظمت في إطار القانون رقم 60-68 المؤرخ في 27 جوان 1998، المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الذي يهدف إلى تحديد القواعد للطيران وكذا الأهداف السياسية الوطنية في هذا القطاع<sup>1</sup>.

ينص القانون على قواعد استغلال وتسيير النقل الجوي ونشاطات الطيران وضبط القواعد المتصلة بشروط منح ترقيم وجنسية الطائرات ورقابتها التقنية وحجزها ورهنها وامتيازاتها. كما ينص على سلامة الملاحة الجوية وعقد النقل ومسؤولية الناقل، وتحديد شروط ممارسة وظائف الطيران ومراقبة التأهيل المهني للمستخدمين الملاحين واستعدادهم البدني.

ويعزز القانون سلطة الدولة من خلال إدراج جملة من الأحكام الجزائية لقمع كل مخالفة تخل بالتشريع القائم والحفاظ على المصالح الوطنية.

وتتضمن المادة الثانية مجموعة من التعاريف تشمل تحديد مصطلح الطائرة ومحطة الجوية وحرم المطار والملاحة الجوية.

<sup>1</sup> قانون رقم 98-06 المؤرخ في 27 جوان 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران، الجريدة الرسمية رقم 48 سنة 1998.

فطبقا لنص المادة الثانية الفقرة الأولى من قانون الطيران المدني الجزائري يقصد بالطائرة: "كل آلة تستطيع الارتفاع والتماسك والانتقال في الجو بفضل التفاعلات الهوائية من غير التفاعلات الهوائية على سطح الأرض"<sup>1</sup>.  
ويتبين من هذا التعريف أن هناك شرطين ينبغي توفرهما لاعتبار المركبة طائرة:

**الأول:** أن يكون رد فعل الهواء هو العامل أو العنصر الأساسي لارتفاع والتماسك وانتقال الآلة في الجو، فينتفي عن الآلة وصف الطائرة إذا كان رد فعل الهواء عاملا ثانويا لارتفاع والتماسك والانتقال في الجو، كما هو الشأن بالنسبة للمركبات الأخرى كالصواريخ مثلا.

**الثاني:** أن لا يكون فعل التفاعلات الهوائية منعكسا من سطح الأرض الذي يشمل اليابسة والماء.

أما الفقرة الثانية والثالثة من نفس المادة فتخص بالتعريف الطائرات المدنية الخاضعة لهذا النوع من الجرائم فيقصد بها: "كل الطائرات باستثناء الطائرات التابعة للدولة" كما تعرف نفس المادة طائرات الدولة على أنها "كل الطائرات المملوكة للدولة، والتي تؤجرها الدولة أو تستأجرها وتخصصها لإحدى خدماتها فقط،

<sup>1</sup> الملاحظ أن المشرع الجزائري أخذ بشكل يكاد يكون حرفيا تعريف الطائرة الوارد في إطار اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 المتعلقة بالطيران المدني الدولي.

وتشمل بوجه خاص طائرات رئاسة الجمهورية والطائرات العسكرية بما في ذلك الطائرات التابعة للدرك الوطني والطائرات التابعة للشرطة وللجمارك وللحماية المدنية".

هذا النوع من الطائرات لا يخضع لهذه الجرائم محل الدراسة ويستثنى في بعض الأحوال الطائرات المدنية المستعملة بصفة مؤقتة لخدمة الدولة<sup>1</sup>.

طبقا لنص الفقرة الرابعة من المادة الثانية: "تعتبر الطائرات المدنية المستعملة مؤقتا في خدمة الدولة طائرات تابعة للدولة أثناء مدة استعمالها".

أما الفقرة الخامسة فتتطرق إلى مفهوم المحطة الجوية وتعرف على أنها "مساحة محددة على سطح الأرض أو على الماء تشمل مساحات التحرك المكونة من المدارج، وطرق المرور، وحظائر الطائرات، الموجهة للاستعمال الكلي أو الجزئي للوصول للطائرات ورحيلها وتحركها على السطح".

أما الفقرة السادسة والسابعة فتتطرق إلى مفهومي محطة الجوية المختلطة، ومحطة الطوافات وتضع تميزا لهما. وأخيرا عرفت المادة الثانية من قانون الطيران المدني الجزائري خلال الفقرات الثامنة والتاسعة والعاشر منها مبنى المطار والمطار، كما عرفت الخدمات الجوية، وتقصد بمبنى المطار كل "منشأة فوقية

<sup>1</sup> المقصود هنا هو الطائرات المدنية و خاصة التي تعمل على الخطوط الدولية تحمل عاداتا ركابا من جنسيات مختلفة وبالتالي تستبعد الطائرات الدولية من خضوع لهذا النوع من الجرائم.

تستعمل لتسهيل نقل الركاب والشحن" أما المطار فيقصد به "مجموعة من منشآت النقل الجوي موجهة لتسهيل وصول الطائرات ورحيلها ومساعدة الملاحة الجوية وتأمين الركوب، والنزول وتوصيل المسافرين والبضائع والبريد المنقول جوا".

وتعرف الخدمات الجوية على أنها: " كل خدمات النقل بطائرات الركاب والشحن والبريد سواء كانت هذه الخدمات منتظمة أو غير منتظمة، دولية أو داخلية، والعمل الجوي والطيران الخفيف وكافة الخدمات الجوية الخاصة".

كما تعرف الملاحة الجوية: "مجمّل الطائرات المحلقة في الجو أو على الأرض الموجودة في مساحة التحرك بالمحطة الجوية وفقا للقواعد المحددة".

الملاحظ من هذه التعريفات الواردة بالقانون الطيران المدني الجزائري التي لا تتماشى وأحكام الاتفاقية الدولية وخاصة ما يتعلق الطائرة وحالة الطيران التي يمكن أن يثور اختلاف وجهات النظر حول تفسيرها، ولدى كان من أجدر الحنو حنو التشريعات الأخرى، التي أخذت بشكل يكاد يكون حرفيا التعريفات الواردة في<sup>1</sup> فيها، بغية خلق حالة من التجانس بينها وبين التشريعات الوطنية بشأن هذه المفاهيم

---

<sup>1</sup> قارن بين هذه التعريفات و تلك الواردة في اتفاقيتي لاهاي و مونتريال: تعرف اتفاقية لاهاي الطائرة على أنها " كل وسيلة تستعمل أو تعد للطيران أو للملاحة في الجو أو في الفضاء"، و تعرف حالة الطيران بأن تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب أو شحنها حتى يتم فتح أي من هذه الأبواب من أجل نزولها أو تفريغها وفي حالة الهبوط الاضطراري يستمر اعتبار الطائرة في حالة طيران حتى تتولى السلطات المختصة مسؤوليتها عن الطائرة و ما على متنها من أشخاص و أموال".



من جهة، وكذا إحكام الحصار حول مرتكبي هذه النوعية من الجرائم وعدم إفلات من العقاب بحجة هذه الاختلافات من جهة أخرى.

### الفرع الثاني: الأفعال التي تعد من قبيل الجرائم

لقد أورد المشرع الجزائري من خلال قانون الطيران المدني الجزائري مجموعة من الأفعال التي يعد ارتكابها جريمة يعاقب عليها، سواء ما كان موجهًا منها إلى سلامة الطائرات، أو المحطات الجوية أو سلامة التجهيزات أو حرم المطار والتي تعد عرقلة حركة النقل الجوي.

فيما يخص جريمة اختطاف الطائرة فقد عالجتها مادة وحيدة من قانون الطيران المدني الجزائري وهي المادة 224 من قانون الطيران المدني الجزائري والتي نصت على ما يلي: "يتعرض للعقوبة المنصوص عليها في المادة 417 مكرر من قانون العقوبات، كل من يختطف طائرة بالعنف أو بالتهديد بالعنف"، وهذا النص بدوره يحيلنا إلى نص المادة 417 مكرر من قانون العقوبات التي عرفت من جهتها جريمة الاختطاف حيث نصت بالقول: ".....كل من غير أو حاول أن يغير طائرة عن اتجاهها بالعنف أو التهديد أو التحايل".

وطبقا لنص هاتين المادتين فإنه حتى تكون بصدد جريمة اختطاف الطائرات

لا بد من توفر جملة من الشروط:

**1- أن يتحقق فعل الاختطاف أو يحاول في ارتكابه:** بمعنى أن يتحقق في هذا

الفعل صفة غير المشروعية لشخص ليس له حق فرض سيطرته ورقابته على الطائرة بتغيير مسارها.

كما أنه وطبقا لنص المادة 417 مكرر من قانون العقوبات، فإن كل محاولة

تعتبر بمثابة جريمة اختطاف وهو ما يبين لنا أن المشرع الجزائري من خلال المادة استلهم أحكام المحاولة والشروع من أحكام اتفاقية لاهاي.

**2- أن يتم الفعل عن طريق استعمال العنف أو التهديد به أو التحايل:**

أن يتم استخدام جميع وسائل الضغط المادية منها والمعنوية بما فيها الطرق

التحايلية الأخرى (كالغش أو الخداع أو التدليس).

وتجدر الإشارة هنا أن المادة 224 من قانون الطيران المدني الجزائري، لا

تتعارض بتاتا ونص المادة 417 مكرر من قانون العقوبات بل يتماشى وروح مضمونها.

أما بالنسبة لبقية الأفعال والجرائم الأخرى الماسة بأمن وسلامة الطائرات والطيران المدني فيمكن تعدادها كآآتي:

- المادة 215 من قانون الطيران المدني الجزائري: تتناول بالذكر الجرائم الماسة بمنشآت وتجهيزات الطيران، بما فيها التجهيزات المرابطة بداخل المطار حيث نصت: "... كل من تعمد: -أ- إلحاق ضرر بمنشآت الطيران، -ب- عرقلة ملاحه الجوية".

- أما المادة 216 من نفس القانون فتتعلق بالجرائم التي تمس بوسيلة النقل أي الطائرة أثناء تواجدها بداخل المحطة الجوية سواء أفضت هذه أفعال إضرار بها بمعنى تعطيلها عن الحركة أو إتلافها بصورة كلية.

- من جهتها المادة 217 من قانون الطيران المدني الجزائري تتعرض لنفس الأفعال المرتكبة ضمن المواد 215 و216 على أن يشترط أن تؤدي إلى إحداث أضرار جسدية كإصابة بالجروح أو غيرها أو أدت إلى موت أو الوفاة.

- كذلك المادة 221 من نفس القانون تخص بالذكر جرائم الاعتراض بمعنى الجرائم تحول دون السماح للطائرة القيام بحركة الإقلاع والهبوط أو النزول.

- وأخيرا المواد 229 و230 من القانون الطيران المدني الجزائري تتعرض  
بنتاول الأفعال الإجرامية التي تمس بأمن المطارات والتي قد تشوه صورتها أو  
إتلاف منشأتها.

## المطلب الثاني: الاختصاص القضائي الجزائري والعقوبات المقررة لهذه

### الجرائم

يتعين علينا في هذا المطلب تحديد القواعد الخاصة بالاختصاص القضائي في  
هذا النوع من الجرائم وأهم العقوبات المقررة لها طبقا لقواعد والأحكام القانون  
العقوبات وقانون الطيران المدني الجزائري وذلك ما سوف نتناوله في الفروع الآتية:

## الفرع الأول: الاختصاص القضائي لمحاكمة الجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني

### الجزائري

طبقا لنص 591 من قانون الإجراءات الجزائية: تختص الجهات القضائية  
الجزائية بالنظر للجنايات والجرح التي ترتكب على متن الطائرات جزائرية أي كانت  
جنسية مرتكب الجريمة.

كما أنها تختص بنظر في الجنايات والجنح التي ترتكب على متن الطائرات الأجنبية إذا كان الجاني أو المجني عليه جزائري الجنسية أو إذا هبطت الطائرة بالجزائر بعد وقوع جناية أو الجنحة.

وتختص بنظرها المحاكم التي وقع بدائها هبوط الطائرة في حالة القبض على الجاني وقت هبوطها، أو مكان القبض على الجاني في حالة ما إذا كان مرتكب الجريمة قد قبض عليه بالجزائر فيما بعد".

والملاحظ طبقاً لنص هذه المادة أن المشرع الجزائري قد أخذ بمبدأ الاختصاص الواسع المنصوص عليه في اتفاقيتي لاهاي ومونتريال، وإن كان قد أضاف إليه الاختصاص الجنائي الجزائري، بالجريمة إذا كان المجني عليه جزائرياً. والواقع أن هذه الإضافة تهدف إلى حماية الرعايا الجزائريين ولا تعارض مع نصوص اتفاقيتي لاهاي ومونتريال، بل تتفق مع أحكام المادة الرابعة من اتفاقية طوكيو<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> تنص المادة الرابعة من اتفاقية طوكيو: " لا يجوز للدولة المتعاقدة غير دولة التسجيل ان تتعرض لأية طائرة في حالة طيران لغرض مباشرة اختصاصها الجنائي بالنسبة لجريمة ارتكبت على متن الطائرة إلا في الحالات الآتية :  
أ- أن يكون للجريمة أثر على إقليم هذه الدولة.  
ب- أن تكون الجريمة قد ارتكبتها أو ارتكبت ضد أحد رعايا هذه الدولة أو أحد أشخاص ذوي الإقامة الدائمة فيها.  
ج- إذا ارتكبت ضد أمن الدولة.  
د- إذا اشتملت الجريمة على خرق القواعد و الانظمة النافذة في هذه الدولة المتعلقة بالطيران او تحركات الطائرة.  
هـ- إذا كان مباشرة هذا الاختصاص ضروريا لضمان مراعاة هذه الدولة لأي من تعهداتها طبقاً للاتفاقيات الدولية المتعددة الأطراف.

ولم يكن أمام المشرع الجزائري إلا القبول بهذا الاختصاص القضائي الموسع بهدف أحكام الحصار حول مرتكبي هذه الجرائم ومنعهم من الإفلات من العقاب على نحو الوارد في الاتفاقيات الدولية المعنية بسلامة الطائرات المدنية.

### الفرع الثاني: العقوبات المقررة لهذه الجرائم

لقد نصت اتفاقية لاهاي ومونتريال السالفة الذكر، على ضرورة معاقبة الأفعال الإجرامية المنصوص عليها في هاتين الفقرتين بعقوبات مشددة، هذا وإن لم تحدد المقصود بالعقوبات المشددة. ولم يغفل المشرع الجزائري بدوره على الأخذ بهذا الالتزام بحيث تضمن كلا من القانون الطيران المدني الجزائري وقانون العقوبات معاقبة الأشخاص الذين يثبت ارتكابهم للجرائم الماسة بأمن وسلامة الطائرات والملاحة الجوية بعقوبات تصل إلى حد السجن المؤقت، والمؤبد وتصل أحيانا إلى درجة الإعدام. بالنسبة لجرائم الاختطاف فقد شدد المشرع العقوبة في هذا النوع حيث قرر لها عقوبة الإعدام سواء ارتكب الفعل أو شرع في ارتكابه (أي محاولة)، وهذا ما تناولته المادة 417 مكرر من قانون العقوبات بعد إحالة من المادة 224 من قانون الطيران المدني الجزائري. والتي نصت على أنه: 'يعاقب بالإعدام كل من فير أو حاول أن يغير طائرة عن اتجاهها بالعنف أو التهديد أو التحايل...!'

قد أحسن المشرع الجزائري صنعا بتشديد العقوبة هنا في هذه الجرائم فالتجربة العملية في حوادث الاختطاف الطائرات قد أوضحت المعاناة الجسدية والنفسية التي يتحملها ركاب الطائرة المختطفة لمدد طويلة، بل تنقلهم من بلد إلى آخر ومن مطار إلى آخر حسب مشيئة الخاطفين.

ولم يكتفي المشرع بالعقاب على هذه الجرائم فقط، بل نص أيضا على العقاب على الأعمال الإجرامية العمدية مؤدية إلى إضرار بطائرة أو إتلافها، وهي بداخل المحطة الجوية، حيث تراوحت ما بين سنتين حبس إلى 5 سنوات وبغرامة تتراوح ما بين 200.000 دج و 500.000 دج طبقا لما ورد في نص المادة 216 من قانون الطيران المدني الجزائري.

أما المادة 215 بدورها تعرضت للأعمال الإجرامية المفضية إلى إضرار بمنشآت الطيران وعرقلة الملاحة الجوية فقد قرر لها عقوبة تتراوح ما بين سنة إلى 5 سنوات حبس، إضافة إلى غرامات مالية. فإذا ترتب على أي ارتكاب أي من هاتين الجريمتين المنصوص عليهما في المواد 215 و 216 إحداث أضرار جسدية تكون العقوبة طبقا لما ورد في نص المادة 217 إلى عقوبة تتراوح من 10 سنوات إلى 15 سنة سجن، وتشدد العقوبة لتصل إلى إعدام إذا ترتب على هذه الأفعال وفاة شخص أو عدة أشخاص.

أما المادة 221 فقد نصت على عقوبة من الجرائم العمدية المرتكبة لعرقلة طائرة أو أمن تحليقها بعقوبة تصل إلى السجن من 5 إلى 10 سنوات وتشدّد العقوبة في حالة ما أفضى الفعل إلى إحداث أضرار جسيمة بالأشخاص إلى سجن المؤبد، وإلى عقوبة الإعدام في حالة ما إذا ترتب عن هذا الفعل وفاة شخص أو عدة أشخاص.

وفي الأخير تتعرض المادة 229 من نفس القانون للأفعال الناتجة عن فعل إتلاف المباني والمنشآت بالمطارات وتقر لها عقوبات خاصة وفقا لأحكام قانون العقوبات.

الملاحظ أنه تبقى قواعد القانون الجنائي سارية المفعول، وخاصة ما يتعلق منها قواعد الإعفاء من العقوبة في حالة قيام أحد الجناة بإبلاغ السلطات قبل البدء في تنفيذ الجريمة.

### المبحث الثاني : منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو)

اهتمت منظمة الأمم المتحدة من خلال وكالاتها المتخصصة، وبصفة خاصة منظمة الطيران المدني الدولي، بمهمة تسيير وضمان سلامة النقل الجوي بصياغة قواعد قانونية دولية تدخل في اطار إبرام اتفاقيات دولية، بهدف منع وقوع الجرائم الموجهة إلى سلامة الطيران والنقل الجوي .



فالإرهاب الجوي الدولي لا يهدد فقط المصالح الجوية الاقتصادية بل يعرض ويهدد حياة الكثير من الأشخاص للخطر ، فسلامة وأمن المدني وقمع الإرهاب ليست من مصلحة المجتمع الدولي وحده فقط ، بل وكذلك من مسؤولية ومصصلحة منظمة الطيران المدني الدولي<sup>1</sup>.

والى جانب الايكاو وكما يصطلح عليها، يوجد العديد من المنظمات الدولية والإقليمية منها ، حكومية وغير حكومية ، كالاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمجلس الدولي للمطارات، التي اهتمت بدورها بمسألة أمن وسلامة النقل الجوي بحيث ساهمت بقدر كبير في عملية التحرير عن طريق وضع العديد من الضوابط القانونية والإدارية منها لمنع تفشي هذه الجرائم والحد منها.

سوف نحاول من خلال هذا المبحث تسليط الضوء على هذه المنظمة الدولية (الايكاو) باعتبارها إحدى أكبر الهيئات الدولية الرسمية والرائد في هذا الميدان بالوقوف على نشأتها وأهم هياكلها، لنتطرق بعدها لدراسة مكانتها ودورها في إرساء مختلف القواعد القانونية المتعلقة بحماية مرفق النقل الجوي الدولي.

---

<sup>1</sup> Diez DE VELASCO VALLEJO, « les organisations internationales », Economica 1999 page 374

## المطلب الأول: تأسيسها وأجهزتها

إن تحقيق التعاون الدولي في مجال الطيران المدني لا يأتي إلا في إطار منظمة ذات طابع فني واستشاري، تعهد إليها مهمة منع وقمع الجرائم الماسة بسلامة الطائرات، تتطلع هذه الهيئة من خلال الأجهزة التي تتضمنها للقيام بعدة مهام بصفتها المحفل ومركز التنسيق لأوساط الطيران.

### الفرع الأول: نشأة المنظمة (الابكاو) :

هي إحدى الوكالات الدولية المتخصصة التابعة لهيئة الأمم المتحدة، نشأت في سنة 1947، مقرها بمونتريال - كندا- ويدخل في مهامها طبقاً لاتفاقية شيكاغو لعام 1944<sup>1</sup>، مهمة وضع القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل الموصى بها دولياً لتأمين سلامة النقل الجوي وضمان كفاءته وانتظامه. وتعمل بمثابة أداة للتعاون في جميع مجالات الطيران المدني بين الدول المتعاقدة الأعضاء فيها البالغ عددها 188 دولة.

<sup>1</sup> جاءت هذه الاتفاقية بعد مؤتمر دولي دعت إليه الولايات المتحدة الأمريكية ، كان يهدف إلى سن قانون دولي جديد منظم للطيران المدني بدأت أعمال المؤتمر في الفاتح من نوفمبر 1944 بمدينة شيكاغو حضره أكثر من 52 دولة ، وانتهى باستصدار وثيقة نهائية تتضمن أربعة اتفاقيات :1- اتفاق مؤقت بشأن الطيران المدني الدولي.2- اتفاق بشأن الطيران المدني الدولي.3- اتفاق بشأن مرور الخطوط الجوية الدولية.4- اتفاق بشأن النقل الجوي الدولي.

وعندما أنشئت المنظمة الدولية للطيران المدني ، انفقت الدول الموقعة على المعاهدة والتي كان عددها آنذاك 52 دولة ، على عدد من المبادئ والترتيبات " حتى يتطور الطيران المدني الدولي على نحو آمن ومنظم ، وحتى تقوم خدمات النقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص، وأن يتم تشغيلها على أساس سليم و اقتصادي".

وتتشط الايكاو أيضا في مجموعة واسعة من المسائل التنظيمية والاقتصادية وقد تكثف هذا النشاط في السنوات الأخيرة ، بحيث أصبح قطاع الطيران قطاعا متكاملا ومترابطا يمكن فيه تناول كل المسائل الأمن والسلامة ، بما فيها التنظيم الاقتصادي.

وللايكاو علاقات وطيدة وطويلة مع العديد من المنظمات الأخرى التي أدرجت النقل الجوي في ولايتها، والتي أصبح لديها اهتمام بالتنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي وأصبحت تشارك فيه. فتعمل بالتنسيق مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي، والمجلس الدولي للمطارات والهيئات السابقة له.

ولها أيضا صلات وثيقة بهيئات الطيران الإقليمية التي لديها جميعا اهتمام خاص بالمسائل التنظيمية في ايطار ولاية كل منها. وتتضمن هذه الهيئات اللجنة الإفريقية للطيران، واللجنة الأوروبية للطيران المدني، ولجنة أمريكا اللاتينية

للطيران المدني، الهيئة العربية للطيران المدني وتتسم هذه العلاقات على أنها  
تعاونية.

### الفرع الثاني : أجهزة الايكاو

يرد في اتفاقية شيكاغو وصف عام لولاية الايكاو في ميدان النقل الجوي.  
ومكنت الطبيعة العانة لهذه الولاية، الجمعية العامة والمجلس على مر السنين من  
الاضطلاع بمجموعة من المهام، مع مراعاة أهداف المنظمة الواردة في المادة 44  
من اتفاقية.

#### 1- الجمعية العامة :

تتكون من كل ممثلي الدول الموقعة على اتفاقية وأعضاء المجلس، وتجتمع في  
دورات عادية مرة كل 3 سنوات ،توكل إليها مهمة فحص وإجابة عن كل الأسئلة  
التي تتدرج ضمن أعمال المنظمة ، تصوت على الميزانية وتراجع النفقات ، كما  
تقوم باقتراح مشروع تعديل الاتفاقية ، كما تقوم بانتخاب أعضاء المجلس ، و آخر  
دورة لها انعقدت في 05 أكتوبر 2001 في دورتها الثالثة والثلاثون انتهت باعتماد  
قرارات محددة لزيادة سلامة وأمن الطيران المدني الدولي.

## 2 مجلس المنظمة:

هي هيئة دائمة ومحددة تتكوّن من 33 دولة عضو، ينتخب أعضائه لمدة ثلاث سنوات، ويعتبر المجلس الهيئة الكاملة باعتبارها القائمة بالوظائف الرئيسية للمنظمة. ينتخب على رأس المجلس رئيس منتخب من خارج أعضائه والذي يقوم بدوره بتعيين الكاتب العام والأعضاء التقنيين المكلفين بحضور الأشغال و بصفة خاصة أعضاء لجنة الملاحة الجوية ، و جمعية النقل الجوي الدولي، إلى جانب اللجنة القانونية المكونة من الخبراء الحكوميين ، يتمثل دورها في إعطاء آراء حول كل الأسئلة و الوقائع القانونية التي تعرض عليها.

وآخر انتخاب لأعضائه كان في 02 أكتوبر 2001 من طرف الجمعية العام للايكافو في دورتها الثالثة و الثلاثون ، و يتكون المجلس من أعضاء الدول التالية :

### أولا : الدول التي لها أهمية كبرى في مجال النقل الجوي

أستراليا ، البرازيل ، كندا ، فرنسا ، ألمانيا ، إيطاليا ، اليابان ، الاتحاد الروسي، المملكة المتحدة، الولايات المتحدة الأمريكية .

ثانيا : الدول التي تقدم أكبر إسهام في توفير تجهيزات الملاحة الجوية

### للطيران المدني الدولي

الأرجنتين ، الصين ، مصر ، الهند ، إيرلندا، المكسيك ، نيجيريا ، المملكة العربية السعودية، إسبانيا ، السويد و فنزويلا.

ثالثا : الدول التي يحقق انتخابها تمثيل جميع المناطق الجغرافية في المجلس

الجزائر، الكامرون ، كوستاريكا، كوبا ، الجمهورية التشيكية، إثيوبيا ، لبنان ، موريشيوس، باكستان، باراغواي ، الجمهورية الكورية والسنغال.

- يملك مجلس الإيكاو سلطات و اختصاصات واسعة يمكن حصرها في الآتي:

### \* الوظيفة التنظيمية:

المتعلقة بسن و وضع معايير و اتخاذ الإجراءات الخاصة بالملاحة الجوية والنقل الجوي، يصوت المجلس على قراراته بأغلبية 2/3 أعضاءه، للموافقة على الأحكام و المعروفة باسم "الملاحق<sup>1</sup> حسب مفهوم اتفاقية شيكاغو و التي تخضع بدورها إلى استشارة كل الدول الأعضاء فيها.

<sup>1</sup> ملاحق ووثائق فنية عددها 18 ملحقا قامت بإعدادها منطقة الطيران المدني الدولي لتغطية جميع المسائل المتعلقة بالطيران المدني : الرخص الشخصية للملاحة ، قواعد أرصاد الجوية ، الخرائط المطارية ، علامات الدول ، رقم التسجيل ، اتصالات مطاريه ، خدمات للملاحة الجوية ، البحث و الإنقاذ ، التحقيقات حول الحوادث الجوية المطارات و المصالح المعلوماتية ، النقل البضائع الخطيرة ، بالإضافة إلى قواعد الأمن والسلامة المعروفة باسم الملحق السابع عشر الخ إلى غير ها من ملاحق الأخرى .

## \* الوظيفة القضائية:

للمجلس دور للفصل في النزاعات القائمة بين الدول الأعضاء و المتعلقة بتفسير و تطبيق اتفاقية شيكاغو ، يتم إخطاره عن طريق عريضة تقدم من أحد الأطراف المتنازعة (عريضة أحادية الطرف). قرارات المجلس قابلة للاستئناف أمام أية محكمة يختارها الأطراف، أو أمام أية محكمة دولية كمحكمة العدل الدولية.

### المطلب الثاني: دور ومكانة المنظمة في حماية الطيران المدني الدولي والآثار

#### السلبية لأحداث الحادي عشر من سبتمبر على حركة الطيران في العالم .

لقد استطاعت المنظمة الطيران المدني من خلال وزنها أكثر من 180 دولة، أن تكرر العديد من القواعد و الأحكام لحماية الطيران المدني الدولي.و تنظيم حركة النقل الجوي، وسوف نتعرض في هذا المطلب بدراسة أهم القواعد التي رسختها سواء قبل الأحداث 11 سبتمبر 2001 أو بعدها.

#### الفرع الأول: القواعد القانونية المكرسة قبل أحداث 11 سبتمبر 2001 وبعدها

لقد كللت مبادرات منظمة الطيران المدني باتخاذ و سن العديد من الإجراءات سواء الوقائية منها أو القمعية و ذلك قبل الهجمات الإرهابية المرتكبة في الولايات المتحدة الأمريكية.

ففي ما يتعلق بالإجراءات الوقائية: فهي جميع الأحكام و القواعد المتخذة في إطار الملحق السابع عشر من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 ، و المتعلقة بأمن و سلامة سواء بداخل المطارات أو ما هو موجه لحماية الطائرات.

و يشمل إجراءات الحماية المتخذة اتجاه المسافرين، أو طاقم الطائرة، ومراقبة البضائع والأمتعة، كما يشمل على نظام لتفتيش ، والبحث ، والتحقق سواء الآلي منه أو الأوتوماتيكي، كما يشمل زيادة على ذلك أنظمة الإنقاذ والمساعدة و يخص هذا الملحق جميع الدول الأعضاء في الاتفاقية.

أما بالنسبة للإجراءات القمعية : يقصد بها جميع أحكام الاتفاقية التي أعدتها المنظمة الطيران المدني الدولي . و التي كان موضوعها الرئيسي حماية و قمع الإرهاب و اعتباره جريمة دولية.

و يمكن ذكر في هذا الصدد.اتفاقية طوكيو لسنة 1963 المتعلقة بتوحيد القواعد الجنائية ضد الجرائم المرتكبة بداخل الطائرات، و إعطاء حق لفائدة قائد الطائرة بحق التدخل والسماح للمسافرين لمتابعة رحلتهم أثناء الاستيلاء .

- اتفاقية لاهاي 1970 المتعلقة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.

- اتفاقية مونتريال لقمع الأعمال الغير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني المكمل لاتفاقية لاهاي.



- بروتوكول مونتريال لسنة 1988 الذي يكمل بدوره اتفاقية مونتريال، والذي يتناول بالنص على الأفعال غير المشروعة المرتكبة بداخل مطارات بالإضافة إلى اتفاقية الأخرى خاصة بتوحيد نظام تسجيل المتفجرات المعبئة، الموقع عليها في سنة 1991.

أما القواعد القانونية المكرسة بعد الأحداث 11 سبتمبر 2001 فإن الهجمات الانتحارية التي استخدمت فيها الطائرات كقنابل محلقة في الولايات المتحدة الأمريكية، التي استهدفت آلاف من المدنيين، دعت المنظمة إلى مراجعة سياستها ، و إعداد تدابير تسمح بتفادي وقوع أعمال مماثلة تستهدف الطيران المدني مع الحث على مكافحتها و استئصالها.

فبعد ساعات من وقوع هجمات الحادي عشر سبتمبر، نفذت الدول الأعضاء في الإيكاو إجراءات أمنية استثنائية .

و بعد أسابيع قليلة، اتفقت الدول الأعضاء خلال الدورة الثالثة و الثلاثون المنعقدة بتاريخ 05 أكتوبر 2001، على اعتماد خطوات على المدى الطويل، بلغ عدد الدول المشاركة رقما قياسيا بحضور أكثر من 1130 مشاركا من 169 دولة متعاقدة إلى جانب مراقبين من 32 منظمة دولية معنية بالطيران المدني.

واعتبرت هذه الدورة من أهم الدورات باعتبارها اشتركت في فترة من أصعب الفترات التي مرت بها المنظمة للطيران المدني الدولي<sup>1</sup> . أما عن قرارات الدورة فقد نصت على ما يلي:

- قرار عقد مؤتمر وزاري دولي رفيع المستوى في أقرب وقت ممكن لوضع التدابير الخاصة بمنع ومكافحة واستئصال أعمال الإرهاب التي تمس بالطيران المدني.

- قرار لاستعراض كامل لاتفاقيات أمن الطيران و الملحق السابع عشر (حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروعة) الخاصة باتفاقية الطيران المدني الدولي التي تشكل ميثاق الإيكاو، و يشمل الملحق السابع عشر والمواد الإرشادية المتعلقة بالقواعد القياسية و توصيات و إجراءات معتمدة دولياً تتعلق بأمن الطيران وتطبق على الرحلات الجوية الدولية.

- كما تتضمن التدابير مقترحات أخرى الخاصة بتقديم تمويل الخاص بالإجراءات العاجلة التي تقوم بها الإيكاو في مجال أمن الطيران ، و توفير المزيد من الاستقرار للتمويل من خلال زيادة التبرعات التي تقدمها الدول إلى آلية الإيكاو ولأمن الطيران .

<sup>1</sup> هذا ما علق عليها رئيس المجلس الإيكاو السيد "أسد قطيط" بالقول: " إن قرارات هذه الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العامة، التي اقترنت بأخصب فترة من تاريخ المنظمة، ستعطي المنظمة بالتأكيد الوسائل التي تحتاجها لمواجهة التحديات الفنية و التنظيمية و الاقتصادية المعقدة الماثلة أمامنا".

- اقتراح بإنشاء برنامج عالمي لتدقيق و مراقبة الأمن على غرار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة.

- اقتراح تعديل الملحق السابع عشر من اتفاقية شيكاغو.

أما عن أهم إنجازات المنظمة الدولية للطيران المدني خلال عام 2002 في أعقاب أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 في الولايات المتحدة الأمريكية، اعتمدت الدول الأعضاء في المنظمة الدولية للطيران المدني خطة عمل شاملة أو إستراتيجية عالمية لتعزيز أمن الطيران في جميع أنحاء العالم، و أصدرت إعلانا عاما في ختام مؤتمرها الوزاري رفيع المستوى الذي عقد على مدى يومي 19 و20 من فبراير 2002 بمقر الإيكاو في منتريال .

و كان أحد العناصر الرئيسية لهذه الإستراتيجية " خطة عمل في الإيكاو لأمن الطيران "، التي تشمل إجراء عمليات تدقيق منتظمة و إلزامية و منهجية منسقة لتقييم تدابير أمن الطيران في جميع الدول الأعضاء في الإيكاو و البالغ عددها 188 دولة. و أهم ثمار هذه الخطة كان باعتماد مجلس المنظمة الطيران المدني لقواعد أكثر صرامة للأمن أثناء الطيران تقضي فيها تحسين إجراءات الأمن حول المقصورة القيادة، كأن تكون أبواب المقصورة مقفولة. بالإضافة إلى إجراءات

أخرى للأمن أثناء الطيران كإنشاء فرقة من البوليس الجوي تتواجد على متن الطائرة أثناء رحلتها<sup>1</sup>.

وطبقا للقواعد الجديدة، فإن المقصود بالأبواب المدعمة هو منع الأشخاص غير المصرح لهم من الدخول عنوة إلى مقصورة قيادة الطائرة، و يجب إغلاق هذه الأبواب و إقفالها من وقت إغلاق كل الأبواب الخارجية إلى حين فتحها إلى مقصدها، و لا تفتح إلى للسماح للأشخاص المصرح لهم بالدخول و الخروج.

إضافة إلى إمداد الطيارين بكل الإمكانيات و الأجهزة التي تتيح لهم مراقبة كل الأشخاص الذين يطلبون دخول منطقة القيادة لكشف التصرفات المشروعة أو التهديدات المحتملة، و أن يقوم المضيفون بتحفظ بإبلاغ الطيارين بأي نشاط مشبوه في مقصورة الركاب في مقصورة الركاب.

و لإعداد أعضاء الطاقم لتصدي بطريقة ناجحة لأفعال التدخل غير المشروع

فإن التدريب الأمني الموسع يشتمل على ما يلي :

- تحديد خطورة أي واقعة .
- الاتصال و التنسيق بين أعضاء الطاقم .
- الردود المناسبة للدفاع عن النفس.

<sup>1</sup> تعتبر الخطوط الجوية الإسرائيلية أول من قام بإنشاء هذه الشرطة ضمن خطوطها الجوية " العال".

- استعمال أي أدوات غير مميت مخصصة لأعضاء الطاقم .
- فهم سلوك الإرهابيين لتيسير قدرة أعضاء الطاقم على التعامل مع سلوك الخاطفين و ردود فعل الركاب .
- تمارين تدريب على أوضاع حية بشأن مختلف حالات التهديد .
- إجراءات مقصورة القيادة لحماية الطائرة .

تطبق القواعد الأمنية الجديدة على الرحلات الجوية الدولية التي تستخدم فيها الطائرات المدنية تسع لأكثر من 60 راكبا، و ذلك اعتبارا من 2003/11/1، كما أوصى مجلس المنظمة على توسيع نطاق هذه الأحكام ليشتمل الرحلات الجوية الداخلية و أنواع أخرى من الطائرات (الطائرات الصغيرة).

### الفرع الثاني : الآثار السلبية لأحداث 11 سبتمبر 2001 على حركة الطيران في العالم

إن الأحداث المفجعة التي وقعت في 11 سبتمبر 2001 في الولايات المتحدة الأمريكية عتمت الحقيقة الواضحة هي أن النقل الجوي أسلم وسائل النقل، فقد بينت إحصاءات عن أمن الطيران انخفاضا كبيرا و طويل الأجل في وقائع التخريب، لأفعال التدخل غير المشروع على الطائرات، بل و في عدد القتلى و المصابين في

حوادث الطائرات، و لذلك فان سلامة الجوية وأمن الطيران عنصران متلازمان في جوهرهما.

وفيما يتعلق بالأمن الجوي، فقد جرى في عام 2001 تسجيل أكثر من 21 أفعال التدخل فغير المشروع ضد الطيران المدني و تخضع التقديرات الوفيات الناجمة عن تلك الأفعال أو الحوادث و التي يعود معظمها لأحداث 11 سبتمبر وتوحي الأرقام عن وفاة حوالي 3330 بما في ذلك وفاة كل ركاب الطائرات و عن 44 لأفراد طاقم الطائرة.

كما تفيد الأرقام الأولية التي أصدرتها منظمة الطيران المدني بأي حركة النقل الجوي خلال عام انخفضت إلى أقصى الدرجات مقارنة مع ارتفاع الهائل المحقق في عام 1999 و 2000، حيث تجاوزت النسبة 8 % على الخطوط الجوية المنتظمة و حوالي 10 % على الخطوط الجوية الدولية غير المنتظمة. بلغ مجموع حركة النقل الركاب على الخطوط المنتظمة (الدولية و الداخلية ) في شركات الطيران الدول المتعاقدة لدى الايكاو ثلاثة آلاف مليون و 17 ألف راكب كيلو متري في عام 2000<sup>1</sup>.

و بعد الأحداث تدهورت حركات الركاب إلى أقصى المستويات في سنة 2001، إلى انخفاض بنسبة 3% على المستوى الدولي و هذا أدى إلى ازدياد

<sup>1</sup> أنظر الملحق رقم 2

مصاريف التشغيل بسبب ارتفاع تكاليف الأمن، و أصبحت الخسارة الفعلية التشغيلية لشركات الطيران تقدر بأكثر من 10 ملايين دولار أي ما يعادل 3.6 من إيرادات التشغيل بالمقارنة مع الأرباح التي حققتها في عام 2000، وفقا لتقديرات المبدئية التي أصدرتها منظمة الطيران المدني الدولي. و كان رد فعل شركات الطيران أنها قللت عدد الرحلات و سعة و عدد الموظفين و بلغ العدد الذي أعلنته شركات الطيران الاستغناء عنهم حوالي 120.000 موظف في أنحاء العالم ، ثم خفضت عدد الرحلات في الطرق الجوية غير المربحة أو استغنت عنها بالمرّة ، و أوقفت بعض الطائرات الأقدم ،وعجلت بإخراج بعضها الآخر من الخدمة، و أرجأت استلام الطائرات الجديدة ،بل و قد اضطرت بعض شركات الطيران إلى وقف التشغيل بسبب التدهور السريع في أوضاعها المالية.

تشعبت آثار كل ذلك و تجاوزت حدود شركات الطيران لتشمل الطيران المدني بأسره، بصفة ملحوظة مشغلي المطارات و خدمات الملاحة الجوية و كان معظم هذه الآثار ماليا، و خصوصا على شكل خسارة في إيرادات رسوم الطيران، و من حيث التكلفة واجهت المطارات أزمة في نطاق التغطية التأمينية و التكاليف الإضافية للتدابير الأمنية.

وبالطبع امتد الأثر ليشمل قطاعات غير الطيران المدني كقطاع التجارة

وقطاع السياحة.

وتتوقع الإيكاو حدوث تحسن قبل نهاية العام 2004 في حركة نقل الركاب

والبضائع في العالم<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> أنظر الملحق رقم 3



السنن المصنوعة

## الخلاصة:

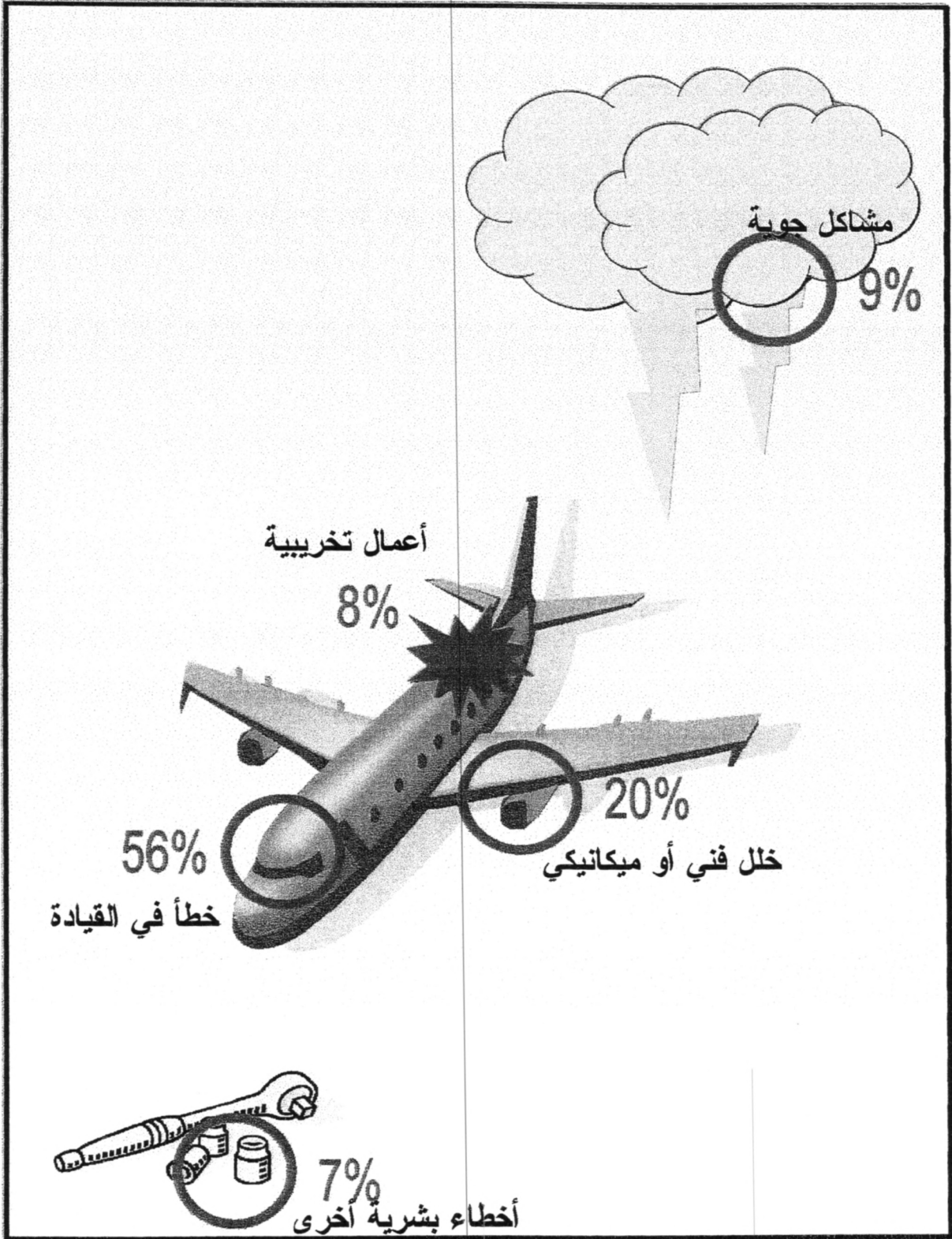
على العموم يمكن القول بأن الاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الطيران المدني الدولي ، أهم إنجاز قانوني حققته الجماعة الدولية بغية الوقوف في وجه الأعمال والجرائم الماسة بأمن الطائرات و سلامة الطيران المدني ، و قمع ظاهرة الاستيلاء غيرا لمشروع على الطائرات أو للحد منها ، كما أرست هذه القواعد جملة من مبادئ و القيم الخاصة المتعلقة منها بتكيف التعاون الدولي لمكافحة أعمال الإجرام أو الإرهاب الجوي ، مما أضحي للنقل الجوي صفة " أمن وسلام وسائل النقل " .

إلى أن جاءت الضربات أو الهجمات 11 من سبتمبر لتحتّم الحقيقة الواضحة و المخفية و تضرب بأمن و سلامة الطيران العالمي بأسره، تجعل الجمهور يفقد الثقة في السفر الجوي. ولتبين بعدم فعالية إجراءات القمعية ( اتفاقيات دولية ) في مواجهة و استئصال جذور الجرائم الماسة بأمن الطيران المدني .هو الأمر الذي حرك العديد من الدول و المنظمات النشطة في قطاع النقل الجوي إلى مراجعة سياستها الأمنية بتفضيل الوقاية كإستراتيجية تتبع على المدى الطويل لمعالجة التهديدات الجديدة، باتخاذ واعتماد على أفضل الممارسات باستخدام التكنولوجيا الحديثة والجديدة كتكنولوجية البيومترية، ووثائق السفر المقروءة ، وآليات و قنوات الاتصال المتكاملة بين قطاعات النقل الجوي وسلطات الهجرة ، وتطبيق معايير

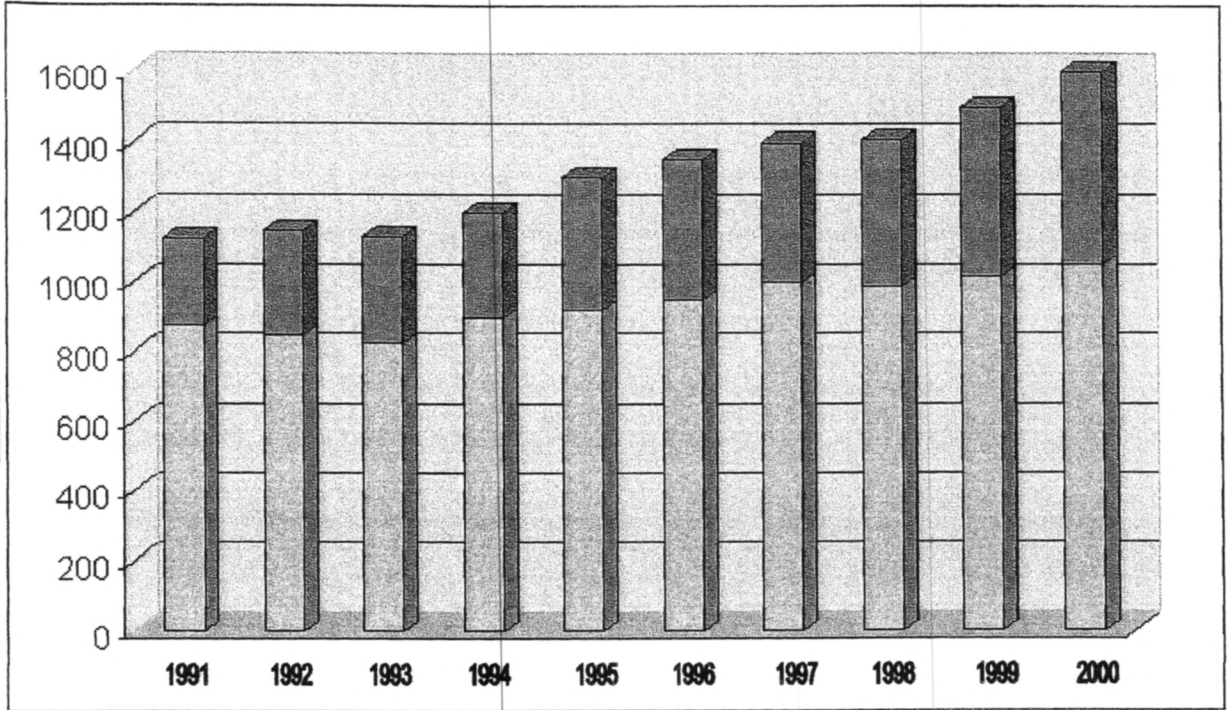
تشغيلية مرنة غير قابلة للتلاعب بها حتى تستطيع أن تواكب أساليب الإرهابية بغية  
حماية الحياة البشرية، وعلى أن يبقى للطيران وسيلة للتواصل.

# الملاحق

الملحق رقم 1  
أسباب الحوادث الجوية



الملحق رقم 2  
حركة الطيران المنتظم في العالم  
2000-1991  
الركاب المنقولون



بالملايين

السنوات

الطيران الدولي

الطيران الداخلي

المصدر: الإيكاو (ديسمبر 2000)

الملحق رقم: 3

توقعات الابداء لحركة نقل الركاب على الخطوط المنتظمة في الفترة

2001 إلى 2004

(عدد الركاب الكيلومترين)

	المتوقعة				التقديرية		الفعلية				
	2004	2003	2002	2001	2000	1990	متوسط النمو السنوي (%)	2000	1990	إقليم تسجيل شركة الطيران	
النمو (%)	النمو (%)	النمو (%)	النمو (%)	النمو (%)	النمو (%)	النمو (%)	النمو (%)	النمو (%)	النمو (%)		
بالملايين	بالملايين	بالملايين	بالملايين	بالملايين	بالملايين	بالملايين	بالملايين	بالملايين	بالملايين		
8,04	4,77	5,6	8,73	0,3	3,69	4,1	3,67	6,4	4,66	2,42	إفريقيا
0,7	5,879	9,7	9,521	5,3	8,761	1,0	0,736	9,7	5,735	1,344	آسيا / محيط الهادي
9,5	1,888	8,7	6,838	2,1-	0,778	0,2-	4,787	1,3	1,804	6,590	أوروبا
8,5	2,114	5,7	0,108	8,3	5,100	2,3	8,96	2,7	8,93	9,46	الشرق الأوسط
5,4	0,1200	0,6	3,1148	3,2-	3,1083	7,5-	8,1108	1,4	7,1175	2,783	أمريكا الشمالية
9,4	1,154	5,7	9,146	0,2	7,136	5,5-	0,134	0,5	8,141	2,87	أمريكا اللاتينية
6,5	2,3313	1,7	2,3137	0,0	5,2929	9,2-	3,2930	8,4	3,3017	2,1894	العالم

## المراجع

### I- المراجع العامة:

#### \* باللغة العربية:

1- د. جمال العطيفي: "نحو محكمة جنائية دولية لمحاكمة مجرمي الحرب الإسرائيليين"، دراسة في القانون الدولي، الجمعية المصرية للقانون الدولي، المجلد الأول، 1969.

2- د. عبد الكريم علوان: " الوسيط في القانون الدولي العام "، الكتاب الثاني، عمان، 1997.

3- د. محمد منصور الصاوي: " أحكام القانون الدولي المتعلق بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية دراسة في القانون الدولي الاجتماعي في مجال مكافحة الجرائم الدولية للمخدرات وإيادة الأجناس واختطاف الطائرات وجرائم أخرى"، دار المطبوعات الجامعية، بدون سنة طبع.

#### \* باللغة الفرنسية

1- C.F. Josseland, Dalloz 1993, tome2.

2- Diez DE VELASCO VALLEJO, « les organisations internationales », Economica, 1999.



3- Dominique Carreau، « Droit international public »، étude internationale، 6<sup>e</sup> édition.

4- Jean Combacon Serge، « Droit international public »، Domat، 4<sup>e</sup> édition.

5- Patrick Daillier، Alain Pellet، « Droit international »، 7<sup>e</sup> édition، L.J.D.G.

## II- المراجع المتخصصة

### \* باللغة العربية

- 1- د. أحمد جلال عز الدين: " الإرهاب و العنف السياسي "، دار الحرية للطباعة والنشر، القاهرة، 1986.
- 2- د. رفعت الخيري: " حوادث الإرهاب واختطاف الطائرات ومسؤولية الناقل الجوي"، مصر، 1992.
- 3- د. عدلي أمير خالد: " عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1996.
- 4- د. عدلي أمير خالد: " أحكام دعوى مسؤولية الناقل الجوي"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- 5- د. طالب حسن موسى: " القانون الجوي الدولي "، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1998.
- 6- د. محمد عزيز شكوى: " الإرهاب الدولي"، منشورات دار العلم للملايين، بيروت، 1991.
- 7- د. محمد فريد العريني: " القانون الجوي: النقل الجوي"، الدار الجامعية، بيروت، 1986.

8- د. محمد فريد العريني: "القانون الجوي: النقل الجوي الداخلي والدولي"، دار المكتبة الجامعية، الإسكندرية، 1997.

9- د. محمد فريد العريني، د. جلال وفاء محمدين: "القانون الجوي: الملاحة الجوية والنقل الجوي"، دار المكتبة الجامعية، 1998.

10- د. محمد مجنوب: "خطف الطائرات"، معهد البحوث والدراسات العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، 1974.

12- د. هيثم أحمد الناصري "خطف الطائرات" دراسة في قانون الدولي والعلاقات الدولية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت 1988.

\* باللغة الفرنسية

1- J. Belotti, « L'économie du transport aérien », 1975.

2- D. CASANOVA, « Droit aérien, procédures du contrôle de la circulation aérienne », Matière: JAR/FCL/010.

3- Delmas-Saint Hilare, « Réflexion sur le Droit Pénal Aérien et de l'espace », R.G.A.E.G.

5- G. Guillaume, « Le terrorisme aérien », Paris, A. Pedone, 1977.

7- H. LA BAYLE, « La sécurité dans les aéroport et progrès de la collaboration internationale contre le terrorisme » AFDA 1989.

8- Le Goff Marcel, « Manuel de droit aérien privé », Paris 1961, n° 163.

9- J.-P. Pancraccio، « Droit international des espaces : air، mer، fleuve et terre ».

10- E. Pontavice، « La piraterie aérienne : notions et effets »، R.G.A.E.، 1969.

11- C. Touret، « La piraterie au 20<sup>e</sup> siècle : la piraterie maritime et aérienne » LG-DF، 1992، tome 2.

### III - المجالات القانونية والسياسية

#### \* باللغة العربية

1- د. سامي البشير: "هل اختطاف الطائرات قرصنة في القانون الدولي العام"، مجلة العلوم القانونية، كلية الحقوق، بغداد، العدد 2، 1969.

2- د. محمد الخيري الحسني: "مكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات"، المجلة السياسية، المجلد 7، 1971.

3- د. محمد مخيمر الهادي: "مجلة الحقوق"، مجلس النشر العلمي، السنة التاسعة عشرة، العدد الأول، مارس، 1995.

#### \* باللغة الفرنسية

1- E. David: « Les détournement d'avions et le droit international »، revue publique du Droit international، 1990، Volume 5، n° 1

2- E. Du Pontavice، « Détournement d'aéronefs et les autres atteintes à la sûreté de l'aviation civile »، R.F.D.A.، 1978.

2- S. Jacob، « La piraterie aérienne »، Revue international de *Droit pénal*، 1997.

3- L. Mark، « Le droit international et le détournement d'aéronefs »، R.F.D.A.، 1986.

#### IV- النصوص القانونية

##### • الاتفاقيات الدولية:

- الاتفاقية الدولية لأجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو في 12 أكتوبر 1929، والمعدلة ببروتوكول الموقع في لاهاي في 28 سبتمبر 1955، والمصادق عليهما من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 74-64 المؤرخ في 02 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 26، لسنة 1964.

- الاتفاقية الخاصة بالطيران المدني الدولي الموقع عليها في شيكاغو في 07 ديسمبر 1944، المعدلة بموجب بروتوكول مونتريال الموقعة عليه في 27 ماي 1947، والبروتوكولين الموقع عليهما في مونتريال في 14 جوان 1954، والبروتوكول الموقع عليه بروما في 15 سبتمبر 1962، المصادق

عليه من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 63-84 المؤرخ في 05 مارس 1963، الجريدة الرسمية رقم 14 سنة 1963.

- الاتفاقية الدولية بشأن الجرائم وبعض الأفعال التي ترتكب على متن الطائرات الموقع عليها في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963 المصادق عليه من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 95-214 المؤرخ في 08 أوت 1995، الجريدة الرسمية رقم 44 سنة 1995.

- الاتفاقية الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقع عليها في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970، والاتفاقية الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقع عليها في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971، والاتفاقيتين المصادق عليهما من طرف الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 95-214 المؤرخ في 08 أوت 1995، الجريدة الرسمية رقم 44 سنة 1995.

#### • القوانين والمراسيم

- القانون رقم 06/98 المؤرخ في 27 جوان 1998 يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجريدة الرسمية رقم 48 سنة 1998.

- القانون رقم 166/64 المؤرخ في 08 جوان 1964 يتعلق بالخدمات الجوية الجريدة الرسمية رقم 49 سنة 1964.

- القانون رقم 0108 المؤرخ في 04 ربيع الثاني عام 1422 هـ الموافق لـ  
26 يونيو 2001، يعدل ويتمم الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 18 صفر عام  
1386 هـ الموافق لـ 08 يوليو 1966 والمتضمن قانون الإجراءات  
الجزائية.

- القانون رقم 01-09 المؤرخ في 04 ربيع الثاني عام 1422 هـ الموافق لـ  
26 يونيو 2001، يعدل ويتمم الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 18 صفر عام  
1386 هـ الموافق لـ 08 يوليو 1966 والمتضمن قانون العقوبات.

- المرسوم التنفيذي رقم 89/02 المؤرخ في 02 مارس 2002 يتعلق بالنظام  
النوعي لعلاقات شغل المستخدمين الملاحين المهنيين للطيران المدني الجديدة  
الرسمية رقم 17 سنة 2002.

- المرسوم التنفيذي رقم 84/63 المؤرخ في 05 مارس 1963 يتضمن انضمام  
الجزائر إلى منظمة الطيران المدني الدولي.

#### V- قائمة الجرائد اليومية والعناوين الإلكترونية

- قائمة الجرائد اليومية

\* باللغة العربية

1- صحيفة أخبار العرب الإماراتية 28 جانفي 2001، العدد بدون.

2- صحيفة الأنوار، 21 سبتمبر 2001، العدد 2005.

2	المقدمة
6	<u>الفصل الأول: القرصنة الجوية أو اختطاف الطائرات كظاهرة إجرامية</u>
8	<u>المبحث الأول : القرصنة الجوية</u>
8	المطلب الأول : مفهوم و جذور القرصنة الجوية
9	الفرع الأول : مفهوم القرصنة الجوية
13	الفرع الثاني : جذورها
16	المطلب الثاني : مخاطر و أهداف القرصنة الجوية
16	الفرع الأول : مخاطر القرصنة الجوية
18	الفرع الثاني : أهدافها
22	<u>المبحث الثاني : ظاهرة اختطاف الطائرات</u>
23	المطلب الأول: الطبيعة القانونية لاختطاف الطائرات
23	الفرع الأول : اختطاف الطائرات ليس من قبيل القرصنة
26	الفرع الثاني : اختطاف الطائرات كمفهوم لشبه القرصنة
28	المطلب الثاني : الطبيعة الدولية لجريمة اختطاف الطائرات

الفرع الأول: اختطاف الطائرات كجريمة من جرائم القانون

29

الدولي العام

الفرع الثاني: الإرهاب الجوي كمفهوم لجريمة اختطاف

31

الطائرات

الفصل الثاني: الاتفاقية الدولية العامة في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات

34

والملاحة الجوية.

38

المبحث الأول : اتفاقية طوكيو و لاهاي

المطلب الأول : اتفاقية طوكيو في شأن لجرائم و الأفعال الأخرى التي

39

ترتكب على متن الطائرات

40

الفرع الأول : الأبعاد التاريخية للاتفاقية

42

الفرع الثاني : مضمون الاتفاقية

49

الفرع الثالث : تقييم الاتفاقية

المطلب الثاني : اتفاقية لاهاي بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع

51

على الطائرات

52

الفرع الأول : الأبعاد التاريخية لإبرام الاتفاقية

53

الفرع الثاني : الأحكام الجوهرية للاتفاقية



78 الفرع الثالث : نطاق تطبيق الاتفاقية وتقييمها

83 المبحث الثاني : اتفاقية و بروتوكول مونتريال

المطلب الأول: اتفاقية مونتريال بشأن قمع الأعمال غير المشروعة

84 الموجهة لسلامة الطيران المدني

84 الفرع الأول: أسباب إبرام الاتفاقية

85 الفرع الثاني: الأحكام الجوهرية للاتفاقية

88 الفرع الثالث: تقييم الاتفاقية

المطلب الثاني: بروتوكول مونتريال لسنة 1988 لقمع الأعمال غير

89 المشروعة التي ترتكب بداخل المطارات

90 الفرع الأول: دواعي إبرام البروتوكول

91 الفرع الثاني: الأحكام الجوهرية للبروتوكول

94 الفرع الثالث: تقييم البروتوكول

الفصل الثالث: الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية في ضوء التشريع

الجزائري و أهم المنظمات الدولية المختصة في حماية الطيران المدني الدولي 95

المبحث الأول : التشريع الجزائري في شأن الجرائم الماسة بسلامة الطيران

97 المدني

- 100 **المطلب الأول : المفاهيم والأفعال التي تعد من قبل الجرائم**
- الفرع الأول: المفاهيم العامة الواردة في قانون الطيران المدني
- 101 الجزائري
- 105 الفرع الثاني: الأفعال التي تعد من قبيل الجرائم
- المطلب الثاني: الاختصاص القضائي ة العقوبات المقررة**
- 108 لهذه الجريمة
- الفرع الأول: الاختصاص القضائي لمحاكمة الجرائم الماسة
- 108 بسلامة الطيران المدني الجزائري
- 110 الفرع الثاني: العقوبات المقررة لهذه الجرائم
- 112 **المبحث الثاني: منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو)**
- 114 **المطلب الأول : تأسيسها و أجهزتها**
- 114 الفرع الأول : نشأة المنظمة (الايكاو)
- 116 الفرع الثاني : أجهزة الايكاو
- المطلب الثاني : دور المنظمة في حماية الطيران المدني الدولي والآثار**
- السلبية لأحداث من الحادي عشر من سبتمبر
- 119 على حركة الطيران في العالم

الفرع الأول: القواعد القانونية المكرسة قبل و بعد أحداث 11

119

سبتمبر 2001

الفرع الثاني: الآثار السلبية لأحداث 11 سبتمبر 2001 على

125

حركة الطيران في العالم

130

الخاتمة

132

الملاحق