



جمهورية العراق
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة القادسية / كلية القانون

جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني "دراسة مقارنة"

رسالة ماجستير تقدمت بها
حوراء محمد حسن عبد الهادي الطالقاني
إلى مجلس كلية القانون / جامعة القادسية
وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في القانون العام

إشراف

الأستاذ المساعد الدكتورة ندى صالح هادي

٢٠٢٠ م

١٤٤١ هـ



بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

﴿ اَلَمْ یَرَوْا اِلٰی الطَّیْرِ مُسَخَّرَاتٍ فِی جَوْ السَّمٰوٰتِ مَا یُمْسِكُهُنَّ اِلَّا اللّٰهُ

اِنَّ فِیْ ذٰلِكَ لَاٰیٰتٍ لِّقَوْمٍ یُّؤْمِنُوْنَ ﴾



صَدَقَ اللّٰهُ الْعَلِیُّ الْعَظِیْمُ

سُوْرَةُ النَّسْلِ / الْآیَةُ "٧٩"

الإهداء

مِنَ عَبْدٍ مُقْصِرٍ مُتَحْتَاجٍ ... إِلَى مَنْ هُوَ فِي الْغَيْبَةِ هُمُ الْمُؤْمِنِينَ

إلى أمل المستضعفين المؤيد بالوعد الإلهي ومنتقد البشرية المنتظر الذي سيملأ الأرض عدلاً وقسطاً كما ملئت ظلاماً وجوراً

الإمام الحجة ابن الحسن المهدي (عجل الله تعالى فرجه الشريف)

السلام عليك أيها الغائب عن الأبصار ولا تعيب عن الأمصار

سَلامَ عَلَيْكَ مِنْ مَحَبٍّ خَجُولٍ مِنْ تَقْصِيرِ فَعْلِهِ، بِلِسَانٍ مَوْءُجٍ عَاجِزٍ عَنْ تَعْبِيرِ قَوْلِهِ

يا بَقِيَّةَ اللَّهِ، أَتَسْمُ بِمَنْ خَلَقَ اللَّيْلَ وَالْفَجْرَ، وَاللَّيْلِيَّ الْعَشَرَ، أَنْتَ طَائِنَةٌ أَنْتَ فِي أَرْضِهِ، وَأَنْ الطَّائِنَةَ قَدْ خَلَقْتَ مِنْ نُورِكَ وَنُورِ آبَائِكَ وَأَجْدَادِكَ، فَلَا أَدْرِي مَاذَا أَقُولُ؟ أطلبُ الأمانَ مِنْكَ؟ أمِ أطلبُكَ أَنْتَ؟ يا مولاي أينَ اسْتَقَرَّتْ بِكَ النُّوْيُ؟ بَلْ أَيُّ أَرْضٍ تُعْتَلِّكَ أَوْ تُرِي، أِبْرَضِي أَمْ ذِي طُوًى؟

عزيرٌ عَلَيَّ أَنْ أَرَى اِخْتَلَقَ وَلَا تُرِي، وَلَا أَسْمَعُ لَكَ حَسِيئاً وَلَا نُجْوَى، بِنَفْسِي أَنْتَ يَا مولاي مِنْ مُغَيَّبٍ لَمْ يَحُلْ مِنْنا، بِنَفْسِي أَنْتَ أُمْنِيَّةٌ شَائِقَةٌ يَتَنَنَّى، مِنْ مُؤْمِنٍ وَمُؤْمِنَةٍ ذَكَرْنَا فَحَنَّا، إِلَى مَتَى أَحَارُ فَيْكَ يَا مولاي وَإِلَى مَتَى، وَأَيُّ خِطَابٍ أَصِفُ فَيْكَ وَأَيُّ نُجْوَى؟

يا مولاي يا حجة الله في أرضه، لقد تحيرت الكواكب في تعظيم مكاتتك، فكيف بعبد بسيط فقير مثلي، لا تجيد ولا يتقن القول والتعبير، ولا يكاد أن يكلف عن التقصير، يا مولاي أضع بين يديك جهده متواضع طال العسل به

تجهيلاً لفرجك، وعمهيداً لدولتك، وأرتجى منك القبول، وأقول

” يا أَيُّهَا الْعَزِيرُ مَسْنَا وَأَهْلْنَا الضَّرُّ وَجِنْنَا بِيضَاعَةٍ مُزْجَاةٍ فَأَوْفِ لَنَا الْكَيْلَ وَصَدِّقْ عَلَيْنَا إِنَّ اللَّهَ يَجْزِي الْمُتَصَدِّقِينَ ”

شكر وعرفان

أبتأ شكري وعرفاني باهداء سورة الفاتحة إلى أرواح شهداء الأمة الإسلامية جميعاً واخص منهم بالذكر شهداء وطني العراق لا سيما (شهداء الحشد الشعبي المقدس، وشهداء مجزرة سبايكر) رضوان الله ورحمته تعالى عليهم أجمعين .

بسم الله الرحمن الرحيم ﴿١﴾

﴿ أَحْمَدُ نَبِيَّ رَبِّ الْعَالَمِينَ ﴿٢﴾ الرَّحْمَنَ الرَّحِيمَ ﴿٣﴾ مَالِكِ يَوْمِ الدِّينِ ﴿٤﴾ إِيَّاكَ نَعْبُدُ وَإِيَّاكَ نَسْتَعِينُ ﴿٥﴾ اهْدِنَا الصِّرَاطَ الْمُسْتَقِيمَ ﴿٦﴾

صِرَاطَ الَّذِينَ أَنْعَمْتَ عَلَيْهِمْ غَيْرِ الْمَغْضُوبِ عَلَيْهِمْ وَلَا الضَّالِّينَ ﴿٧﴾ ﴿

صدق الله العلمي العظيم

(اللهم اني أفتتحُ الثناء بحمدك وأنت مسددٌ للصواب بمنحك)، شكرًا وحمدًا لا يسعها الكون بأجمعه، لرب العالمين، الذي قوى عزيمتي وهداني الى صالح الأعمال وأتارلي طريق العلم درأً للخلاص، فأحمد كل احد له، وصلاةً وسلاماً على سيدنا المصطفى وعلى آله الطيبين الطاهرين .

أما بعد، فلم يبقَ من صعوبة رحلتي في كتابة رسالتي غير الذكريات، ومن هذا المقام، يتوجب عليّ ابداء الشكر إلى كل من وقف معي في أية مرحلة من مراحل انجازها بفكرة، أو من أسدى مشورةً ونصيحةً صادقة، وكلمات الشكر كثيرة ومن يستحقها هم كثر، لأنني لولا أساندي الأعمراء وزملائي الباحثين في مجال القانون وعائلتي الكريمة التي تحلت معي عناء رحلتي منذ الدراسة الأولية وإلى هذا اليوم، لما تقدمت فرسخاً واحداً في طريقي، وأول من أتقدم بشكري الوافر والجزيل له هي مشرفتي العزيزة (الأستاذ المساعد الدكتورة ندى صالح هادي) مشكورة بتفضلها قبول الاشراف على هذه الرسالة، إذ كانت لآرائها وملاحظتها السديدة الدور الكبير في إخراج هذا الجهد العلمي المتواضع فجزاها الله عني خيراً الجزاء، ووفقها لما يحب ويرضى .

كما أتقدم بخالص الشكر والامتنان إلى اساندي الأفاضل في كلية القانون جامعة القادسية، الذين تتلذنا على أيديهم فكانوا كشكاة نور بعلمهم الغزير وتوجيهاتهم المستمرة مما كان له عظيم الأثر في نفوسنا جميعاً وحافزاً للعمل والاجتهاد لتبسينتنا خوض غمار البصث الجاد والمشر، فجزاهم الله عني خيراً الجزاء، ودعاني لهم بالتوفيق والرفعة والسداد إن شاء الله تعالى، واعتزافاً بالفضل لأهله ورداً للجميل ممن أبداه فأنه لا يسعني إلا أن أتقدم بخالص شكري وتقديري إلى أساندي الأفاضل في قسي القانون العام والخاص في كلية القانون جامعة واسط التي كانت المهمد الأول لي في مشواري القانوني إذ رعنتني واحتضنتني منذ الدراسة الأولية وإلى الآن .

والشكر الموصول لأساتذة القانون في دولة مصر الشقيقة بما قدموه لي من معلومات قيّمة حول موضوع الدراسة، كما أشكر زملائي الأساتذة من الدارسين خارج القطر بما أبدوه لي من مساعدة كبيرة بتزويدي بالمصادر الخاصة بموضوع رسالتي، فجزاهم الله عني خيراً الجزاء ووفقهم لما يحب ويرضى، كما أتوجه بعبارات الشناء لمن رافقني في رحلتي الدراسية في مرحلتي البكالوريوس والماجستير، من ضربوا لي أنواع الأمثلة في التضحية والتفاني ونكران الذات، وكل الامتنان لكل من علمني حرفاً أو زادني بركة أو أنعم عليّ بمقولة أو تتبع أحوالي في كتابة البحث العلمي، ومن دعا لي دعوة صادقة في ظهر الغيب أو شجعني لمواصلة رحلتي في جميع مراحل الدراسة فأسال الله تعالى أن يوفقهم لكل خير.

وأخيراً يطيب لي أن أقدم الشكر والتقدير الى موظفي المكتبات في كل من كلية القانون جامعة واسط، كلية القانون جامعة القادسية، كلية القانون جامعة كربلاء، كلية القانون جامعة الكوفة، كلية القانون جامعة بابل، كلية القانون جامعة بغداد، كلية القانون اجماعة المستنصرية، مكتبة المعهد القضائي، ومكتبة الروضة الحيدرية، ومكتبتي الروضتين الحسينية والعباسية، لما قدموه لنا من تسهيلات خلال مرحلة البحث، فجزاهم الله عني خيراً، وشكري مع اعتذاري لكل من ساهم في تقديم المساعدة ولم يسعني ذكره وهم أكثر فجزاهم الله عني خيراً.

(جزى الله هؤلاء عني كل خير ووفقهم جميعاً لبذل المزيد من العطاء والتقدم خدمة للعلم والإنسانية والأهداف النبيلة...)

حوراء 

الملخص

لقد أضحت جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني تشكل اليوم واحدة من أكثر النتائج الخطرة التي تهدد أمن المجتمعات كافة، إذ إن هذه الفئة من الجرائم أخذت تتصاعد باضطراد خلال الأعوام القليلة الماضية، ومن صور هذه الجرائم، جريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، وما تنطوي عليه هذه الجريمة من أساليب وصور عدة لارتكابها، كوضع المتفجرات على متن الطائرة، أو الإبلاغ عن معلومات كاذبة تؤدي الى تعريض الطائرة للخطر، أو تفجيرها وهي رابضة في أرض المطار، وجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية، تحقيقاً لأغراض شتى قد تكون اغراضاً إرهابية، أو سياسية، أو اقتصادية... إلخ، وما يرافق وقوع تلك الجرائم من تهديد جسيم لمرفق الطيران المدني، وما يخلفه وقوعها من قتل عدد كبير من المدنيين العزل، علاوةً على ذلك، النتائج التي تنعكس سلباً على تنامي القطاع الاقتصادي .

لذلك أدركت الدول خطورة هذه الجرائم واتساعها، وتطبيقاً لذلك سعت الدول الى إبرام اتفاقيات جماعية بشأن الطيران المدني، بعدما كرست المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) جهودها في حث الدول لضرورة عقد مثل تلك الاتفاقيات، فتمَّ عقد ثلاثة اتفاقيات مع بروتوكولات ملحقة بها، فكان أولها سنة ١٩٦٣، وهي اتفاقية طوكيو الخاصة ببعض الأفعال والجرائم التي تقع على متن الطائرات، وكان اخرها سنة ٢٠١٠ والمتمثلة باتفاقية بكين، تلاها استحداث بروتوكول مونتريال سنة ٢٠١٤ بقصد معالجة القصور الوارد في اتفاقية طوكيو .

أما على المستوى الوطني للدول المقارنة محل البحث، فقد أخذت التشريعات الخاصة بالطيران المدني تتوالى لغرض معالجة هذا الأمر بما تتضمنه من قواعد موضوعية مكملة بذلك النصوص الواردة في قانون العقوبات، إضافةً للقواعد والأحكام الإجرائية المتبعة بعد وقوعها وما تتضمنه من فرض أشد العقوبات بحق مرتكبيها، ولم تتوقف الدول بتشريع تلك القوانين وإنما أخذت طريقها لعقد اتفاقيات ثنائية بهدف التعاون للحد من وقوعها قدر الإمكان باعتبار أن التآزر فيما بينها يعد الخطوة الأولى لمكافحتها، لذلك فأن تلك الاتفاقيات تضمنت مبدأ التسليم وفرضت على الدول المتعاقدة الأخذ به وتفعيله فيما بينها لغرض منع إفلات مرتكبي تلك الجرائم من العقاب وهذا ما يؤدي بالنتيجة الى تقليص وقوعها وتوفير الأمان لمرفق الطيران المدني .

ومن أجل الإحاطة بالموضوع فإن الأمر يقتضي تقسيم الدراسة على ثلاثة فصول بالإضافة إلى مبحث تمهيدي كان بعنوان، ماهية الطيران المدني وبواقع مطلبيين، أما الفصل الأول خصصناه للأساس القانوني لحماية الطيران المدني، وقسمناه إلى مبحثين، نتعرض في الأول للأساس القانوني، وفي الثاني نبين المصلحة المحمية في نطاق جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، أما الفصل الثاني خصصناه لأحكام الموضوعية لجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، وذلك في مبحثين نتعرض في الأول لجريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، وفي الثاني نبين جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية، أما الفصل الثالث خصصناه لأحكام الإجرائية لجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، وقسمناه إلى مبحثين، نتناول في المبحث الأول التحري وجمع الأدلة، أما المبحث الثاني نوضح فيه الاختصاص الجنائي وتسليم المجرمين في إطار جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، ثم نختم دراستنا بجملة من النتائج والتوصيات والحلول التي توصلنا إليها .

فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
٤ - ١	المقدمة
٣٧ - ٦	المبحث التمهيدي - ماهية الطيران المدني
١٨ - ٧	المطلب الأول - مفهوم الطيران المدني
٨ - ٧	الفرع الأول - تعريف الطيران المدني لغةً
١٨ - ٨	الفرع الثاني - تعريف الطيران المدني اصطلاحاً
٣٧ - ١٨	المطلب الثاني - مقومات الطيران المدني وخصائصه
٣٤ - ١٨	الفرع الأول - مقومات الطيران المدني
٣٧ - ٣٤	الفرع الثاني - خصائص الطيران المدني
٦٩ - ٣٨	الفصل الأول - الأساس القانوني لحماية الطيران المدني
٥٧ - ٣٨	المبحث الأول - الأساس القانوني
٥١ - ٣٩	المطلب الأول - الأساس الدولي
٥٧ - ٥٢	المطلب الثاني - الأساس الوطني
٦٩ - ٥٧	المبحث الثاني - المصلحة المحمية في نطاق جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني
٦١ - ٥٨	المطلب الأول - ماهية المصلحة المحمية
٦٩ - ٦٢	المطلب الثاني - صور المصلحة المحمية
٦٤ - ٦٣	الفرع الأول - المصلحة المتعلقة بالحياة العامة

٦٩-٦٥	الفرع الثاني - المصلحة المتعلقة بالحق في السفر
١١٥ - ٧٠	الفصل الثاني - الأحكام الموضوعية لجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني
٩٥ - ٧٠	المبحث الأول - جريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر
٧٥ - ٧١	المطلب الأول - مفهوم الجريمة
٧٢ - ٧١	الفرع الأول - تعريف الجريمة لغاً
٧٥ - ٧٢	الفرع الثاني - تعريف الجريمة اصطلاحاً
٨٦-٧٥	المطلب الثاني - أركان الجريمة
٨٤ - ٧٥	الفرع الأول - الركن المادي
٨٦ - ٨٤	الفرع الثاني - الركن المعنوي
٩٥ - ٨٧	المطلب الثالث - الآثار الجزائية المترتبة على ارتكاب الجريمة
٨٩-٨٧	الفرع الأول - العقوبة في نطاق قانون العقوبات
٩٥-٩٠	الفرع الثاني - العقوبة في نطاق قانون الطيران المدني
١١٥-٩٥	المبحث الثاني - جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية
١٠٣-٩٦	المطلب الأول- مفهوم الجريمة وتمييزها عما يشبه بها
٩٧	الفرع الأول- تعريف الجريمة لغاً
١٠٢-٩٧	الفرع الثاني- تعريف الجريمة اصطلاحاً
١٠٣-١٠٢	الفرع الثالث - تمييز الجريمة عما يشبه بها
١١٠-١٠٣	المطلب الثاني- أركان الجريمة
١٠٩-١٠٤	الفرع الأول- الركن المادي
١١٠-١٠٩	الفرع الثاني- الركن المعنوي

١١٥-١١٠	المطلب الثالث- الأثار الجزائية المترتبة على ارتكاب الجريمة
١١٢-١١٠	الفرع الأول- العقوبة في نطاق قانون العقوبات
١١٤-١١٢	الفرع الثاني- العقوبة في نطاق قانون الطيران المدني
١١٥-١١٤	الفرع الثالث- العقوبة في نطاق قانون غسل الأموال وقانون تمويل الإرهاب
١٤٨ - ١١٦	الفصل الثالث - الأحكام الإجرائية لجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني
١٢٧ - ١١٧	المبحث الأول - التحري وجمع الأدلة والتحقيق الابتدائي
١٢٢ - ١١٨	المطلب الأول - التحري وجمع الادلة
١٢٧ - ١٢٣	المطلب الثاني - إجراءات التحقيق الابتدائي
١٤٨ - ١٢٧	المبحث الثاني - الاختصاص الجنائي وتسليم المجرمين في اطار جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني
١٣٨-١٢٨	المطلب الأول- الاختصاص الجنائي لجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني
١٣٤ - ١٢٩	الفرع الأول - موقف الاتفاقيات الدولية من الاختصاص الجنائي
١٣٨ - ١٣٤	الفرع الثاني - موقف التشريعات الوطنية من الاختصاص الجنائي
١٤٨ - ١٣٨	المطلب الثاني- تسليم المجرمين
١٤٠ - ١٣٩	الفرع الأول- مفهوم تسليم المجرمين
١٤٨ - ١٤٠	الفرع الثاني - تسليم المجرمين في إطار جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني
١٥٢ - ١٤٩	الخاتمة
١٧٠ - ١٥٣	قائمة المصادر
١٧٢-١٧١	الملحق
A - B	Abstract

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

((المقدمة))

((رَبِّ اشْرَحْ لِي صَدْرِي وَيَسِّرْ لِي أَمْرِي وَاخْلُ عَقْدَةً مِّن لِّسَانِي يَفْقَهُوا قَوْلِي))، أما بعد فإن مقدمة

موضوع البحث تتضمن عدة محاور نعرضها في الفقرات الآتية:-

أولاً:- التعريف بالموضوع

من المسلم به إنَّ العصر الحديث اتسم بقفزات وتطورات كبيرة وسريعة في شتى المجالات عامة وفي مجال الطيران المدني بصفة خاصة، إذ يلعب الطيران المدني دورًا بالغ الأهمية في كل أوجه العلاقات الدولية، وتتأتى أهميته كون أن (الطائرة) تعد الأداة الأساسية للتواصل بين شعوب العالم في كافة أرجاء المعمورة بما تتميز به من سرعة فائقة تساعدها لأن تجوب أجواء العديد من الدول في رحلة واحدة وفي وقت قياسي، ولا يمكن للإنسان أن يتمتع بحق السفر الذي يعد من اهم الحقوق المقررة بموجب الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية ما لم يتم الشروع بإنشاء مرافق لتمكينه من ممارسة هذا الحق فعلاً، لذلك تضاعفت جهود الدول بإنشاء المطارات المدنية وتهيئتها بما تستلزمه فضلاً عن الاهتمام بالطائرات واختيار الشركات الدولية القادرة على صناعتها بما يتناسب وأهمية الخدمات التي تؤديها، علاوةً على ذلك، فإن مرفق الطيران يساهم مساهمة فعالة في اقتصاد الدولة، إذ يعد من أسرع قطاعات الاقتصاد العالمي نموًا .

وعلى الرغم من التطور العلمي والفني في مجال الطيران المدني، فقد رافقه وقوع جرائم ماسة بأمنه وسلامته، كجريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، وجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية، وعليه فقد أولت الدول عناية فائقة بهذا الموضوع سواء على الصعيد الدولي ام الصعيد الوطني .

فعلى المستوى الدولي، كان للاتفاقيات الدولية دور مهم في حماية امن وسلامة الطيران المدني، إذ دخلت جهود المجتمع الدولي مرحلة مهمة بإبرام اتفاقية شيكاغو الخاصة بالطيران المدني سنة ١٩٤٤، كما اثمرت جهود المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) ابرام ثلاث اتفاقيات تدور حول الجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني، وهذه الاتفاقيات هي اتفاقية طوكيو لسنة ١٩٦٣، واتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠، واتفاقية مونتريال لسنة ١٩٧١، وبعد أن شهدت الأعوام القليلة الماضية ارتفاع مستوى وقوع الجرائم الماسة بمرفق الطيران المدني فقد تم إبرام اتفاقية بكين لسنة ٢٠١٠، وتتجلى أهميتها باستحداث نصوص جرمت من خلالها بعض الأفعال الماسة بسلامة الطيران المدني التي لم تتضمنها الاتفاقيات السابقة لها .

وتتكامل مصادر الحماية المستلهمة من الاتفاقيات الدولية مع التشريعات الوطنية، إذ ادرك المشرع ضرورة وجود نصوص عقابية تضمن مواجهة تلك الجرائم منعاً من التأثير على تمتع الأفراد من خدمات الطيران المدني، ونظراً لأن تلك الجرائم تطول المدنيين بدون تفرقة بين صغير وكبير، ورجل وامرأة، ومذنب وبريء، أو دين، أو معتقد، أو مذهب معين، كما أن تلك الجرائم تتضمن في الغالب طائفة أجنبية تقع الجريمة عليها في دول أخرى غير التابعة لها، لهذا اقرت التشريعات احكام إجرائية خاصة لمواجهة تلك الجرائم تلافياً للإشكالات التي قد تظهر فيما لو تم تركها دون معالجة تشريعية، فالمشروع العراقي تناولها بالمواد (من ٣٥٤- حتى المادة ٣٥٩) من قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩، والمشروع المصري تناولها بالمادة (من ١٦٧- حتى المادة ١٧٠) من قانون العقوبات رقم (٥٨) لسنة ١٩٣٧، أما المشروع الاماراتي فنص عليها بالمواد (من ٢٨٨- حتى المادة ٢٩٣) من قانون العقوبات رقم (٣) لسنة ١٩٨٧ النافذ، ونظراً لأن تلك الفئة من الجرائم تتضمن مساس بمرفق الطيران المدني فإنه تم تخصيص تشريعات مستقلة لها، ففي جمهورية العراق صدر قانون الطيران المدني رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤، وصدر في جمهورية مصر قانون الطيران المدني رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١، وصدر في الإمارات العربية المتحدة قانون الطيران المدني رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١ .

ثانياً:- أهمية البحث

تبرز أهمية الموضوع نتيجةً للمكانة التي يتمتع بها مرفق الطيران المدني كونه أبرز القطاعات حيوية وأكثرها فاعلية، سواء في تبادل العلاقات بين الدول، أو في مساهمته المباشرة وتأثيره في قطاع الاقتصاد، كما تتجلى أهمية الموضوع بما يشهده مرفق الطيران المدني من تهديدات جمة باتت نتائجها ترعب الناس وتزحزح ثقتهم بوسيلة النقل الجوية وما يترتب عليه ذلك من قطع سبل مواصلاتهم، إذ انتهى الأمر بالاعتداء على الطائرة ذاتها، وبمن على متنها من ركاب عزل إضافةً لطاقمها وقائدها، ناهيك عن الأساليب التي يستخدمها الجناة في تحقيق مآربهم وأهدافهم، كتفجيرها وهي محلقة في قلب السماء، أو الاستيلاء عليها وتغيير مسارها لغرض تحقيق مطالب سياسية أو اقتصادية، كما تبرز أهمية الموضوع كونه يتابع موقف التشريعات الوطنية للدول المقارنة والاتفاقيات الدولية بخصوص جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، وتبسيط الضوء على مسؤولية الجاني وكيفية إيقاع العقاب عليه من قبل الدولة التي يتقرر لها الاختصاص بالنظر في الجريمة المرتكبة، وكشف أوجه القصور الموضوعي والإجرائي الذي تتسم به تلك التشريعات، وبيان مدى تفعيل نظام تسليم المجرمين في إطار هذه الجرائم، ومدى مساهمة الإنتربول الدولي في مكافحتها.

ثالثاً: - مشكلة البحث

تدور مشكلة البحث في تنامي وقوع الجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني، وما يرافق وقوعها من اختلاف الوسائل والأساليب والحيل التي يبتكرها المجرمون لغرض تنفيذ مخططاتهم الأمر الذي مكنها لتنافس أهم الجرائم سواء على الصعيد الدولي أم الوطني، وهذا ما حدا بالمجتمع الدولي لمواجهة تلك الجرائم وكشف الثغرات التي تتسم بها التشريعات والوقوف على أماكن الخلل فيها بغية الحد أو التقليل من وقوعها، وبما ان جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني باتت في العصر الحالي من اهم القضايا التي تشغل بال المجتمعات لذا فإن البحث في تلك الجرائم يثير العديد من المشاكل المهمة ولعل من أبرز تلك المشاكل ما يمكننا حصره بعدد من التساؤلات الآتية:

١- هل يوجد معيار معين لحماية الطيران المدني جنائياً؟ .

٢- هل ان قواعد التجريم والعقاب تتناسب وحجم الخطورة التي تنتجها مثل تلك الجرائم؟ .

٣- بماذا تتميز الإجراءات الجنائية الخاصة بهذه الجرائم؟ وهل لمبدأ تسليم المجرمين دوراً في إطار موضوع الدراسة؟ .

٤- كما تتجسد لدى الباحث مشكلة غاية في الأهمية تتعلق بمسألة تحديد الاختصاص الجنائي في جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، فمن البديهي إن تلك الجرائم تثير تنازعا في الاختصاصات بين قانون اكثر من دولة واحدة، إذ أن بعض التشريعات تتمسك بمبدأ الجنسية والآخرى بمبدأ الإقليمية وهذا ما يثير إشكالا في تطبيق النصوص القانونية، والسؤال الذي يطرح نفسه في هذا الموضوع حول المعيار المتبع في تحديد الاختصاص، وهل كانت التشريعات موفقة في معالجة هذا الأمر؟ .

رابعاً: - منهجية البحث

اقتضى التعرض لموضوع البحث اتباع المنهج التحليلي في تتبع القواعد الأساسية التي تحكم جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني بهدف بيان الشروط الموضوعية التي يتطلبها النص التجريمي والمفترض انطباقها على الفعل المقترف كي يدخل نطاق التجريم حتى لا تشكل اباحتها تعارضاً مع مبدأ الشرعية الجنائية علاوة على ذلك تتبع الأحكام الإجرائية الخاصة بهذه الفئة من الجرائم وتحليلها، ولما كانت دراسة هذا الموضوع في القانون العراقي وحده لا تكفي لبيان صورة متكاملة لهذه الجرائم لذا فقد اعتمدت هذه الدراسة منهج المقارنة بقوانين جمهورية مصر والامارات العربية المتحدة، إذ شهدت جميع التفاصيل الواردة

في الرسالة ذلك المنهج، وسيتم التطرق الى الاتفاقيات الدولية سواء المتعددة الأطراف أو الثنائية والمصادق عليها من قبل الدول المقارنة كونها اصبحت جزءاً لا يتجزأ من تشريعاتها الداخلية .

خامساً:- نطاق البحث

لما كان موضوع البحث يتمحور حول جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني بهدف بيان أركانها وتحديد المسؤولية الجزائية لمرتكبها، ولما كان قانون العقوبات لا يفي بكل ما تتطلبه تلك الجرائم فإنه وضع الخطوط العريضة لها تاركاً تفاصيلها لقانون الطيران المدني، لذلك فإن نطاق البحث لهذه الدراسة سيتحدد في ضوء النص التجريمي الذي أورده المشرع العراقي ثم مقارنته بالقوانين ذات الصلة في بعض الدول التي حددت لهذا الغرض، بالإضافة للنصوص الواردة في قانون الطيران المدني والتي عالجت موضوع البحث بشكل مباشر، كما أن البحث لا يقتصر على جانب التجريم العقاب فقط بل يدخل في نطاق بحثنا الخوض في الآثار الاجرائية الناجمة عن ارتكاب هذه الجريمة .

سادساً:- هيكلية البحث

من أجل الإحاطة بموضوع البحث فإن الأمر يقتضي تقسيم الدراسة إلى ثلاثة فصول، يسبقها فصل تمهيدي بعنوان ماهية الطيران المدني، وقد خصصنا الفصل الأول لتوضيح الأساس القانوني لحماية الطيران المدني وبواقع مبحثين، نبين في المبحث الأول الأساس القانوني، ونبين في الثاني المصلحة المحمية في الجرائم موضوع البحث، أما الفصل الثاني فخصصناه لبيان الأحكام الموضوعية لجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، وذلك ضمن مبحثين، نتعرض في المبحث الأول لجريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، ونسلط الضوء في المبحث الثاني على جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية، أما الفصل الثالث فخصصناه للأحكام الإجرائية لجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، وقسمناه إلى مبحثين، نبين في أولها التحري وجمع الأدلة والتحقيق الابتدائي، أما في المبحث الثاني، سنناقش الاختصاص الجنائي وتسليم المجرمين في إطار جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، وختمنا البحث بنتائج أظهرتها الدراسة، وضمناها بعض المقترحات والحلول التي رأيناها ضرورية لخدمة هذه الدراسة .

والله ولي التوفيق

المبحث التمهيدي

ماهية الطيران المدني

بادئ ذي بدء، يمكننا القول أن سبب تطور الحياة من الجوانب كافة في عصرنا الحديث مقارنةً بالعصور القديمة يرجع إلى الثورة التكنولوجية والحدثة التي طرأت على مفاصل الحياة، ومن ضمن ذلك الاستحداث ظهور الطائرة واستخدامها أداة مهمة لنقل الأشخاص والبضائع بوصفها أسرع وسيلة للنقل، مضافاً إلى قدرتها على اجتياز أكثر من دولة واحدة في وقت قياسي، وهذا ما حدا بالدول إلى إصدار تشريعات سواء على الصعيد الدولي، والمتمثلة بعقد الاتفاقيات الدولية الجماعية منها أو الثنائية، أو إصدار التشريعات على الصعيد الداخلي، والمتمثلة بقوانين العقوبات والقوانين الخاصة بالطيران المدني التي تضي أكبر قدر ممكن من الحماية على هذه الوسيلة المهمة والفاعلة بغية تحقيق المصلحة المستهدفة من تجريم الأفعال الماسة بسلامة الطيران المدني التي ارادها المشرع من تشريع هذا القانون والمتمثلة بحماية أرواح الركاب الذين يمتطون الطائرات المدنية، والمحافظة على الشعور العام بالأمان والثقة بهذه الوسيلة بوصفها تشكل اعتداءً صارخاً على حق التنقل والسفر الذي يعد من أهم الحقوق الشخصية .

وبما أن الطائرة تعد الركيزة الأساس التي يقوم عليها الطيران بشكل عام لذلك لا بد من بيان تعريفها اللغوي وبيان وجهة نظر الفقه منها مضافاً إلى موقف التشريعات الدولية والوطنية، ويمكننا أن نتساءل في هذا الإطار عن دور الفقه، وهل كان موقفاً في إيجاد تعريف للطائرة المدنية؟ وهل تضمنت التشريعات الدولية والوطنية تعريفاً لطائرة المدنية؟ وما هي المقومات الأساسية التي يركز عليها الطيران المدني؟ وهل هناك خصائص تميزه عن باقي فروع القانون الأخرى؟ ثم ما هو الأساس القانوني الذي يستند عليه الطيران المدني؟ وما هي صور المصلحة التي ينبغي حمايتها في هذا الإطار؟

ولغرض الإجابة على تلك التساؤلات، ارتأينا تقسيم هذا المبحث على مطلبين، نبحث في أولهما عن مفهوم الطيران المدني وذلك بتقسيمه على فرعين، نبين في الأول منه التعريف اللغوي للطيران المدني، ونوضح في الثاني منه، التعريف الاصطلاحي للطيران المدني، أما المطلب الثاني سنبين فيه مقومات الطيران المدني وخصائصه، وذلك بتقسيمه على فرعين، نوضح في الفرع الأول مقومات الطيران المدني، وناقش في الفرع الثاني خصائص الطيران المدني .

المطلب الأول

مفهوم الطيران المدني

لقد تصدى الفقهاء لتعريف الطائرة بوصفها المحور الذي تدور حوله أحكام الطيران المدني، وقد حظيت باهتمام التشريعات سواء على المستوى الدولي والمتمثل بالاتفاقيات الدولية، أو المستوى الوطني والمتمثل بالقوانين الخاصة بالطيران المدني، وليبيان تلك التعريفات فإننا سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، نبين في الفرع الأول منه تعريف الطيران المدني لغةً، ونوضح في الفرع الثاني تعريف الطيران المدني اصطلاحًا .

الفرع الأول

تعريف الطيران المدني لغةً

تناولت المعاجم العربية (مصطلح الطيران)، ومصدره (طارَ)، أي تحرك وارتفع في الهواء^(١)، طار الطائر يطير طيرًا وطيرانًا وطيرورة^(٢)، والطيران حركة كل ذي جناح في الهواء بجناحيه^(٣)، قال تعالى (وَمَا مِنْ دَابَّةٍ فِي الْأَرْضِ وَلَا طَائِرٍ يَطِيرُ بِجَنَاحَيْهِ إِلَّا أُمَمٌ أَمْثَالُكُمْ)^(٤)، وعرفت كـتـب اللـغة على أنها: - (مركبة أثقل من الهواء ذات جناحين ومحرك، أو أكثر وتكون إما طائرة ركاب وتعرف على أنها: - (الوسيلة التي تنقل الركاب من بلد إلى آخر)، أو طائرة حربية كطائرة الطراد، والطائرة النفاثة، والطائرة القانصة، وطائرة الانقضاض، والطائرة النافورية، والقلعة الطائرة، وهي (طائرة جبارة تحمل قذائفها الثقيلة لتقذف بها بلاد العدو)^(٥)، نستنتج مما سبق، أن مصطلح الطائرة يدل على كل ما يطير في الهواء وله أجنحة تساعد على ذلك .

أما مصطلح (مدني)، ومصدره (م د ن)، والميم والنون والـدال، ليس فيه إلا كلمة واحدة وهي مدينة، إن كانت على وزن فعيلة، وكلمة مدني من أصل، مَدَن يُمدِن مُدُونًا، مَدَن بِالْمَكَانِ: أقام به واستقر^(٦)، المدينة:

(١) د. عصام حداد، د. حسان جعفر، معجم المنبع الموسع، دار ربيع، حلب، ٢٠١١، ص ٩٣١ .

(٢) الحسن بن محمد بن الحسن الصغاني، التكملة والذيل والصلة لكتاب تاج اللغة وصحاح العربية، ج ٣، دار الكتب، القاهرة، ١٩٧١، ص ١٨٠ .

(٣) العلامة اللغوي احمد رضا، معجم متن اللغة موسوعة لغوية حديثة، م ٣، دار مكتبة الحياة، بيروت، ١٩٥٩، ص ٦٤٦ .

(٤) سورة النور: الآية (٣٨) .

(٥) علي بن الحسن الهنائي، المنجد الأبجدي، ط ١، دار المشرق، بيروت، ١٩٦٧، ص ٧٥٢ .

(٦) أحمد بن فارس الرازي، معجم مقاييس اللغة، ط ٥، دار الفكر العربي، بيروت، ١٩٧٩، ص ٣٠٦ .

أتاها، والمدني إسم منسوب إلى المدينة أو المدنية^(١)، والمدينة اسم مدينة الرسول (عليه السلام) والنسبة إليها مدني^(٢).

الفرع الثاني

تعريف الطيران المدني اصطلاحًا

لم نقف على تعريف لمصطلح(الطيران)، عند فقهاء القانون وفي التشريعات، ولكن يبدو أن المقصود من الطيران هو وسيلته وأداته، ووسيلة الطيران وأداته هي الطائرة، ولا جدال في أن الطائرة تعد إحدى أهم وسائل النقل في العصر الحديث، بوصفها الأداة الأساس لنقل الأشخاص والبضائع جواً، وإذا كانت الطائرة بمثل تلك الأهمية كان لزاماً علينا أن نوضح مفهومها وما يحمله معناها في طياته من معاني، قد تتسجم أو تجانب ما أفرزته الكتب والمعاجم اللغوية، بالإضافة إلى توضيح مصطلح الطيران المدني، لذلك ارتأينا تقسيم هذا الفرع الى محورين، نبين في المحور الأول تعريف الطيران المدني فقهاً أما المحور الثاني سنناقش فيه تعريف الطيران المدني تشريعاً.

أولاً:- تعريف الطيران المدني فقهاً

تبنى الفقه تعاريف متعددة في اثناء محاولاتهم لبيان معنى الطائرة، فمنهم من عرف الطائرة بالاستناد إلى الجانب الوظيفي لها، ومنهم من انطلق في تعريفه للطائرة من الناحية الفنية، وهناك أيضاً من استعان بالمعاجم اللغوية في محاولة تعريفه للطائرة^(٣)، فعرفها رأي على أنها:- (الأجهزة التي ترتفع وتسير في الهواء بقوة آلية محركاً اعتماداً على رد فعل الهواء والتي تستخدم في نقل الأشخاص والبضائع)^(٤)، وهذا التعريف اشتمل على عناصر ثلاثة، وهو أنه يدخل كل أنواع الطائرات ضمن التعريف، كما أنه حصر الغرض الأساس من الطائرة بنقل الأشخاص والبضائع^(٥)، وإذا كان هذا التعريف ينسجم مع الواقع الحالي للقانون

(١) جبران مسعود، معجم الرائد الصغير، ط٧، دار العلم للملايين، بيروت، ١٩٩٢، ص ٧٢٤ .

(٢) الخليل ابن أحمد الفراهيدي، كتاب العين، دار احياء التراث العربي، بيروت، ١٩٩٤، ص ٩٠١ .

(٣) علي هلال محمد أمين الهادي، النظام القانوني لاستخدام الأجواء الإقليمية للملاحة الجوية الدولية، أطروحة مقدمة إلى مجلس كلية الحقوق، جامعة النهدين، ٢٠٠٦، ص ٨ .

(٤) د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٣، ص ٣٩ .

(٥) د. حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي (الافكار والقواعد الاساسية - عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع)، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ٢٠١٦، ص ٤٨ .

الجوي^(١)، باعتباره قانون طيران تجاري، وبالتالي يخرج بعض الأجهزة التي تستطيع التحليق بالفضاء أو البقاء في الجو لكن لا يكون الغرض من ورائها تحقيق خدمة للنقل الجوي، وهناك من ينتقد هذا التعريف كونه يغفل عن بيان الطبيعة القانونية للطائرة، حيث اعتمد الجانب الوظيفي في بيان مفهوم الطائرة، إذ أن الطائرة لا يقتصر استعمالها على نقل الأشخاص والبضائع بل يدخل استعمالها في مجالات شتى سواء للأغراض الزراعية أو الطبية أو للأبحاث العلمية^(٢)، وأن هذا الرأي قاصر عن ملاحقة التطورات المستحدثة في مجال التكنولوجيا والتصدي لبعض المركبات العصرية في مجال نقل الأشخاص والأموال^(٣).

وذهب رأي آخر لتعريف الطائرة على أنها:- (الجهاز الذي يمكنه الارتفاع والحركة في الجو)^(٤)، وهذا التعريف انطلق من الخصائص الفنية للطائرة ويتسم بالعمومية، إذ يدخل أجهزة أخرى لها قدرة التحليق في الجو أيضاً، كالصواريخ ومركبات الفضاء، ووجهت انتقادات للتعريف الذي تبني الطبيعة الفنية في تعريفه للطائرة، باعتبار أنه أهمل الجانب الوظيفي للطائرات^(٥)، كما أن هناك من يستعين بالمعجم اللغوية لوضع تعريف للطائرة خارجاً بذلك عن إطار النص القانوني، فيعرفها على أنها:- (مركبا آلياً مجنحاً على هيئة الطير يسبح في الجو بقوة البنزين الخالص)^(٦)، وهذا التعريف وجهت له ذات الانتقادات التي وجهت لسابقه.

ولغرض تلافي الانتقادات التي وجهت إلى التعريفات السابقة، ذهب رأي إلى تعريفها بأنها:- (كل اختراع معروف أو سيكتشف في المستقبل ويستعمل في الملاحة أو الطيران في الجو)^(٧)، وهذا التعريف كما هو واضح قد راعى جانب التقدم والحدثة التي ممكن أن تطرأ مستقبلاً، لكنه بالمقابل يتصف بالعمومية، وإزاء هذا التباين والإشكال الذي أثير بصدد تحديد مفهوم الطائرة رأى الفقيهان (ريسه) و(لاكور)^(٨)، أنه من

(١) لقد ظهر مصطلح القانون الجوي لأول مرة سنة ١٩٠٩، عندما أنشئت المدرسة العليا للطيران في فرنسا، أما الإنكليز والالمان والهولنديون يستخدمون مصطلح (قانون الجو)، بينما الايطاليون يستخدمون اصطلاح (قانون الملاحة الجوية)، في حين يستخدم الفرنسيون مصطلح (قانون الطيران المدني).

(٢) مهند موسى جاسم، المركز القانوني لقائد الطائرة، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون الجامعة المستنصرية، ٢٠١٧، ص ٦-٧.

(٣) د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٠، ص ٣٠.

(٤) مهند موسى جاسم، مصدر سابق، ص ٦.

(٥) د. فرج سيد سليمان، القانون الجوي، دون طبعة، دون ذكر دار نشر، ١٩٨٤، ص ٢٤.

(٦) د. طالب حسن موسى، مصدر سابق، ص ٢٧.

(٧) د. أحمد عبد اللطيف غطاشة، الطيران المدني، ط ١، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٢، ص ٣٨.

(٨) د. أكرم ياملكي، القانون الجوي (دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٨، ص ٥٥.

المستحسن تحديد ما يدخل ضمن القانون الجوي من أجهزة، وبذلك يطبق القانون الجوي على جميع الأجهزة التي تستعمل لأغراض الطيران المدني انطلاقاً من الأرض نحو الفضاء وتطبيق أحكام المسؤولية على كل الأشياء المتحركة في الجو في حالة تسببها بخطر للغير نتيجة استعمالها، وهذا الاتجاه لم يسلم من النقد أيضاً، إذ يؤخذ عليه إنه يتضمن قدرًا من التوسع .

وعادةً تقسم الطائرات بالنظر إلى المعيار الذي يتم التصنيف على أساسه، فمن الناحية الفنية تصنف الطائرات إلى طائرات الإيروساتات وطائرات الإيرودين^(١)، وتقسّم الطائرات بالاستناد لجنسية الطائرة إلى الطائرات الأجنبية والطائرات الوطنية^(٢)، ومن أهم التقسيمات هو تقسيم الطائرات استنادًا للغرض منها أو المهام التي تؤديها الطائرة، وتنقسم إلى طائرات الدولة^(٣)، والطائرات المدنية^(٤) (civil aviation)^(٥) .

وما يهمننا في هذا المجال هو الطائرة المدنية باعتبار أن المحور الأساس للبحث يدور حول الطيران المدني، والذي بدوره يتميز عن الطيران الحربي أو العسكري، كما أن القواعد القانونية ونطاق تطبيقها يختلف من طائرة إلى أخرى، فمن غير المعقول أن النظام القانوني المطبق على نوع من أنواع الطائرات يسري على بقية أنواع الطائرات الأخرى، فكل نوع من أنواع الطائرات له نظام قانوني يتميز به عن غيره، والطائرات المدنية كأحد أنواع الطائرات لها نظام قانوني خاص بها وقواعد محددة تطبق عليها دون غيرها .

(١) طائرات (الايروسات)، وهي الطائرات التي تكون أخف من الهواء، والتي تعتمد في الطيران على خفتها ومثالها المنطاد، أما (طائرات الإيرودين)، وهي أثقل من الهواء وتعمل على أساس رد الفعل الناتج عن حركة أسطح الطائرة بالهواء، كما أنها تسير بقوة آلية ومثالها الطائرات العادية أو بدون قوة الية كالطائرات الشراعية .

(٢) د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، ١٩٩٩، ص ١٣.

(٣) (طائرات الدولة) نص عليها قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ بالمادة (١/ الفقرة رقم ٨)، (الطائرات العسكرية والطائرات المخصصة لخدمة مصالح الدولة كالزراعة مثلاً)، صدر أول قانون لتنظيم الطيران في جمهورية العراق سنة ١٩٣٩ المرقم (٤١) وتم تعديله بالقانون رقم (١٦) لسنة ١٩٤٧، وصدر بعده قانون رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ وتم تعديله بالقانون رقم (٥٥) لسنة ٢٠٠٠، ومؤخرًا صوت مجلس النواب العراقي بتاريخ ٢٠١٦/٤/١٢ على قانون التعديل الرابع لقانون الطيران المدني المرقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ .

(٤) (الطائرات المدنية) وهناك من يطلق عليها بالطائرات الأهلية ويقسمها إلى طائرات تجارية- والتي يكون الغرض من استعمالها نقل الركاب والبضائع والبريد لقاء أجر، وطائرات خصوصية:- يملكها فرد أو مؤسسة ولا تستعمل إلا لأغراض خاصة بملكها، ومن أصحاب هذا الاتجاه د. رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، وحدة توزيع الكتب الجامعية للنشر والتوزيع، جامعة عين الشمس، ٢٠٠٧، ص ٥٥ .

(٥) إيهاب صبيح محمد زريق، راشد عبدالله الزهراني، معجم مصطلحات الطائرات (ملحق بمختصرات الطيران- إنكليزي- عربي)، (عربي)، دار الكتب القانونية، القاهرة، ٢٠٠٧، ص ٨٨ .

وكما أن وجهات النظر لدى الفقه محتدمة حول تعريف الطائرة، كذلك فإن مسألة وضع تعريف للطائرة المدنية كانت محل نقاش فقهي، إذ عرفها رأي على أنها:- (الطائرات التي تستخدم لنقل البضائع والأشخاص والخدمات التجارية الأخرى)^(١)، وعرفها رأي آخر على أنها:- (الطائرات التي تخصص لأغراض المدنية والاستغلال في الملاحة الجوية لنقل الركاب والبضائع)^(٢)، والطيران المدني هو:- (هو الجهاز المسؤول عن طائرات الركاب والنقل والشحن)^(٣)، أو هو:- (الإدارة العامة المشرفة على الطائرات والمنشآت المستخدمة لنقل الركاب والبضائع جواً)^(٤)، ونرى أن أغلب التعاريف التي وردت تدور حول الجانب الوظيفي من دون الأخذ بنظر الاعتبار المسائل الفنية والمسائل الأخرى، ويمكننا القول بأن التعاريف اجتهدت وركزت على الجانب الوظيفي دون غيره لغرض إبراز السمة الغالبة على الطائرات المدنية لتمييزها عن الطائرات الأخرى كالطائرات الحربية التي تستخدم للأغراض العسكرية حصراً، كما أن التعريف الأخير قد أبرز الجهة المشرفة على الطيران المدني في حين أن المفترض هو تعريف الشيء بمادته وحقيقته لا بما هو رقيب عليه .

وهناك من ذهبوا إلى تعريف (قانون الطيران المدني)^(٥)، وفي هذا الخصوص تشعبت آراؤهم باتجاهين، إذ ذهب الاتجاه الأول وهو الاتجاه الموسع، إلى إعطاء قانون الطيران المدني مفهوم موسع ويعرفونه على أنه:- (مجموعة القواعد التي تحكم العلاقات القانونية الناشئة عن استغلال البيئة الجوية)، أو هو:- (مجموعة القواعد التي تنظم البيئة الجوية واستغلالها)^(٦) .

ويبدو من هذين التعريفين إن أصحاب هذا الرأي يربطون بين تحديد نطاق القانون الجوي وبين البيئة الجوية، ويتقرر وفقاً لهذا الرأي أن قانون الطيران المدني لا ينحصر على صور الاستغلال الجوي وما يتبعه من نقل وإيجار ورهن وحقوق امتياز، وإنما يشمل العلاقات التي تنشأ عن الاستخدامات الممكنة والمقصودة

(١) د. سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي العام في السلام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٠، ص ٤٠٢ .

(٢) د. أبو زيد رضوان، مصدر سابق، ص ٢٤ .

(٣) جبران مسعود، مصدر سابق، ص ٥٢٨ .

(٤) د. أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، م ١، عالم الكتب، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٢٠٨ .

(٥) د. إيهاب السيد العماوي، دور الشرطة في حماية أمن الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١١، ص ٣٢ .

(٦) د. محمد فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٢،

ص ٧-٨ .

للبيئة الجوية كافة، ونتيجة لذلك، يتضمن القانون الجوي الاتصالات الجوية السلكية واللاسلكية والرادارات والإذاعات، والفضاء الجوي وما يرتبط به من أبحاث والنقل الجوي^(١).

وينتقد هذا الرأي بوصفه واسع وغير دقيق، حيث يصعب معه وضع الحدود الفاصلة بين القانون الجوي وقانون الفضاء، كما يؤخذ عليه أنه أخرج بعض المسائل المهمة التي توجبها الملاحة الجوية ولم يخضعها لقواعد الطيران المدني بحجة أنها لا ترتبط بالبيئة الجوية، كالمطارات، والارتفاعات، والطرق الجوية^(٢).

أما الاتجاه الثاني، وهو الاتجاه المضيق، فقد عرف أنصار هذا الرأي قانون الطيران المدني على أنه:- (مجموعة القواعد القانونية المنظمة للملاحة الجوية أوضاعها، وأغراضها، واستخدام الطائرات المدنية، أو العلاقات القانونية التي تنشأ عن ذلك)^(٣).

والميزة التي يتميز بها هذا التعريف، هو انه لا يحصر موضوع القانون الجوي على دراسة التشريعات الوطنية المتعلقة بالملاحة الجوية فقط، بل يمتد في حالة غياب مثل هذه التشريعات إلى تطبيق قواعد الشريعة العامة، أي القواعد الممكن تطبيقها على الوقائع الناشئة والعلاقات المتولدة عن الملاحة الجوية^(٤)، ويترتب على هذا الاتجاه أنه أدخل الطائرة وطرق ملكيتها ورهنها واثباتها والمطارات في نطاق قانون الطيران المدني ويخرج من نطاق هذا القانون أبحاث الفضاء وطرق الاتصالات، والرادارات وغيرها من الوسائل المساعدة للملاحة الجوية^(٥).

ومن خلال التعاريف التي تم عرضها يتضح لنا أن البعض قد استعان بكتب اللغة في محاولة تعريفه للطائرة، كما أن البعض من الفقهاء قد ضيق من مفهوم الطائرة، إذ اقتصر على الجوانب الوظيفية لها وهي استعمالها في نقل الأشخاص والأشياء، وجانب آخر حاول التوسع في مفهومها، إذ عدّ الطائرة كل جهاز يمكنه الارتفاع في الهواء أو بإمكانه الملاحة فيه بمجرد تحليقها في الفضاء، والباحث يتخذ موقف وسط بين الاتجاهين السابقين، إذ إنه من غير الممكن حصر وظيفة الطائرة بنقل البضائع والأشخاص، فهناك من

(١) د. محمد شريف غنام، قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة مقارنةً بالاتفاقيات الدولية، ط٢، مطبعة الفجيرة الوطنية، الإمارات العربية المتحدة، ٢٠١٦، ص٨، وينظر أيضًا، عيسى السيد احمد الهاشمي، القانون الدولي للطيران والفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٩، ص٨.

(٢) د. محمود مختار بربري، د. عمر السيد الفقي، القانون الجوي (مقدمة عامة، أغراض الملاحة الجوية، عوارض الملاحة الجوية)، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٧، ص١٣.

(٣) د. حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص٩.

(٤) د. محمد فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي)، مصدر سابق، ص٩.

(٥) د. محمد شريف غنام، مصدر سابق، ص٥.

الطائرات التي تخصص للقيام بوظائف طبية أو زراعية أو علمية، وبالمقابل فإنه من غير الممكن إدراج كل آلة يمكنها الطيران في الجو واعتبارها طائرة، فلا يمكن القول بأن المناطيد، والصواريخ تندرج تحت مسمى الطائرة بمجرد كون لها القدرة على الطيران .

ثانياً: - تعريف الطيران المدني تشريعاً

بالنظر للتعريف التي أوردناها سابقاً، نرى أنه لا يوجد تعريف مانع جامع ودقيق للطيران المدني من الجانب الفقهي، لذلك تطلب الأمر وجود تشريعات سواء أكانت دولية أم داخلية تتضمن تعريف دقيق للطيران المدني، فبدأ المشرعون يدلون بدلوههم في إيجاد تعريف دقيق لهذا المصطلح، والتشريعات بهذا الصدد انشطرت إلى قسمين منها على الصعيد الدولي حيث تم عقد اتفاقيات مختصة بهذا الشأن ومنها على الصعيد الداخلي حيث تم تشريع قوانين خاصة بالطيران المدني لذلك سنوضح كل منها على حدة في الفقرتين التاليتين .

١- تعريف الطيران المدني في الاتفاقيات الدولية

إن مسألة تحديد تعريف للطائرة المدنية لم تكن حبيسة المناقشات الفقهية^(١)، بل ساهمت الاتفاقيات والمؤتمرات الدولية بغية إيجاد تعريف لهذا المفهوم^(٢)، ومن أهم الاتفاقيات التي جاءت منظمة للملاحة الجوية هي اتفاقية باريس المبرمة سنة ١٩١٩^(٣)، ومن ثم حلت محلها اتفاقية شيكاغو المبرمة في الولايات المتحدة الأمريكية وذلك سنة ١٩٤٤، التي لازلت أحكامها سارية حتى وقتنا الحالي^(٤) .

(١) د. سهيل حسين الفتلاوي، مصدر سابق، ص ٤٠١ .

(٢) رامي سليمان عبد الرحمن شقر، سريان القانون الجنائي من حيث المكان (دراسة مقارنة)، أطروحة مقدمة الى مجلس كلية القانون، جامعة الموصل، ٢٠٠٢، ص ٨٠ .

(٣) تعد اتفاقية باريس أول دستور للملاحة الجوية، وقد تضمنت تسعة أبواب وثمانية ملاحق، ودخلت حيز النفاذ في ١١/ يوليو/١٩٢٢، وصادقت عليها أربعة عشرة دولة، ولم يعد لهذه الاتفاقية في وقتنا الحاضر سوى قيمة تاريخية، حيث حلت محلها اتفاقية شيكاغو المبرمة سنة ١٩٤٤، وصادق عليها العراق بالقانون رقم (٦) لسنة ١٩٤٧، وصادقت عليها مصر بالقانون رقم (١٦) لسنة ١٩٤٧ .

(٤) تعد اتفاقية شيكاغو (اتفاقية الطيران المدني الدولي)، من أهم الاتفاقيات التي نظمت مسألة الطيران المدني وتم تعديلها عدة مرات، واحتوت على ستة وتسعين مادة وثمانية عشر ملحقاً تغطي كافة المسائل المتعلقة بالطيران المدني، وصادقت عليها ستة وعشرين دولة، ودخلت حيز النفاذ بتاريخ ٤/ابريل/١٩٤٧، وصادق عليها العراق بالقانون رقم (٦) لسنة ١٩٧٤ .

وقد عرفت اتفاقية باريس الطائرة على أنها:- (الجهاز الذي يستطيع البقاء في الجو بواسطة رد فعل الهواء)^(١)، أما اتفاقية شيكاغو فعرفتھا على أنها:- (الجهاز الذي يستطيع البقاء في الجو بواسطة رد فعل الهواء)^(٢)، وكما نرى إن هذا التعريف جاء مماثلاً للتعريف الذي تضمنته اتفاقية باريس ١٩١٩ .

ومن الانتقادات التي ردت على هذين التعريفين أنهما يتصفان بالعمومية والسعة، وإن كانا منسجمين مع ما كان يخلق في السماء في نافلة القرن العشرين، كما تم اكتشاف طائرات أخرى بالمعنى الذي نعرفه، إلا أنها من الجانب الفني لا تستعمل رد فعل الهواء الناتج عن المحركات الموجودة فيها مثل الطائرات التي ترتفع بقوة الرياح والتي تسحب بسيارات خاصة ثم تترك لتلحق بفعل تيارات الهواء هذا من جانب، ومن جانب آخر ان هذين التعريفين لم يتطرقا الى الجانب الوظيفي للطائرة^(٣) .

ومن ثمّ تم تعديل اتفاقية شيكاغو سنة ١٩٨٠، إذ جاء التعديل يحمل في طياته تحديناً لتعريف الطائرة، إذ نص على أنها:- (أي آلة تستطيع أن تستمد بقاءها في الجو من دفع ردود فعل الهواء باستثناء ردود فعل الهواء الناتج من احتكاكه بسطح الأرض)^(٤)، ومن هذا التعريف يتبين إنه لا بد من توافر شرطين في الطائرة هما، ١: أن يكون رد فعل الهواء هو العامل الأساسي لبقاء الآلة في الجو، ٢: أن لا يكون رد فعل الهواء منعكساً من سطح الأرض^(٥)، ويؤخذ على هذا التعريف ذات الانتقاد الذي وجه لسابقه .

وقد جاءت اتفاقية جنيف المبرمة سنة ١٩٤٨ الخاصة بالحقوق العينية الواردة على الطائرة بتعريف للطائرة وذلك في المادة (١٦) منها، إذ نصت على أنها:- (تشمل الخلايا والمحركات والمراوح والآلات والراديو وكل قطعة مخصصة لخدمة الطائرة سواء اكانت متصلة أم منفصلة)^(٦)، إذ إن ما جاءت به الاتفاقية يظهر بوضوح عند ورود حقوق عينية على الطائرة، فهل تشمل هذه القطع والاجزاء؟ لقد تمت الإجابة على هذا التساؤل في القانون البحري فيما يخص السفينة، فالسفينة تحتوي على الأشرعة والآلات التي تعتبر متفرعة

(١) الملحق الأول من اتفاقية باريس .

(٢) الملحق السابع من اتفاقية شيكاغو .

(٣) علي محمد أمين الهادي، المصدر السابق، ص ١١ .

(٤) الملحق السابع من اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو) .

(٥) د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومونتريال

١٩٩٩، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ١٥١ .

(٦) المادة (١٦) من اتفاقية جنيف المبرمة سنة ١٩٤٨ الخاصة بالحقوق العينية الواردة على الطائرة .

عنها، ومن الملاحظ أن هذه التفرعات لم يتم التتويه عنها فيما يتعلق بالطائرة ما عدا التعريف الذي تضمنته اتفاقية جنيف، بينما التعريفات الأخرى أعطت تعريفاً ضيقاً للطائرة^(١) .

ومن الجدير بالذكر أن مصطلح الطيران المدني لم تتضمنه الاتفاقيات الخاصة بتنظيم الملاحة الجوية، بالشكل الصريح وبهذا الترتيب اللفظي ولكنها حددت نطاق سريانها على الطائرات المدنية حصراً، إذ جاء في المادة (٢) من اتفاقية شيكاغو، تحديد نطاق سريان المعاهدة وفي المادة (٣) التمييز بين الطائرات المدنية وطائرات الدولة:- إذ نصت المادة(٢) منها على أنه:- (الإقليم: فيما يتعلق بتطبيق هذه المعاهدة يشمل إقليم الدولة الأراضي والمياه الإقليمية الملاصقة لها، الواقعة تحت سيادة الدولة أو سلطتها أو حمايتها أو المشمولة بانتدابها)، أما المادة (٣) فنصت على أنه:- (أ- تطبق هذه المعاهدة على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة، ب- تعتبر من طائرات الدولة الطائرات المستعملة في الخدمات الحربية والجمركية والشرطة) .

وقد أورد قانون منظمة الطيران المدني للدول العربية، تعريفاً لمصطلح الطائرة المدنية، إذ جاء فيه على أنها:- (أي طائرة مدنية مسجلة في سجل الطائرات المدنية في الدولة أو في أي دولة أخرى بهذه الصفة)^(٢)، وينتقد الباحث هذا التعريف، كونه لم يبين المقصود بالطائرة المدنية، وجل ما بينه هو أنها تسجل في سجل الطائرات المدنية، ومن البديهي أن التسجيل يعد أمراً حتمياً باعتبار أنها طائرة مدنية، وهذا ما يستدعي أن يوصف التعريف بالعمومية والغموض .

كما تضمن دليل(سان ريمو)^(٣)، تعريفاً للطائرة المدنية، إذ عرفها على أنها:- (كل طائرة تستخدم لأغراض تجارية أو خاصة، بخلاف الطائرة العسكرية أو الطائرة المساعدة أو طائرة دولة ما مثل طائرة الجمارك أو الشرطة)^(٤)، ونرى أن هذا التعريف على الرغم من بيانه للسمة الغالبة على الطائرات المدنية، إلا أننا نوجه له ذات الانتقادات التي وجهناها للتعريف الذي نص عليه قانون منظمة الطيران المدني للدول العربية (الايكاو) .

(١) د. طالب حسن موسى، مصدر سابق، ص ٢٧-٢٩ .

(٢) منظمة الطيران المدني للدول العربية، وهي منظمة عربية متخصصة تابعة لجامعة الدول العربية، تهدف الى توثيق التعاون والتنسيق بين الدول العربية في مجال الطيران المدني وتطويره، أنشأت سنة ١٩٩٦، وقد صادقت عليها ٢٢ دولة عربية، ينظر في ذلك قانون منظمة الطيران المدني في الدول العربية لسنة ١٩٩٦ .

(٣) دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق في النزاعات المسلحة في البحار، أعده عدد من القانونيين الدوليين والخبراء البحريين الذين دعاها المعهد الدولي للقانون الإنساني للاجتماع، وقد اعتمد هذا النص في يونيو ١٩٩٤ .

(٤) المادة (١٣/د) من دليل سان ريمو .

وبعد أن انتهينا من بيان موقف التشريعات الدولية نجد أن الاتفاقيات الدولية لم تبد اهتماماً كافياً لإيجاد تعريف للطيران المدني، إذ كان من المفترض أن تتضمن اتفاقية شيكاغو تعريفاً دقيقاً وواضحاً للطائرة المدنية، باعتبارها الأساس الأول لتنظيم شؤون الملاحة الجوية في الوقت الحالي، وعليها تستند القوانين الوطنية في احكامها .

وبهذا نقترح على المشرع الدولي أن يضيف نصاً خاصاً لبيان المقصود بالطائرة المدنية، وذلك من خلال تعديل أحكام اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي .

٢- تعريف الطيران المدني في التشريعات الداخلية

من المعلوم أنّ للدولة سيادة كاملة على إقليمها لاسيما إقليمها الجوي لذلك لا بد من وجود تشريع داخلي يحدد أوجه الاستغلال للفضاء الذي يعلوها، وبما أن الطائرة تعد الأداة الرئيسة للقانون الجوي لذلك شرعت الدول بتبني قانون ينظم الأحكام الأساسية المتعلقة بالطيران المدني، ومن الجدير بالذكر، أن التشريعات الوطنية لقانون الطيران المدني عدت الاتفاقيات الخاصة بالطيران المدني جزءاً مكملاً لأحكامها^(١) .

إذ أورد قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤، تعريفاً للطائرة في الفقرة السابعة من المادة الأولى من الفصل الأول حيث جاء فيها:- (أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من رد فعل الهواء وليس بسبب ردود فعل الهواء المنعكسة من سطح الارض وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة وما إلى ذلك)^(٢)، وهذا التعريف جاء مماثلاً للتعريف الذي تضمنته اتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤ لذلك نوجه له ذات الانتقادات التي اوردناها على التعريف الأخير، وتضمن قانون الطيران المدني لجمهورية مصر العربية تعريفاً للطائرة، إذ لم يكن هناك تعريف موحد لمصطلح الطائرة، حتى صدور قانون الطيران المدني رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١^(٣)، وقد جاء فيه على أنه:- (أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح

(١) المادة (٣) من قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤، المادة(٣) من قانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١، المادة(١٩) من قانون الطيران المدني الاماراتي رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١ .
(٢) المادة (٧/١) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٣) صدر اول قانون للطيران المدني المصري سنة ١٩٢٠، ثم صدر قانون الطيران المدني المصري رقم(٢٨) لسنة ١٩٨١، الذي الغى جميع القوانين والمراسيم والقرارات السابقة عليه باستثناء القانون رقم(٢٩) لسنة ١٩٧٦ بشأن بعض الاحكام الخاصة بالطائرات، ويشتمل على مائة وسبع وستين مادة موزعة على خمسة عشر باباً، وقد تم تعديله بالقانون رقم(٣٦) لسنة ٢٠١٠ .

الارض وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل المناطيد، والبالونات، والطائرات الشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة وما إلى ذلك^(١) .

ويتبين من التعريف أنه مماثل للتعريف الذي أورده المشرع العراقي، وبناءً على ذلك فإن المركبة الطائرة (ذات الوسادة الهوائية) تستبعد من هذا التعريف، لأنها تطير على وسادة من الهواء بالقرب من سطح الارض، أو على ارتفاع محدد من سطح الماء نتيجة لرد فعل الهواء على السطح المتحرك للمركبة^(٢) .

أما قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١، فعرفها على أنها:- (أية آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الارض وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المناطيد ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة وما إلى ذلك متى ما كانت مخصصة للأغراض المدنية)^(٣)، ونرى أن هذا التعريف قد ترك الباب مفتوحاً لأي اختراعات قد تحدث مستقبلاً، وبناءً عليه لا تعتبر من ضمن الطائرات الصواريخ، والأقمار الصناعية، وإنما يطبق عليها قانون آخر هو قانون الفضاء^(٤).

نستنتج مما عرضناه، أن التشريعات الداخلية للدول المقارنة قد نهجت ما سلكته الاتفاقيات الدولية من عدم بيانها لمصطلح الطيران المدني، وهذه ثغرة يجب تداركها ومعالجتها من خلال إضافة نصوص للقوانين الخاصة بالطيران المدني للدول المقارنة تتضمن تعريفاً للطائرة المدنية، لأنها الأساس الذي تدور حوله أحكام ذلك القانون .

وبعد أن استعرضنا موقف الفقهاء والتشريعات على الصعيدين الدولي والداخلي، يتبين لنا جلياً أن الطائرة المدنية لم تحظ بأدنى اهتمام، إذ أن أغلب الفقهاء كما بينا آنفاً، قد أغفلوا عن إيراد تعريف للطائرة المدنية^(٥)، بالإضافة للتشريعات الدولية والوطنية، وهذا يعني أن موقفهم يشوبه القصور والنقص الواضح، لذلك نقترح في هذا الموضوع اقتراحين، أولهما، ينبغي على المشرع الدولي أن يورد تعريف خاص بالطائرة المدنية، إذ إن

(١) المادة (٨ / ١) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

(٢) د. محمد نصر القطري، الوافي في الحماية الجنائية للنقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٣، ص ١٥ .

(٣) المادة (٧/١) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

(٤) د. محمد نصر القطري، مصدر سابق، ص ١٤ .

(٥) من خلال اطلاعنا على قوانين الطيران المدنية للدول العربية لم نجد أي تعريف لمصطلح الطيران المدني، عدا ما تضمنه قانون الطيران المدني السوري رقم (٦) لسنة ٢٠٠٤ إذ جاء فيه:- (المادة(٢):- يقصد بالتعابير التالية في معرض تطبيق هذا القانون المعنى الوارد بجانب كل منها، (الطائرة المدنية):- أي طائرة مدنية مسجلة في سجل الطائرات المدنية في الدولة، أو في أي دولة أخرى بهذه الصفة) .

الاتفاقيات تعد المرجع للقوانين الداخلية في هذا الإطار، وثانيهما، نقترح على التشريعات المقارنة محل البحث ومن ضمنها مشرنا العراقي تعديل قانون الطيران المدني، بتضمينه تعريف دقيق وواضح للطائرة المدنية كونها الأساس الذي تتمحور حوله احكام هذا القانون .

ويمكننا أن نعرف الطائرة المدنية على أنها:- (الطائرات التي تعود ملكيتها سواء لشخص طبيعي أو شخص معنوي، وتخضع بتنظيمها للأحكام الخاصة بقانون الطيران المدني والتي تستعمل للأغراض المدنية، كنقل البضائع والأشخاص، وبمعنى آخر هي الطائرات التي تستعمل للأغراض المدنية، أي عكس تلك التي تخصص للأغراض الحربية، أو تؤدي أغراضاً عسكرية) .

المطلب الثاني

مقومات الطيران المدني وخصائصه

لا شك في أن الطائرة أصبحت اليوم إحدى وسائل المواصلات الهامة وأداة لا غنى عنها لنقل الأشخاص والبضائع^(١)، ومن هذا المنطلق يمكننا التساؤل عن النظام القانوني الخاص بالطائرة الذي يركن إليه عند تحديد طبيعتها القانونية، وكيفية اكتسابها جنسية دولة معينة، لغرض ضمان تبعيتها، وأن المجال الجوي الذي تحلق فيه الطائرة لا بد أن ينظم استغلاله، ولكي تتكامل مقومات الملاحة الجوية لا بد من وجود العنصر البشري، الذي يكون له أثر فاعل في تشغيل الطائرة بوصفها صنعة يديه صنعها وطوعها لخدمته، وهؤلاء الأشخاص لا بد أن تتوافر فيهم الكفاءة والمهارة والدقة، ويطلق عليهم بطاقم الطائرة^(٢)، وأن إتمام الرحلة الجوية يتطلب مكان مخصص لغرض الهبوط والإقلاع وهذا ما يطلق عليه بمنشآت الملاحة الجوية، ولتوضيح كل هذه الفقرات ارتأينا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، نتناول في الفرع الأول منه مقومات الطيران المدني، ونبين في الثاني منه أهم خصائص الطيران المدني .

الفرع الأول

مقومات الطيران المدني

(١) د. محمد طلعت الغنيمي، قانون السلام في الاسلام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٩، ص ٨١٦ .

(٢) سمير داود عبد، ضمان سلامة الملاحة الجوية في القانون العراقي، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية القانون والعلوم السياسية، الجامعة العراقية، ٢٠١٨، ص ٣٠-٥٣ .

يقوم الطيران المدني على أربعة عناصر هامة هي، الطائرة وتعد الأداة الرئيسية للملاحة الجوية، ومجال الطيران المدني، وهو الفضاء الجوي الذي تحلق فيه الطائرة، والعنصر الثالث هم أشخاص الطيران المدني، ويضم المستثمر، وطاقم الطائرة، وقائدها، أما العنصر الرابع فيشمل منشآت الملاحة الجوية التي تتمثل بالمطار، والاتفاقات الجوية^(١)، لذا تتطلب دراسة هذه المقومات، تقسيم هذا الفرع إلى أربعة محاور، نبين في المحور الأول الطائرة، والمحور الثاني سيتضمن مجال الطيران المدني، أما المحور الثالث سنبين فيه أشخاص الطيران المدني، ونسلط الضوء على منشآت الطيران المدني في المحور الرابع منه .

أولاً: - الطائرة

تعد الطائرة الأداة الرئيسية للطيران المدني، فضلاً عن كونها إحدى أهم الجوانب الذي تدور حولها أحكام القانون الجوي، لذا استأثرت باهتمام التشريعات الدولية والقوانين الوطنية، وذلك من خلال إقرار العديد من الأحكام التي تناولت التنظيم القانوني لها سواء من حيث طبيعتها القانونية أم من حيث أحكام الجنسية .

إن الخطورة الناتجة عن النشاط الجوي، أدت الى ضرورة الإقرار بسلطة معينة للإشراف الفعال على الطائرات، ولكي يتحقق هذا الإشراف من جانب الدول لابد من تقرير تبعية تلك الطائرة لدولة معينة حتى يكون لتلك الدولة سلطة منح الجنسية للطائرة، كما أن الاتفاقيات الدولية كان لها الدور بإرساء مبدأ تمتع الطائرة بالجنسية، كاتفاقية باريس واتفاقية شيكاغو^(٢)، وتظهر أهمية تحديد الجنسية للطائرة من حيث تطبيق القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي ترتكب على متنها، إذ إن تحديد الجنسية للطائرة يبين انتمائها الوطني، وبالتالي يتم على أساسها تحديد المحكمة المختصة والقانون الواجب التطبيق عليها في كافة الوقائع القانونية التي تتم عليها، وأن الاتفاقيات الدولية أفردت أحكاماً خاصة لغرض تنظيم مؤسسات النقل الجوي متعددة الجنسية^(٣)، ولتوضيح ما تقدمنا به ينبغي تقسيم هذا المحور إلى جانبين نوضح الطبيعة القانونية للطائرة في الجانب الأول منه، أما الجانب الثاني نبين فيه جنسية الطائرة .

(١) د. ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٦، ص ١٤٦ .

(٢) عباس صاحب علي، حسنين مكي جودي، التنظيم القانوني لجنسية الطائرة (دراسة مقارنة)، بحث منشور على الموقع التالي www.Alkafeel.edu.iq، ص ٤، آخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٧/٣/٢٠١٩ .

(٣) د. خيري الحسيني، أحكام التسجيل والإرهاب الجوي في قانون الطيران العام، دار الكتب، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٢٣٣ .

١- الطبيعة القانونية للطائرة

أثارت الطبيعة القانونية للطائرة خلافاً في الفقه، فقد ذهب رأي إلى عد الطائرة شخصاً معنوياً، إذ من الممكن أن تعد الطائرة شخصاً قانونياً لها حياة تبدأ ببنائها وتنتهي بفقدان صلاحيتها للملاحة^(١)، فضلاً عن أنها تتمتع ببعض الخصائص التي تتميز بها الشخصية القانونية كالموطن والجنسية^(٢).

ومما جاء ردّاً على هذا الرأي، إنه لا يعدو سوى افتراض، كما لا يحظى بتأييد من النصوص القانونية أو الواقع^(٣)، أما فيما يتعلق بتمتع الطائرة ببعض خصائص الشخصية القانونية، والموطن والجنسية، فهذا أمر مسلم به لاعتبارات تنظيمية تتمثل بلزوم إخضاع الطائرة إلى نظام قانوني يتحدد على أساسه إجراءات تسجيلها، واكتسابها جنسية دولة معينة^(٤).

بينما ذهب رأي آخر وهو الغالب، إذ يرى أن الطائرة مال منقول^(٥) بطبيعته^(٦)، وبهذا فهي تماثل السفينة^(٧)، إذ إن إطلاق صفة المال على الأشياء يعني قابليتها لأن تكون محلاً لحق الملكية أساساً^(٨)، وتتميز الطائرة عن المنقولات بوجه خاص، بأن لها نظام خاص بها، كخضوعها لنظام الشهر الذي يؤدي دور هام في نقل ملكية الطائرة وترتيب الحقوق العينية عليها، كما تتميز الطائرة بجواز رهنها دون نقل

(١) تضمن قانون الطيران المدني المصري تعريفاً لشهادة الصلاحية، إذ نصت المادة (١٥/١) على أن:- (شهادة الصلاحية:- وثيقة تصدرها سلطة الطيران المدني للمشغل بتوافر المتطلبات اللازمة للقيام بعمليات محددة في مجال الطيران المدني خلال فترة زمنية محددة بشرط أن يلتزم المشغل بإتباع الشروط الواردة فيها).

(٢) د. عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سابق، ص ٧٨.

(٣) د. فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٧، ص ٤٣.

(٤) د. عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سابق، ص ٧٨.

(٥) عرفت المادة (٢/٦٢) من القانون المدني العراقي رقم (٤٠) لسنة ١٩٥١، المنقول بأنه:- (كل شيء يمكن نقله وتحويله دون تلف فيشمل النقود والعروض والحيوانات والمكيلات والموزونات وغير ذلك من الأشياء المنقولة).

(٦) د. سهام عبد الرزاق مجلي السعيد، فكرة رهن المنقول دون حيازة والحماية القانونية له، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٨، ص ٩٦.

(٧) د. حمد الله محمد حمد الله، مصدر سابق، ص ٥١.

(٨) د. محمد فريد العريني، د. هادي محمد دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥، ص ١٧.

حيازتها إلى الدائن المرتهن، كما لا يجوز تملكها بالتقادم، باعتبار أن التقادم يخضع لقاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، وهذه القاعدة غير معمول بها في هذا المجال^(١)، ونحن نوافق هذا الرأي كونه يتفق وسياق القواعد القانونية الخاصة بالطائرة، كما أن تسجيل الطائرة وهو الإجراء الذي بموجبه تدخل الطائرة إلى مسرح الحياة القانونية إيذاناً بميلادها لم تقره التشريعات إلا بالنسبة للطائرة التي تم بناؤها^(٢).

أما بخصوص الطبيعة القانونية للطائرة في نطاق القانون الجنائي، فبالاستناد إلى نصوص قانون العقوبات العراقي، نجد أن الطائرة تعد جزءاً لا يتجزأ من الإقليم العراقي، إذ نصت المادة (٦) منه على أنه: - (يشمل الاختصاص الإقليمي للعراق أراضي جمهورية العراق وكل مكان يخضع لسيادتها بما في ذلك المياه الإقليمية والفضاء الجوي الذي يعلوها وكذلك الأراضي الأجنبية التي يحتلها الجيش العراقي بالنسبة إلى الجرائم التي تمس سلامة الجيش أو مصالحه، وتخضع السفن والطائرات العراقية لاختصاص الجمهورية العراقية الإقليمي أينما وجدت)، ويتضح أن المشرع العراقي قد مد اختصاصه على السفن والطائرات بالإضافة للإقليم الأرضي والمائي والجوي، وتجدر الإشارة إلى أن قانون العقوبات المصري اتخذ جانب الصمت في تحديد مفهوم إقليم الدولة، إذ كان الأجدر بالمشرع المصري تحديد ما ينطوي عليه إقليم الدولة.

أما قانون العقوبات الاماراتي رقم (٣) لسنة ١٩٨٧، فقد نص بالمادة (١٦) منه على أن: - (تسري أحكام هذا القانون على كل من يرتكب جريمة في إقليم الدولة، ويشمل إقليم الدولة أراضيها وكل مكان يخضع لسيادتها بما في ذلك المياه الإقليمية والفضاء الجوي الذي يعلوها...)، وقد نصت المادة (١٧) منه على أن: - (تسري أحكام هذا القانون على الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن والطائرات الحربية التي تحمل علم الدولة أينما وجدت، وينطبق الحكم المتقدم على السفن والطائرات غير الحربية التي تملكها الدولة أو تديرها لأغراض غير تجارية وكذلك السفن والطائرات التجارية التي تحمل علم الدولة)، ويتضح من خلال النصين أن الطائرة تعد جزءاً من إقليم الدولة.

٢- جنسية الطائرة

دعت اعتبارات عدة للاعتراف للطائرة بالجنسية، ذلك أن تأمين سلامة الطيران يتوجب توافر عدة شروط لصلاحيات الطائرة للطيران، وبهذا تكون الدولة التي تحمل جنسيتها تلك الطائرة مسؤولة أمام الدول الأخرى عند توافر هذه الشروط، وحتى يمكن أن تتمتع الطائرة بالحماية الدولية، يتوجب أن تكون الطائرة تابعة لدولة

(١) د. محسن شفيق، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٠، ص ٢٥.

(٢) د. رفعت فخري، مصدر سابق، ص ٧٢-٧٣.

محددة بالذات، إذ يترتب على تسجيل الطائرة إكتسابها لجنسية البلد الذي سجلت فيه^(١)، كما إن استغلال الطائرة يقتضي تحليقها في الفضاء الجوي للدول الأخرى، وهذا ما يسوّغ اعتمادها على دولة تراعى مصالحها حين تكون خارج الإقليم الوطني^(٢)، وقد أرسّت الاتفاقيات الدولية مبدأ تمتع الطائرة بالجنسية، إذ صرحت اتفاقية باريس الخاصة بتنظيم الملاحة الجوية بهذا المبدأ، وإن اتفاقية شيكاغو هي الأخرى تضمنت ذات المبدأ، والتشريعات الداخلية عززت ما تضمنته الاتفاقيتين حول مبدأ الجنسية .

وبهذا فإنّ الطائرة لا بد أن يكون لها جنسية، ويعني أن تحمل على ظهرها علامة مميزة خاصة بها، أي علم الدولة الي تنتمي إليها، إذ من غير الممكن أن تحمل الطائرة علم أكثر من دولة وإلا فأنها تُعدّ كالطائرة بلا جنسية، والطائرة بهذا الوصف تعد طائرة قرصنة، وهي خارجة عن القانون وبالتالي تعد عدوًا مشتركًا لكل الدول، ويكون من حق كافة الدول اعتراضها ومصادرتها^(٣) .

إذ إن جنسية الطائرة يمكن أن ترتبط نظريًا بإحدى الدول، وذلك بحسب المعيار الذي تتبناه الدولة فقد يكون المعيار جنسية الدولة التي تم صنع الطائرة فيها (معيار دولة الصنع)، أو جنسية مالك الطائرة سواء أكان فردًا أو شركة أو هيئة عامة (معيار الملكية)، أم جنسية دولة مرسى الطائرة (معيار المرسى)، أم جنسية الدولة التي تم فيها تسجيل الطائرة (معيار التسجيل)^(٤) .

وفي هذا الصدد نجد أن اتفاقية باريس واتفاقية شيكاغو قد أزالتا التضارب حول تحديد معيار جنسية الطائرة، إذ إنّ كلا الاتفاقيتين تبنت ورجحت معيار دولة التسجيل، فقد نصت اتفاقية باريس على أنه:- (تكون الطائرات حائزة على جنسية الدولة التي سجلت فيها)^(٥)، أما اتفاقية شيكاغو فنصت على أن:- (تحمل الطائرات جنسية الدولة المسجلة فيها)^(٦)، وجاء فيها:- (يتم تسجيل الطائرات أو نقل تسجيلها في أي دولة متعاقدة طبقًا لقوانينها وأنظمتها)^(٧)، وقد جاء فيها كذلك:- (لكل طائرة مستخدمة في الملاحة الجوية

(١) سعاد بنور، تسجيل الطائرة في القانون المغربي (قراءة في القانون الحالي والمشروع المرتقب)، مجلة المنبر القانوني، العدد (٨)، المجلد (٧)، ٢٠١٥ ص ٢٢٥ .

(٢) د. فاروق أحمد زاهر، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ٢٦-٢٧ .

(٣) عباس صاحب علي، حسنين مكي جودي، مصدر السابق، ص ٧ .

(٤) د. إبراهيم فهي شحاتة، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٦، ص ٧٩

(٥) المادة (٦) من اتفاقية باريس لتنظيم الملاحة الجوية .

(٦) المادة (١٧) من اتفاقية شيكاغو .

(٧) المادة (١٩) من اتفاقية شيكاغو .

الدولية أن تحمل علامات جنسية دولة التسجيل)^(١)، ومن خلال النصوص السابقة يتبين أن كلا الاتفاقيتين نسبت الطائرة إلى دولة التسجيل، باعتبار أن مكان تسجيل الطائرة يتميز بالثبات، مضافاً إلى ذلك أنّ مكان التسجيل تتوفر فيه البيانات المتعلقة بالطائرة، أي المكان الذي تلجأ إليه في العادة وهو المطار، وأيضاً مكان بناؤها أو موطن مالكيها أو جنسيته^(٢)، وأن التشريعات الداخلية قد أقرت هذا المعيار، أي معيار جنسية الدولة التي تسجل الطائرة في سجلاتها^(٣)، إذ نص قانون الطيران المدني العراقي في المادة (٣٤) منه على أن:- (تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل المشار إليه في المادة السابقة بجنسية الدولة وعليها أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها)، ونحن نؤيد الاتجاه الذي سلكه المشرع العراقي، إذ إنه انتهج ما تبنته الاتفاقيات الدولية بخصوص معيار دولة تسجيل الطائرة، ويكون بذلك قد منع ازدواجية القواعد التي تنظم الموضوع في هذا الصدد .

ويمكننا أن نثير تساؤلاً حول مدى إمكانية الطائرات المملوكة لمؤسسات النقل الجوي الدولية أو تلك التي تنتمي لمنظمات تتمتع بالشخصية القانونية الدولية بالتمتع بجنسية معينة؟ وفي هذا الشأن أوردت اتفاقية شيكاغو حكماً عاماً، إذ جاء فيها:- (ليس في نصوص هذه الاتفاقية ما يمنع دولتين متعاقدتين أو أكثر من إنشاء مؤسسات للاستغلال المشترك للنقل الجوي أو وكالات دولية للتشغيل المشترك^(٤))، على أن يخضع كل ذلك لأحكام هذه الاتفاقية بما في ذلك الأحكام الخاصة بتسجيل كل اتفاق لدى المجلس، ويقرر المجلس الطريقة التي تتبع في تطبيق الأحكام الخاصة بجنسية الطائرات التي تستغلها المؤسسات الدولية)^(٥) .

وبهذا نرى أنّ ما تضمنه النص يتسم بالعمومية، إذ أنه أحال الطريقة التي تتبع في تطبيق الأحكام الخاصة بجنسية تلك الطائرات لمجلس المنظمة، وكان الأجدر بالمشرع أن يتولى تنظيم هذا الموضوع بنفسه دون تركه للمجلس، كما أن المشرع حينما خول مجلس المنظمة بتنظيم هذا الأمر فإنه لم يبين له الإجراءات

(١) المادة (٢٠) من اتفاقية شيكاغو .

(٢) د. محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٨، ص ٥٧ .

(٣) المادة (١٠) من قانون الطيران المدني المصري، المادة (٣/٢٨) من قانون الطيران المدني الإماراتي .

(٤) عرف قانون الطيران المدني العراقي التسجيل المشترك والتسجيل الدولي في الفقرتين (٢٤- ١/٢٥)، إذ نص على أن:- (التسجيل الدولي:- التنظيم الذي تسجل الطائرات بمقتضاه لدى منظمة تتمتع بالشخصية القانونية الدولية، أما التسجيل المشترك فيعني:- التنظيم الذي تسجل الطائرات بمقتضاه في سجل مشترك خاص غير السجل الوطني سواء كان موحدًا أو مجزئًا).

(٥) المادة (٧٧) من اتفاقية شيكاغو .

التي على ضوءها يتم منح الجنسية لهذه الطائرات، وقد يكون سبب عدم بيان المشرع لتلك الإجراءات، أنه أراد منح مجلس المنظمة سلطة تقديرية في هذا الموضوع .

وبعد ذلك تبنى مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني اصدار القرار الخاص بجنسية وتسجيل الطائرات التابعة لمؤسسات النقل الجوي الدولية في باريس سنة ١٩٦٧^(١)، وقد كان ذلك من العلامات المميزة في تطور قواعد قانون الطيران المدني الدولي، إذ أن هذا القرار قد سد النقص الذي اعتور اتفاقية شيكاغو وأكمل أحكامها، وقد احتوى القرار الصادر من مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بشأن التسجيل الدولي أو المشترك للطائرات على عدة شروط منها، أن تكون كافة الدول المكونة لمؤسسة النقل الجوي الدولية^(٢) أطراف في اتفاقية شيكاغو، وأن تستمر بالعضوية طالما استمرت الطائرات التابعة لتلك المؤسسة مسجلة تسجيلًا دوليًا أو مشتركًا، وفيما يتعلق بتطبيق أحكام اتفاقية شيكاغو، فقد عدّ القرار تلك الطائرات متمتعة بجنسية كل دولة من الدول المتعاقدة الأعضاء في المؤسسة الدولية، أو المشتركة على أن لا يخل ذلك بحقوق الدول المتعاقدة الأخرى الأطراف في الاتفاقية من حيث عدم التمييز بين الطائرات المسجلة لديها والطائرات المسجلة تسجيلًا دوليًا أو مشتركًا، وأن القرار اشترط الا تكون الطائرة مسجلة تسجيلًا وطنيًا على الرغم من تبعيتها لمؤسسة نقل جوي دولية، وهذا يعد شرطًا بديهيًا، إذ أن نظام التسجيل الدولي والمشارك قد جاء باعتباره نظام بديل لنظام التسجيل الوطني، وقد تضمن القرار أنه في حالة التسجيل الدولي أو المشترك يكون لجميع الطائرات التابعة لمؤسسات النقل الجوي الدولية أو المشتركة علامة موحدة وليست علامة الجنسية .

وقد عرف قانون الطيران المدني العراقي العلامة العامة في المادة (٢٧/١) إذ نص على أنها:- (علامة تعينها منظمة الطيران المدني الدولية لسلطة تسجيل العلامة العامة وذلك لتسجيل طائرات مؤسسة نقل جوي دولية او مشتركة تسجيلًا غير التسجيل الوطني)^(٣)، إذ أنّ حمل مثل هذه العلامة هو العامل المميز للتسجيل الدولي والمشارك عن التسجيل الوطني، وعدّ القرار إن الدولة التي تحتفظ بالسجل المشترك أو جزءًا منه هي الدولة المسجلة فيها الطائرة^(٤) .

(١) د. خيرى الحسيني، التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي العام بظهور مؤسسات النقل الجوي الدولية، دار وهدان للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٧٦، ص ٦٨ .

(٢) ومن تلك المؤسسات مؤسسة الخطوط الجوية العربية العالمية والتي تم التوقيع عليها في بغداد بتاريخ ٧/أبريل ١٩٦١ .

(٣) لم يتم تعريف العلامة العامة من قبل المشرع المصري والاماراتي .

(٤) د. خيرى الحسيني، التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي العام بظهور مؤسسات النقل الجوي الدولية، مصدر سابق، ص ١٠٤-١٠٥ .

كذلك يمكن لسلطة الطيران المدني سحب صلاحية الطائرة للطيران وتوقيفها بعدة حالات، كاستخدام الطائرة خلافاً للشروط والمواصفات الفنية التي يتوجب توافرها في الطائرة، أو كإحداث تغيير في الطائرة دون موافقة السلطة المختصة، أو عدم صلاحية طرازها للطيران^(١)، أو إذا امتنعت شركة أو مؤسسة الطيران المدني عن تمكين مفتش الطيران من التفتيش الدوري^(٢)، كما تحذف شهادة صلاحية الطائرة من السجل في حالة فقدان مالكيها لجنسيته، أو إذا انتقلت ملكيتها لأجنبي، أو إذا هلكت أو فقدت أو سحبت نهائياً من الاستعمال^(٣).

ثانياً: - مجال الطيران المدني

انصرف الاهتمام منذ بداية عهد الطيران إلى بحث أهم المشاكل التي يثيرها استخدام الفضاء في الملاحة الجوية، فتخليق الطائرة فوق أرض مأهولة بالسكان وخاضعة لسيادة إحدى الدول، قد يصطدم بما تدعيه هذه الدولة من سيادتها على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها، والاعتراف للدولة بحقوق على تلك الطبقات مؤداه الاعتراف لهم بسلطة تنظيم استخدام هذه الأجواء، بينما إنكار أي حق للدولة على طبقات الجو التي تعلوها معناه حرية هذه الأجواء، أي حرية ممارسة الملاحة الجوية فيها بلا قيود أو حدود، وتمثل هاتان المشكلتان محور التنظيم القانوني للمجال الجوي، كما وترتبط ممارسة الملاحة الجوية بمضمون هذا التنظيم ومداه، فيضيق حدها أو يتسع نطاقها بقدر جمود هذا النظام أو تحرره^(٤).

ومن أقدم الاتفاقيات الدولية التي عالجت هذا الموضوع واحتوت على قواعد وأحكام نظمت استخدام المجال الجوي، هي اتفاقية باريس ١٩١٩ بشأن تنظيم الملاحة الجوية^(٥)، ومن أهم المبادئ التي احتوت عليها الاتفاقية إقرارها أن لكل دولة السيادة التامة على طبقات الجو التي تعلو إقليمها إذ نصت على أنه:- (يعترف المتعاقدون السامون بالسلطة المطلقة التي تحوزها كل دولة على الفضاء الذي فوق أراضيها، ويراد بأراضي الدولة في هذه الاتفاقية، الأراضي القومية أي أراضي الحكومة المركزية ومستعمراتها والمياه الساحلية

(١) المادة (٣٤) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

(٢) المادة (٣١-٣٢) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

(٣) المادة (١/٣٦) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٤) د. رفعت فخري، مصدر سابق، ص ١٨٥ .

(٥) د. عدلى امير خالد، عقد النقل الجوي قواعد واحكام في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من احكام النقص وراء الفقهاء، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ١٩٩٢، ص ١٢ .

المجاورة للأراضي المذكورة^(١)، كما قيدت الاتفاقية حرية الدول بأن يكون المرور البريء واحدًا لكل الدول الأطراف في الاتفاقية إذ نصت على أنه:- (تتعهد كل دولة من الدول المتعاقدة بالسماح لطائرات الدول المتعاقدة بحرية المرور السلمي فوق أراضيها ابان السلم على أن تراعي المواد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية)^(٢)، ومفاد ذلك أن تلتزم الدول بتقديم معاملة واحدة لجميع الدول الأطراف في الاتفاقية من دون تمييز بينها، وامتناع الدول المتعاقدة عن منح حق الملاحة الجوية البريئة لدولة أخرى غير طرف في المعاهدة^(٣) .

ومن المأخذ عليها أن الاتفاقية حصرت أحكامها بالدول الأطراف حصراً، وبموجبها أصبح الطيران امتياز لا يتمتع به رعايا الدول غير الأطراف في الاتفاقية^(٤)، ورغم ما جاءت به هذه الاتفاقية من قواعد وأحكام باعتبار أنها أول تشريع دولي في نطاق القانون الجوي إلا أنه لم يعد لها سوى قيمة تاريخية، إذ جوبه نظامها منذ البدء بانتقادات لازعة لذلك حلت محلها اتفاقية شيكاغو السارية حتى وقتنا الحاضر^(٥) .

وبعد الحرب العالمية الثانية بدا للدول أن تعيد النظر في التنظيم الذي وضعته اتفاقية باريس، نظراً للتطورات التي طرأت على مرفق الطيران خلال تلك الفترة، فتم عقد مؤتمر شيكاغو بدعوة من الولايات المتحدة الأمريكية سنة ١٩٤٤، وقد ساد المؤتمر وجهات نظر متناقضة، فدعت الولايات المتحدة الأميركية إلى الأخذ بمبدأ حرية الهواء، أي الحرية المطلقة للطائرات، وهو عكس المشروع الذي طرحته المملكة المتحدة، إذ نادى بسيادة الدولة على إقليمها الجوي أو على الأقل إخضاع هذا الموضوع للتنظيم الدولي، ودعمت المملكة المتحدة رأيها بمبررات عدة، إذ أنّ الأخذ بمبدأ حرية الهواء يحرم الدولة من حقها في المحافظة على أمن وسلامة إقليمها ومواطنيها، لذلك لا بد من أن تحتفظ كل دولة بجزء عادل من الملاحة الجوية فوق إقليمها^(٦)، وقد انتهى الأمر بإقرار مبدأ السيادة للدول على إقليمها الجوي^(٧)، إذ أن الأصل لكل

(١) المادة (١) من اتفاقية باريس .

(٢) المادة (٢) من اتفاقية باريس .

(٣) د. احمد عبدالحميد عشوش، د. عمر ابو بكر، الوسيط في القانون الدولي العام (دراسة مقارنة مع الاهتمام بموقف المملكة العربية السعودية)، مؤسسة شعباب الجامعة، الإسكندرية، ١٩٩٠، ص ٢٠٩ .

(٤) د. محمد المجذوب، محاضرات في القانون الدولي العام، الدار الجامعية، بيروت، ١٩٨٣، ص ٢١٠ .

(٥) عبدالله فرحات، النظام القانوني للمجال الجوي والفضائي، بحث منشور في مجلة الدفاع الوطني اللبناني على الموقع التالي، <https://www.lebarmy.go>، آخر زيارة للموقع بتاريخ ١١/٦/٢٠١٩ .

(٦) فاطمة حسن شبيب السامرائي، الطيران المدني العربي والقانون الدولي، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، ١٩٨٢، ص ١٠٤-١٠٥ .

(٧) د. عدلى امير خالد، مصدر سابق، ص ١١ .

دولة السيادة الكاملة على طبقات الجو التي تلو إقليمها، لأن ذلك من مقتضيات الدفاع عن نفسها ضد الأخطار التي من المحتمل أن تهددها، لكن إقرار هذا الحق للدول لا يعني أن تحول السيادة دون السماح للدول الأخرى من حق الملاحة، إذ إن مقتضيات التعاون والتبادل تقتضي ذلك^(١).

ثالثاً:- أشخاص الطيران المدني(المستثمر وطاقم الطائرة وقائدها)

إن الطائرة بوصفها جهاز لا تعمل من تلقاء نفسها، وإنما يتولى تشغيلها وتأمين عملها وخدمة ركابها مجموعة من العناصر البشرية كمستثمر الطائرة وطاقمها وقائدها^(٢)، ويعرف مستثمر الطائرة وفقاً للمادة(٨/١) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ على أنه:- (الشخص الطبيعي والمعنوي الذي يقوم بتشغيل طائرة تخضع هيئة قيادتها لأوامره وسواء كان ذلك لحسابه، أو نيابة عن شخص آخر)، ويتبين من التعريف بأن المستثمر تاراً يكون مالك الطائرة الذي يتولى استثمارها بشكل مباشر، وتاراً يكون مستأجراً للطائرة^(٣).

أما طاقم الطائرة فيُعرف على أنه:- (مجموعة الأشخاص الذين يقومون بالمهام اللازمة لتنفيذ عمليات الملاحة الجوية)^(٤)، والتشريعات الوطنية للدول المقارنة تناولت هذا الموضوع بالتنظيم وسلكت اتجاه موحد بهذا الشأن، إذ أنها فرقت بين كل من قائد الطائرة، وعضو طاقم القيادة، وعضو طاقم الطائرة، فُعرف قائد الطائرة على أنه:- (الطيار المسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران)^(٥)، وتعرف فترة الطيران على أنها:- (الوقت الكلي الواقع بين اللحظة التي تبدأ فيها الطائرة حركتها بفعل قواعدها الذاتية لغرض الإقلاع حتى لحظة توقفها عن الحركة بعد انتهاء طيرانها وذلك بالنسبة لأي عضو من أعضاء طاقم الطائرة)^(٦)، أما عضو طاقم القيادة فيُعرف على أنه:- (عضو في طاقم الطائرة حائز على إجازة سارية المفعول يكلفه المشغل بواجبات أساسية لتشغيل الطائرة أثناء فترة الطيران)^(٧)، وعُرف عضو طاقم الطائرة بأنه:- (شخص مكلف من قبل المستثمر بواجبات على الطائرة أثناء فترة الطيران)^(٨).

(١) د. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، ط ١١، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠١٥، ص ٤٤٥.

(٢) د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص ٨٧.

(٣) د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص ٩٣-٩٤.

(٤) د. محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، ص ٧٣.

(٥) المادة (١٤/١) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ.

(٦) المادة (١٧/١) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ.

(٧) المادة (٣٠/١) من قانون الطيران المدني المصري النافذ.

(٨) لمادة (١٧/١) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ.

ورغبةً في تأمين الملاحة الجوية، فرضت التشريعات الدولية والوطنية على كل من يمارس عملاً له علاقة بقيادة الطائرة، أو مراقبة حسن عملها وسيرها في الفضاء الجوي، أو صيانتها، أو غير ذلك من الأعمال لزوم الحصول على إجازة تخوله القيام بالمهام الموكلة إليه وتثبت بالتالي أهليته في العمل المكلف به^(١)، إذ تضمنت اتفاقية شيكاغو على أن:- (يجب أن يكون قائد كل طائرة تعمل في الملاحة الدولية وباقي أعضاء طاقم قيادتها أن تكون لديهم شهادات أهلية ورخص صادرة، أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة)^(٢).

واحتوت قوانين الطيران المدنية على أحكام تنظيمية فيما يخص الإجازات، إذ نظمها المشرع العراقي في المادة (٨٠) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ، إذ جاء فيه:- (يشترط فيمن يعمل عضواً في هيئة قيادة أية طائرة تعمل في إقليم الدولة، والفضاء الذي يعلوه أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول طبقاً للقوانين، والقواعد، والأنظمة المعمول بها لدى دولة التسجيل).

كما إن هناك عدة التزامات تفرض على كل فرد من أفراد طاقم الطائرة، إذ يلزم كل شخص منهم بأداء العمل المتفق عليه، وأن يبذل عناية الشخص المعتاد تحت إشراف قائد الطائرة، واستثناءً يجوز لقائد الطائرة أن يعهد إلى أفراد الطاقم بأداء عمل غير متفق عليه في العقد وذلك في الحالات الضرورية، كما لو كان هناك حدث يهدد الطائرة والركاب أو البضاعة، كما يحظر على كل فرد من أفراد الطاقم بأن يقوم بقيادة الطائرة، أو يعمل كأحد أفراد طاقمها إذا كان تحت تأثير السكر، أو المخدر، أو أي مادة أخرى تؤدي إلى إضعاف مقدرته من القيام بالواجب على الوجه الاكمل^(٣)، ويحظر على أي عضو أن يغادر مكانه أثناء فترة الطيران، أو أن يتحلل من حزام المقعد إلا عند الضرورة أو للقيام بمهام مرتبطة بعمله^(٤).

(١) د. محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام (القانون الجوي)، ج٧، منشورات زين الحقوقية، بيروت، ٢٠١٢، ص ١١٠.

(٢) المادة (٣٢) من اتفاقية شيكاغو .

(٣) المادة (١٩٨) من قانون الطيران المدني العراقي، المادة (٤٦) من قانون الطيران المدني المصري، المادة (٦٩) من قانون الطيران المدني الاماراتي .

(٤) المادة (٩٢) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

ومن خلال استقراء أحكام اتفاقية طوكيو والخاصة بالجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات المبرمة سنة ١٩٦٣^(١)، نرى أنها حددت سلطات لقائد الطائرة دون غيره من الأعضاء، وذلك في الباب الثالث من الاتفاقية وتحت عنوان سلطات قائد الطائرة، ويقوم قائد الطائرة بهذه المهمة بصفته عضو ضبط قضائي، استناداً للمادة (٣٩) من قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي النافذ، إذ جاء فيها على أنه:- (أعضاء الضبط القضائي هم الأشخاص الآتي بيانهم في جهات اختصاصه: (٣)، ... والمسؤول عن إدارة الميناء البحري أو الجوي وربان السفينة أو الطائرة ومعاونه في الجرائم التي تقع فيها) .

وقد أجازت الاتفاقية لقائد الطائرة إذا اعتقد لأسباب معقولة أن شخصاً قد ارتكب، أو شرع في ارتكاب إحدى الجرائم، والأفعال التي تعرض، أو يحتمل أن تعرض سلامة الطائرة، أو الأشخاص، أو الأموال الموجودين على متنها للخطر، أن يتخذ إجراءات معقولة ضد هذا الشخص، بما في ذلك من إجراءات القسر الضرورية وذلك لحماية سلامة الطائرة والأشخاص، والأموال المتواجدة على متنها، والمحافظة على حسن النظام والضبط على الطائرة، ولغرض تمكينه من القيام بتسليم مثل هذا الشخص إلى السلطات المختصة أو إنزاله^(٢)، وتجزير الاتفاقية لقائد الطائرة بتكليف أعضاء هيئة طاقمها، أو الترخيص لهم بمساعدته في القبض على أي شخص يكون له الحق في القبض عليه، كما ويجوز له التماس هذه المساعدة، من الركاب أو الترخيص لهم بها دون إلزامهم بذلك^(٣)، ويجوز لقائد الطائرة إذا اعتقد استناداً لأسباب معقولة أن أحد الأشخاص قد اقترف فعلاً يعد من وجهة نظره مكوناً لجريمة خطيرة استناداً لقانون العقوبات في دولة تسجيل الطائرة، ففي هذه الحالة يجوز له أن يقوم بتسليمه للسلطات المختصة في أية دولة متعاقدة تهبط فيها الطائرة^(٤) .

أما موقف قوانين الطيران المدني للدول المقارنة، فنجد أن المشرع العراقي لم يورد نصوصاً تتعلق بسلطات قائد الطائرة، لكن يمكن تطبيق أحكام الاتفاقية المذكورة آنفاً، على اعتبار أن العراق قد صادق عليها، أما فيما يتعلق بموقف المشرع المصري فنجد أن المادة (١٤٩) من قانون الطيران المدني المصري، تضمنت حالة إعادة السيطرة إلى قائد الطائرة، إذ جاء فيها:- (... على السلطات المختصة في حالة ارتكاب

(١) صادق العراق على اتفاقية طوكيو بالقانون رقم (٨٩) لسنة ١٩٨٩، وانظمت مصر إليها بمقتضى القرار الجمهوري رقم (٣٠٦٣) لسنة ١٩٧١، مع التحفظ بإحالة المنازعات الناتجة عن الاختلاف في تفسير أو تطبيق الاتفاقية إلى محكمة العدل الدولية، أما الإمارات فانضمت إليها بموجب المرسوم الجمهوري رقم (٩) لسنة ١٩٨١.

(٢) المادة (١/٦) من اتفاقية طوكيو .

(٣) المادة (٢/٦) من اتفاقية طوكيو .

(٤) المادة (١/٩) من اتفاقية طوكيو .

إحدى الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون أو الشروع فيها أو ارتكاب أي فعل قد يعرض سلامة الطائرة للخطر اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لإعادة سيطرة قائد الطائرة عليها أو للمحافظة على سيطرته عليها...).

أما فيما يتعلق بموقف المشرع الإماراتي، فقد نصت المادة (١١) منه على أن:- (... يكون قائد الطائرة مسؤولاً عن تشغيل الطائرة وسلامتها وبمن عليها أثناء فترة الطيران، وله سلطة اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ النظام على متنها، وعليه مراعاة تطبيق القواعد المعمول بها في هذا الشأن) .

رابعاً:- منشآت الملاحة الجوية

تتطلب الملاحة الجوية فضلاً عن أدواتها الرئيسية وهي الطائرة، والفضاء الجوي الذي تخلق فيه، وأعضاء طاقم الطائرة، منشآت جوية تتخذها مرفأً لها، وموطن للهبوط، والإقلاع، فهي بالضرورة ترتبط بسطح الأرض وهذا يتمثل بالمطارات، ويتطلب الطيران المدني حتى يتقدم ويزدهر توفير أسباب السلامة والأمان للطائرات وركابها والأبنية التي تحاذي المطارات وساكنيها من الأهالي، إذ تحتاج الطائرة إلى مسطح واسع للهبوط إليه أو الإقلاع منه، ثم إلى منطقة جوية خالية من العوائق الأرضية، لذا تقتضي المصلحة العامة إنشاء مناطق خطر حول المطارات يمنع فيها إقامة المباني، أو غرس الأشجار، أو مد حواجز إلا على استطلاع محدد سلفاً استناداً إلى مقتضيات السلامة والأمن في الطيران المدني، وهذه يطلق عليها الارتفاقات الجوية^(١)، لذلك اهتمت التشريعات على الصعيد الدولي، والداخلي بكل ما يتعلق بالمنشآت المرتبطة بالطيران المدني .

وعلى الصعيد الدولي احتوى الملحق الرابع عشر من اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي على تعريف للمطار، إذ نص على أنه:- (كل مسطح من اليابس أو الماء مخصص على الدوام لإقلاع الطائرات وهبوطها وتحركها)، ونصت على تعريفه التشريعات الداخلية للدول المقارنة، إذ نص قانون الطيران المدني العراقي، على أنه:- (مساحة محددة على سطح الأرض أو الماء بما فيها من مباني ومنشآت ومعدات مخصصة كلياً أو جزئياً للوصول ومغادرة وتحرك الطائرات)^(٢)، وتجدر الإشارة إلى أن كل من التشريع المصري والإماراتي قد أورد نفس التعريف الذي ذكره المشرع العراقي^(٣) .

وبمقتضى ما تقدم، يتضح لنا أن المطار يتطلب أن يتوفر فيه شرطين، أولهما:- وجود مساحة من اليابسة أو الماء تحتوي على منشآت ومباني ومعدات، وثانيهما:- أن تخصص تلك المساحة لغرض إقلاع أو

(١) د. ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سابق، ص ١٤٦ .

(٢) المادة (١٠/١) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٣) المادة (١٥/١) من قانون الطيران المدني المصري النافذ، المادة (١٢/١) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

هبوط أو تحرك الطائرات إذ لا يكفي مجرد توفر مكان، وإنما ينبغي أن يحدد هذا المكان لإقلاع وهبوط الطائرات، وذلك بمقتضى إذن من السلطات العامة^(١).

كما أن اتفاقية شيكاغو وضعت الأحكام التنظيمية والقياسية الخاصة بالمطارات، إذ نصت على أنه:-
(تتعهد كل دولة متعاقدة وفي حدود إمكانياتها العملية بالآتي: أن توفر في إقليمها مطارات وخدمات لاسلكية وخدمات إرصاد جوية وغيرها من تسهيلات الملاحة الجوية الدولية طبقاً للقواعد القياسية وأساليب العمل التي قد يوصى بها، أو تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية)^(٢).

كما نظمت قوانين الطيران المدني للدول المقارنة كل ما يتعلق بإدارة المطارات وتنظيمها، إذ نص قانون الطيران المدني العراقي على أنه:- (تعتبر جميع المطارات، والمنشآت، والمباني، والأماكن، والأجهزة، والمعدات والمحطات السلكية، واللاسلكية، والمنارات التابعة لسلطات الطيران المدني من المرافق العامة)^(٣)، وكذلك نص على أنه:- (تتولى سلطات الطيران المدني إدارة المطارات التابعة لها والإشراف على المطارات الأخرى عدا العسكرية ووضع قواعد العمل بها)^(٤).

ومن الجدير بالذكر أن المشرع المصري قد أقر ذات التنظيم الذي نص عليه المشرع العراقي فيما يخص المطار^(٥)، أما المشرع الإماراتي فإنه لم ينص على ذلك صراحةً، إلا أن ذلك يتضح من نص المادة (٤) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ، والتي تعهد لوزارة المواصلات والإشراف على جميع شؤون الطيران المدني في الدولة .

نستج من ذلك أن إنشاء وتبعية المطارات والمنشآت والمباني والأماكن والأجهزة والمعدات والمحطات السلكية واللاسلكية التابعة للمطارات، يكون الإشراف عليها مباشر من قبل سلطة الطيران المدني في الدولة، كما أن المطارات تعد أموالاً عامة طبقاً لقانون الطيران المدني العراقي والمصري^(٦).

(١) د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص ١٠٨-١٠٩ .

(٢) المادة (٢٨) من اتفاقية شيكاغو .

(٣) المادة (١٧) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٤) المادة (١٨) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٥) المادة (١٧) من قانون الطيران المصري النافذ .

(٦) المادة (١٧) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ، المادة (١٧) من قانون الطيران المدني المصري النافذ، أما المشرع الإماراتي فإنه لم يحدد الطبيعة القانونية للمطارات .

وتتعدد أنواع المطارات، ويعود تحديد نوعها إلى سلطة الطيران المدني، إذ منح قانون الطيران المدني العراقي بالمادة (١٩) منه لهيئة الطيران المدني^(١)، سلطة تحديد أنواع المطارات، إذ توجد هناك عدة أنواع من المطارات، وتختلف باختلاف المتطلبات الفنية في إنشائها والأغراض المخصصة لها، فمن الجانب الفني هناك المطارات المخصصة للطائرات العمودية، والتي تكون ذات أبعاد تختلف عن الأبعاد المخصصة للمطارات الأفقية، إذ أن المطارات المخصصة لإقلاع الطائرات الأفقية تتطلب مواصفات قياسية وأبعاد محددة لغرض هبوط وإقلاع تلك الطائرات، كما أن الطائرات العمودية يتطلب صعودها وهبوطها ممرات أرضية طويلة، إلا أن أبرز أنواع المطارات شيوعاً، هو المطار الدولي والمطار المحلي^(٢).

كما عرفت التشريعات الوطنية الخاصة بالطيران المدني المطار الدولي، إذ عرفه قانون الطيران المدني العراقي بالمادة (١١/١) بأنه:- (كل مطار تعينه الدولة في إقليمها للحركة الجوية دخولاً وخروجاً، وتتخذ فيه الإجراءات المتعلقة بالجمارك والهجرة والصحة والحجر الصحي للحيوانات والنباتات وغيرها من الإجراءات المشابهة)^(٣)، أما المشرع المصري والاماراتي فقد تضمنتا ذات التعريف الذي أورده المشرع العراقي^(٤)، وتجدر وتجر الإشارة الى أن قوانين الطيران المدني لم تتضمن تعريفاً للمطار الداخلي أو المحلي، لكن يتضح من خلال التعريف السابق أن المطار الدولي، هو ما يخص للملاحة الجوية الدولية، أما المطار الداخلي، فهو ما يخص للملاحة الجوية داخل إقليم الدولة .

أما فيما يتعلق بالارتفاقات الجوية والتي تعد قيود يتضمنها التشريع فيثقل بها عاتق أصحاب الأملاك المجاورة للمطار وبالتالي تحد من حريتهم في استخدام الفضاء الجوي الذي يعلو هذه الارتفاقات^(٥)، والغرض من ذلك هو تأمين الحركة والسلامة للطائرات، إذ أن هذا الغرض يتطلب وجود أماكن محاذية للمطار حتى يتحقق الهدف المرجو منه، وهو ما تستلزمه عمليات هبوط وإقلاع الطائرات^(٦)، ويعني ذلك إيجاد منطقة

(١) تعرف منظمة الطيران المدني الدولي على أنها، منظمة دولية متخصصة تابعة للأمم المتحدة، مهمتها تطوير أسس وتقنيات الملاحة الجوية، والعمل على تطوير صناعة النقل الجوي لضمان أمنها وسلامتها ونموها، أنشئت سنة ١٩٤٤، لتولي إدارة وتنظيم شؤون اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو) .

(٢) د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ص ١٠٩ .

(٣) المادة (١١/١) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٤) المادة (٢٤/١) من قانون الطيران المدني المصري النافذ، المادة (١٣/١) من قانون الطيران المدني الاماراتي .

(٥) د. محمود مختار بري، قانون الطيران وقت السلم، مصدر سابق، ص ٨٢ .

(٦) عرفت المادة (٢٦/١) من قانون الطيران المدني المصري النافذ نطاق حركة المطار، إذ جاء فيها:- (فناء جوي نو أبعاد محددة حول المطار يعين حول المطار لحماية حركته) .

خالية من العوائق أو الموانع سواء أكانت طبيعية أم صناعية، كالأشجار والأعمدة، والأسلاك، والمباني التي تجاور المطار ومن ثمَّ قد يشكل ارتفاعها تهديدًا باصطدام الطائرة^(١)، ونظرًا لأهمية هذه الإرتفاعات فقد أولت اتفاقه شيكاغو أهمية خاصة بها وذلك في الملحق الرابع عشر منها، إذ إنه وضع مواصفات خاصة للمجال الجوي المحيط بالمطار، حيث ينبغي أن يكون الفضاء الجوي المحاذي للمطار خاليًا من العوائق حتى يكون بإمكان الطائرات أن تنفذ عمليات الابتعاد والمغادرة بأمان، وتتجلى أهمية هذا المجال في حمايته وذلك وفقًا لما ورد في الملحق إذ نص على أن:- (لكيلا يتعذر استخدام المطارات من جراء تكاثر العوائق... ويتم ذلك بتخصيص سلسلة من المساحات تسمى أسطح الحد من العوائق وتوضع فيها حدود لمدى امتداد الأشياء إلى المجال الجوي)^(٢).

أما التشريعات الخاصة بالطيران المدني للدول المقارنة، فتناولت كل ما يتعلق بالارتفاعات الجوية، ففي العراق يتم تحديد الإرتفاعات من قبل سلطة الطيران المدني، وذلك في الفصل الثاني من قانون الطيران المدني العراقي، إذ جاء فيه أنه:- (يحدد نطاق ومدى حقوق الارتفاق الجوية والمناطق التي تفرض فيها في ضوء احكام الملحق رقم(١٤) لاتفاقية شيكاغو وما تقرره سلطات الطيران المدني لتأمين سلامة الملاحة الجوية)^(٣).

ويتضح من نص المادة أن المشرع العراقي أحال تنظيم ذلك الى اتفاقية شيكاغو، وتتكون هذه المنطقة طبقًا للاتفاقية من ثلاثة مناطق، الأولى وهي النقطة الملاصقة للمطار مباشرة، ويطلق عليها منطقة الأمان، إذ يمنع إقامة أي غرس أو بناء أو عقبة أيًا كان نوعها، أما المنطقة الأخرى فيحظر إقامة أي بناء فيها أو تغيير في طبيعة القائم إلا بموجب ترخيص من قبل سلطات الطيران المدني، أما المنطقة الثالثة ويطلق عليها بمنطقة ارتفاق أنوار الملاحة الجوية واتصالاتها اللاسلكية، فيمنع وضع أنوار تبهر النظر إلا بأذن من سلطات الطيران المدني^(٤).

وتناولها المشرع المصري في الفصل الثاني تحت عنوان حقوق الارتفاق الجوية، حيث نص على أنه:- (تنشأ حقوق ارتفاق خاصة تسمى حقوق ارتفاق جوية لتأمين سلامة الملاحة الجوية وحسن عمل أجهزتها، وتشمل هذه الحقوق على الأخص ما يأتي :١- إزالة أو منع إقامة أية مبانٍ أو إنشاءات أو أغراس أو

(١) د. فاروق إبراهيم جاسم، مصدر سابق، ١١٥ .

(٢) الملحق (١٤) من اتفاقية شيكاغو .

(٣) المادة (٢٣) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٤) د. طالب حسن موسى، مصدر سابق، ص ٧٨-٧٩ .

أسلاك أو أية عقبة مهما كان نوعها أو تحديد ارتفاعها وذلك في المناطق المجاورة للمطارات ومنشآت الأجهزة الملاحية، ٢- وضع علامات للإرشاد عن العوائق التي تشكل خطرًا على سلامة الملاحة الجوية ويتحتم وجودها^(١)، أما تحديد نطاق هذه الارتفاقات ومدى حقوق الارتفاق الجوية والمناطق التي تقرر فيها بما يكفل تأمين سلامة الملاحة الجوية وحماية الأشخاص والممتلكات، فيتم من السلطات المختصة بالطيران المدني، وتجدر الإشارة إلى أن قانون الطيران المدني الإماراتي لم يورد أحكام تنظيمية للارتفاقات الجوية، لكن أحكام اتفاقية شيكاغو تطبق في هذا الموضوع، باعتبار أن المادة (١٩) من القانون قد أحالت تنظيم كل ما يتعلق بالطيران المدني وحمايته، إلى أحكام معاهدة شيكاغو وكافة البروتوكولات والاتفاقيات التي انضمت إليها .

وبعد إن انتهينا من مناقشة أهم مقومات الطيران المدني، نستطيع القول أنه لا وجود للملاحة الجوية من دون تلك العناصر، إذ إن هذه المقومات بعضها يكمل البعض الآخر، فالملاحة تدور وجودًا وعدمًا مع هذه المقومات، لذا اهتمت التشريعات على الصعيدين الدولي والوطني بتنظيمها من خلال وضع أحكام خاصة بالطائرة من ناحية منحها لجنسية دولة معينة، وتحديد القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تتم عليها وهي محلقة بالأجواء الدولية، كما تناولت التشريعات أهم الأحكام القانونية التي تسري على طاقم الطائرة، وتحديد الضوابط التي تنطبق على المطارات وكل ما يتعلق بالارتفاقات الجوية .

الفرع الثاني

خصائص الطيران المدني

بما أن الطيران المدني هو أحد فروع القانون الجوي، لذا فإن الأحكام والقواعد التي يتسم بها الطيران المدني مستمدة من القانون الجوي، ويتميز هذا الفرع بخصائص تميزه عن غيره من فروع القانون الآخر لذا سنوضحها في عدة محاور ضمن هذا الفرع وعلى النحو الآتي .

(١) المادة (٢٢) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

أولاً: - الطيران المدني حديث النشأة

يرجع الفضل في استحداث هذا الفرع، إلى التقدم التكنولوجي والعلمي في وسائل الطيران، ولا سيما بعد الحرب العالمية الأولى التي أظهرت فعالية الطيران الحربي، واتجاه دول العالم إلى استخدام الطائرة في عمليات النقل الجوي المدني^(١) .

إذ أن الملاحة الجوية لم تولد إلا في العشرينات الأولى من القرن الماضي الذي شهد لأول مرة في تاريخ البشرية استعمال الطائرة كوسيلة للنقل وكسلاح للحرب^(٢)، وتأتي وجوه الجدة والحدثة للطيران المدني من اعتبارين هما، أ- السمات الخاصة بوسيلة النقل وهي الطائرة، وهي خصيصة تتميز بها الطائرة وتختلف بالتأكيد عن تلك التي تتميز بها وسائل النقل الأخرى كالقطار، أو السيارة، أو السفينة، ب- المجال الذي تعمل فيه هذه الوسيلة وهو الجو، وهذا يختلف تمامًا عن البر والبحر^(٣) .

وبما أن الطيران المدني حديث النشأة، فإن النصوص الواردة في قانون العقوبات قد لا تتوافق مع النشأة الحديثة للطيران المدني، وبالتالي لا تنظم الجرائم المرتكبة في هذا نطاق موضوع الدراسة .

ثانياً: - الطابع الدولي للطيران المدني

الطائرة أداة للملاحة الجوية والتي تعد من أهم وسائل النقل في عصرنا الحالي تتميز بالصفة الدولية، باعتبار أن مسار الطائرة يطول العديد من البلدان في آن واحد، وتشابه ظروف الملاحة في مختلف الأماكن، وهذا ما يؤدي إلى خلق مشاكل متشابهة في مختلف الدول^(٤)، مما حدا بالدول والمنظمات الدولية المهتمة بشؤون الملاحة الجوية إلى تنظيم المشكلات الناتجة عن الملاحة الجوية بقواعد موحدة على الصعيد الدولي^(٥)، وهذا ما دفع المشرع الوطني في مختلف الدول إلى سن القوانين المتعلقة بالطيران المدني بما يتفق والقواعد الدولية، منعا لازدواج القواعد القانونية المطبقة بهذا الشأن، ومن هنا اكتسبت قواعد وأحكام قانون

(١) د. فاروق أحمد زاهر، مصدر سابق، ص ١١ .

(٢) د. محمد فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي)، مصدر سابق، ص ١٤ .

(٣) د . أبو زيد رضوان، مصدر سابق، ص ١٠ .

(4) Mustafa emre civel, Legal Aspects Of Aircraft Hijacking,2017, See discussion for this publication at: <https://www.researchgate.net>, The last visit to the site with a date, 3/7/2019 .

(٥) علاء الدين رضوان موسى، مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب(دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية الشريعة والقانون، جامعة أم درمان، السودان، ٢٠١٧، ص ٤١ .

الطيران الصفة الدولية^(١)، لذلك فإن الأثر المترتب على هذه الصفة هو ما يثير مشكلة تنازع الاختصاصات الجنائية بين الدول في حال وقوع احدي الجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني .

ثالثاً: - الطابع التنظيمي للطيران المدني

أدت الحاجة إلى حماية الدولة لأمن رعاياها، الى تدخل الحكومات عن طريق التشريع لوضع القواعد وفرض الشروط لغرض ممارسة هذا النشاط، والدولة حينما تتدخل بالتنظيم فهي تتدخل أمره منظمة، إذ أنّ المشرع لم يترك تنظيم هذه الامور إلى الإرادة الفردية وإنما نظمها بنفسه^(٢)، فهناك لوائح تتعلق بسلامة الطائرات عند الطيران وأخرى تضع المواصفات اللازمة في بناء الطائرات، والشروط اللازم توفرها في طاقم الطائرة، وشروط استخدامهم لها^(٣) .

رابعاً: - الطابع المرن غير الجامد لقواعد الطيران المدني

فالطيران المدني يتسم بعدم الثبات، إذ يمكن أن تطرأ على قواعده تغيرات متلاحقة ودائمة، سواء على الصعيد الدولي أو الداخلي، وسبب ذلك هو ارتباط قواعده بالتقنيات العلمية والتطورات المتلاحقة التي تطرأ على صناعة الطائرات^(٤)، إذ إنّ الطائرة باعتبارها أداة الطيران المدني، كانت ولا تزال محلاً للتطور السريع والمستمر، ومن ثم فإن قواعد الطيران المدني تتأثر بهذا التطور وتستجيب له دومًا، لذلك تتميز هذه القواعد بالمرونة وعدم الجمود^(٥) .

خامساً: - الطابع السياسي

إن التهديدات والمخاطر التي تتعرض لها الدول نتيجة التحليق في سمائها، اتضحت خلال الحربين العالميتين، وازدادت مع تطور صناعة الطيران المخصصة لأعمال التجسس^(٦)، مما دعا إلى التفكير من

(١) د. محمود مختار بريري، د. عمر فؤاد عمر، القانون الجوي(مقدمة عامة، أغراض الملاحة الجوية، عوارض الملاحة الجوية)، مصدر سابق، ص ١٨-١٩ .

(٢) فاطمة حسن شبيب السامرائي، مصدر سابق، ص ١٣ .

(٣) د. محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، مصدر سابق، ص ١٤ .

(٤) د. محمود مختار بريري، د. عمر فؤاد عمر، القانون الجوي(مقدمة عامة، أغراض الملاحة الجوية، عوارض الملاحة الجوية)، مصدر سابق، ص ١٧ .

(٥) د. فاروق أحمد زاهر، مصدر سابق، ص ١٣ .

(٦) د. محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، مصدر سابق، ص ١٣ .

تقليل الأخطار التي تحدثها الطائرة، فتزايد تدخل الدولة نتيجة لاهتمام المشرع لتنظيم المسائل الكفيلة لحماية السيادة الوطنية والمصالح الاقتصادية .

وأن ما تشهده المؤتمرات الدولية فيما يخص مجال الطيران من خلافات خطيرة بين دول العالم المهمة بالطيران يعد من المظاهر السياسية التي يتسم بها قانون الطيران، ولهذا الارتباط الوثيق بالسياسة أثره بالاقتصاد، فأخذت معظم الدول تهتم بتنظيم شروط الملاحة الجوية وتنظيم استغلالها، وهذا دليل على الطابع السياسي الذي يتميز به الطيران المدني وتأكيد له لطابعه الدولي^(١).

وبعد أن بينا خصائص الطيران المدني، يتضح لنا إن هذا الفرع يتميز بعدة خصائص تنطلق من الحداثة والتطور، والتطبع بالصبغة الدولية لقواعده، وتميزها بالمرونة وعدم الجمود، وغلبة الطابع السياسي عليها، كل هذا جعل له ذاتية خاصة تميزه عن غيره من فروع القانون الأخرى .

(١) فاطمة حسن شبيب السامرائي، مصدر سابق، ص ١٧ .

يتمثل الأساس القانوني للطيران المدني بمصدرين، أولهما الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات الملحقة بتلك الاتفاقيات، وثانيهما القوانين الداخلية، إذ أنّ مصادر الحماية تتكامل بتظافر الجهود الدولية والوطنية، ومن هنا تبدو أهمية التساؤل عن مدى المعالجات التي تقدمها تلك الاتفاقيات والبروتوكولات في مجال حماية أمن وسلامة الطيران المدني، وهل انحصر الأساس الذي يركز عليه الطيران المدني في الاتفاقيات الجماعية أم اتخذ طريقه للاتفاقيات الثنائية بين الدول؟ وما هو دور القوانين الوطنية في هذا الإطار؟ ثم ماهي أوجه الحماية المقررة للطيران المدني؟ وهل كانت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية سواء الخاصة بالطيران المدني أم قوانين العقوبات التي تجرم الأفعال الماسة بسلامة الطيران المدني موفقة في معالجتها لضمان تحقيق المصلحة المحمية من تجريم هذه الفئة من الجرائم؟ .

ولغرض الإجابة عن كل تلك التساؤلات ينبغي علينا تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، نبين في المبحث الأول الأساس القانوني، أما المبحث الثاني سنوضح فيه المصلحة المحمية في نطاق جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني .

المبحث الأول

الأساس القانوني

لاشك في إن الملاحة الجوية تصطبغ بصبغة دولية، على اعتبار أنّ الطائرة تقطع مسافات شاسعة تعبر في ذلك الحدود الإقليمية للدولة، لذلك دعت الحاجة إلى إيجاد حلول قانونية موحدة على الصعيد الدولي تحكم المسائل الداخلة في نطاقه، تلك الحلول التي ينطوي على عدم اعتبارها تغيير النظام القانوني الذي تندرج تحته كل العلاقات الناشئة عن استعمال الطائرة كلما اجتازت حدود دولة إلى دولة أخرى، ونتيجةً لذلك اتجهت الدول منذ ظهور هذه المركبة إلى تنظيم كل المسائل التي تتعلق بها، وما ينجم عنها من وقائع أو علاقات قانونية في اتفاقيات^(١)، باعتبار أن الاتفاقيات قد نصت عليها الدساتير واجازتها، هذا بالإضافة إلى إن الاتفاقيات قد يُلجأ إليها لغرض سد النقص في حال قصور التشريعات الداخلية^(٢) .

وعلى الصعيد الداخلي تبنت كل دولة القيام بتنسيق قواعد الطيران المدني على ضوء ما وضعته الاتفاقيات الدولية من مبادئ وأحكام، وهذا ما يعرف بظاهرة الاستمالة، وأما قيام الدول بتبني الأحكام التي

(١) علي هلال محمد، مصدر سابق، ص ١ .

(٢) جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، ٢٠٠٥، ص ٤٤ .

وضعتها تلك الاتفاقيات لتصبح هي ذاتها قانونها الداخلي الخاص، وهذا ما يطلق عليه بظاهرة التأميم، كل ذلك بهدف القضاء على الاختلاف الناتج من تعايش الاتفاقيات مع القوانين الوطنية المختلفة عنها والوصول إلى مرتبة التوحيد القانوني^(١)، ولمناقشة هذا الموضوع ارتأينا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، نتناول في الفرع الأول منه الأساس الدولي للطيران المدني، ونوضح في الثاني منه الأساس الوطني للطيران المدني .

المطلب الأول

الأساس الدولي

لعبت الاتفاقيات الدولية التي جاءت لتنظيم مسائل الطيران المدني دورًا مهمًا وبارزًا، وتعد هذه الاتفاقيات المصدر الأول والرئيس لتنظيم هذا الموضوع^(٢)، وهناك اتفاقيات دولية عدة وردت بهذا الصدد احتوت على قواعد وأحكام نظمت موضوع الطيران المدني، ومن تلك الاتفاقيات اتفاق باريس ١٩١٩ بشأن تنظيم الملاحة الجوية، وتعد هذه الاتفاقية أول دستور للملاحة الجوية، ومنها استمدت الاتفاقيات اللاحقة أحكامها^(٣)، كما سبق لنا وأن تناولناها في المبحث السابق .

وبعدها تم إبرام اتفاقية أخرى هي اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي، وتعتبر اتفاقية شيكاغو من أبرز الاتفاقيات التي اهتمت بوضع الأسس التنظيمية الدولية للملاحة الجوية، إذ تم عقد مؤتمر بناءً على دعوة من قبل الولايات المتحدة الأمريكية في شيكاغو في تشرين الثاني سنة ١٩٤٢، وضم ٥٢ دولة^(٤)، وأسفرت أعمال المؤتمر عن اصدار معاهدة تضمنت أربعة اتفاقيات، وكان القصد من وراء هذا الاتفاق هو تحقيق التعاون بين الدول الأطراف^(٥) .

وتعد اتفاقية شيكاغو من أهم الوثائق التي تمخض عنها مؤتمر شيكاغو، إذ إنها عنيت بتنظيم المسائل المتعلقة بالطيران المدني، وأبرز ما جاءت به الاتفاقية، هو إنشاء منظمة أطلق عليها (منظمة الطيران

(١) د. عدلي أمير خالد، مصدر سابق، ص ١١ .

(٢) د. محمد فريد العريني، القانون الجوي (النقل الجوي الداخلي والدولي)، مصدر سابق، ص ١١ .

(٣) د. عدلي أمير خالد، مصدر سابق، ص ١٢ .

(٤) د. وليد البيطار، القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، ٢٠٠٨، ص ٨٩٣ .

(٥) د. أحمد زكي الشنبي، مؤتمر شيكاغو للطيران المدني (الاول من نوفمبر/٧ ديسمبر ١٩٤٤)، مجلة الاقتصاد و القانون،

العدد(١)، السنة(١٧)، ١٩٧٤، ص ٤٣٩-٤٤٠ .

المدني الدولي^(١)، كما تضمنت اتفاقية الطيران المدني الدولي سبعة عشر ملحقاً، ويعد الملحق السابع عشر والصادر في ٢٢/٣/١٩٧٤، من أهم الملاحق إذ يبحث في شؤون الحماية للنقل الجوي المدني الدولي ضد أعمال التدخل غير المشروع لاسيما الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية، وذلك طبقاً للمادة (٣٧) من الاتفاقية، إذ إن الغرض الأساسي الذي تضمنه هو إلزام كل دولة بإقامة نظام آمن لحماية الطيران المدني بما يحقق سلامة الركاب وأطقم الطائرة والعاملين في الخدمات وعامة الناس^(٢)، كذلك أنّ الملحق يخضع بشكل دوري للمراجعة، لغرض التحقق من أن أحكامه ما تزال صالحة وفعالة^(٣)، وقد تم تعديله عشرة مرات استجابة للاحتياجات التي أقرتها الدول، وبعد دورة تعديلات الملحق وهي ثلاث سنوات تم إدخال تغييرات إضافية على الملحق سنة ١٩٨٨، واحتوت هذه التعديلات على قواعد من شأنها أن تساعد على مكافحة التخريب الذي تتعرض له الطائرات المدنية^(٤)، وأحدث تعديل لهذا الملحق سنة ٢٠٠٥^(٥).

وتلت اتفاقية شيكاغو، اتفاقية طوكيو المعقودة سنة ١٩٦٣، وتعد أول اتفاقية هادفة لحماية الطيران المدني من الاعتداءات الماسة بسلامته، إذ لم تكن هناك قبل إبرام هذه الاتفاقية ثمة قواعد دولية تختص بالجرائم التي تقع على متن الطائرات أثناء رحلتها، وقد كان هذا الأمر يترك تنظيمه فيما سبق للتشريعات الداخلية^(٦)، إذ شارك مندوبون (٦١) دولة في المؤتمر الدبلوماسي الذي عقد في طوكيو في اليابان، وانتهت أعمال المؤتمر بتوقيع (١٦) دولة على الاتفاقية وذلك في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣، ودخلت حيز النفاذ في ٤

(١) نصت المادة (٤٣) من اتفاقية شيكاغو على التسمية والتشكيل:- (انشئت بمقتضى هذه الاتفاقية منظمة تسمى منظمة الطيران المدني الدولي وتتكون هذه المنظمة من جمعية عمومية ومجلس واي هيئات اخرى قد تصبح ضرورية)، وتضمنت المادة (٤٤) منها اهداف المنظمة ومن بين تلك الأهداف، تحقيق النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في جميع انحاء العالم وتعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية .

(٢) سومر داود، الثقافة الجوية والطيران، منشورات وزارة الثقافة، دمشق، ٢٠٠٦، ص ٢٦٧-٢٦٨ .

(٣) الملحق السابع عشر من اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ .

(٤) أحمد رمضان جويبر، حماية امن الطيران المدني الدولي من افعال التدخل غير المشروع، بحث منشور بتاريخ ٢٢ سبتمبر ٢٠١٥، على الموقع التالي، <https://almysallh0com>، آخر زيارة للموقع بتاريخ ١٢/٦/٢٠١٩ .

(٥) د. علي حسين الدوسري، جرائم الارهاب الجوي، مجلة الحقوق، العدد(٤)، المجلد (٤١)، ٢٠١٧، ص ١٣٢.

(٦) د. عبد الواحد محمد الفار، الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٧، ص ٤٧٢ .

ديسمبر ١٩٦٩، وهي أحد أهم الصكوك الدولية التي تم إبرامها تحت مظلة المنظمة الدولية للطيران المدني وبجهود دامت لأكثر من عشرة سنوات^(١).

وتتألف الاتفاقية من (٢٦) مادة موزعة على ستة أبواب، خصصت لتنظيم مسائل عدة تتعلق بالجرائم التي ترتكب على متن الطائرات، ومن الانتقادات التي وردت عليها عدم تحديدها للأفعال التي تصنف على أنها جرائم تمس أمن وسلامة الطائرة، والأشخاص، والأموال الموجودة على متنها، أو تعرض حسن النظام للخطر، ولا شك أن إغفال الاتفاقية لوضع تعريف دقيق لتلك الأفعال يعد نقطة ضعف تؤثر في الأثر المترتب على أحكامها^(٢)، كما إن اتفاقية طوكيو بصورتها الحالية لا تطبق على جميع الأفعال التي تمس سلامة الطيران المدني، هذا فضلاً عن أن المادة الأولى منها اشترطت أن تطبق الاتفاقية على الأفعال التي تتم أثناء فترة الطيران، وإن تفسير هذه العبارة وبهذا المعنى يشوبه نقص واضح، فقد تصطدم الطائرة بالأرض قبل أن تجتاز ممر الهبوط، كما إن هناك بعض الطائرات عمودية لا يحتاج هبوطها إلى وجود ممرات هبوط، وبذلك إذا توافرت إحدى هذه الحالات فإن الاتفاقية تستبعد من التطبيق^(٣)، كما إن الاتفاقية لم تنص على حماية الطائرات الرابضة في أرض المطار، والأكثر من ذلك لم تقر بحماية المطارات والمنشآت الأخرى التي قد يشكل الاعتداء عليها مساساً بسلامة الطيران المدني، وبهذا فإن الاتفاقية أثبتت عدم كفاية التعامل مع كافة المشكلات التي قد تثار بهذا الصدد^(٤)، وهذا يُعد تحصيل حاصل لأن الاتفاقية تقتصر إلى التزامات محددة بتجريم الجناة^(٥)، وتتسم بالعمومية، فضلاً عن نصوصها الغامضة، كما يمكن للدول التملص من تطبيقها والتحلل منها بسهولة، وهذا ما اعترف به أحد نواب الجمعية الوطنية الفرنسية في الوقت الذي عرض

(١) د. حسني موسى محمد رضوان، مكافحة الجرائم الارهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني (دراسة تحليلية للصكوك الدولية وقوانين مملكة البحرين)، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، العدد (٦٢)، المجلد (٣١)، السعودية، ٢٠١٥، ص ٢٣٥.

(٢) د. عبدالعزيز مخيمر عبدالهادي، القانون الكويتي الجديد في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية في ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة لسلامة الطيران المدني الدولي، مجلة الحقوق الكويتية، العدد (١) السنة (٩)، ١٩٩٥، ص ٩٠.

(٣) سمعان بطرس فرج الله، تغيير مسار الطائرات بالقوة، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد (٢٥)، ١٩٦٩، ص ١٧٢.

(4) Sami shubber, Jurisdiction Over Crimes On Board Aircraft, British Yearbook of International International Law, Volume (47), Issue(1), martinus nijhoff ,the hague, 1973, p3.

(5) Faruk Ahmmed sani, Prosecution of offences in international law and an over view with special reference to the Jurisdiction Scope in international Criminal Court, Research published on the following site, <https://www.academia.edu>, The last visit to the site on, 12/7/2019 .

عليها مشروع قانون يرمي للتصديق على تلك الاتفاقية، إذ قال:- (أن اتفاقية طوكيو هي اتفاقية قانون دولي فلنكن لنا الجرأة على الاعتراف بأنها نص قانوني ناقص... وبما أن الذين صاغوها كانوا من رجال القانون الصالحين فأنهم أخفوا هذا الفشل خلف صيغ معقدة، وأحياناً غامضة هم وحدهم يملكون سرها)^(١)، والباحث يؤيد هذا الرأي، لأنه عكس الواقع الحقيقي للاتفاقية .

ويمكن القول ان الهدف الأساس من ابرامها هو لتحديد الاختصاص القضائي بشأن الجرائم والأفعال الأخرى التي تقع على متن الطائرة، إلا إنها أغفلت عن إيراد مبدأ محدد يتم على ضوءه تحديد الدولة ذات الأولوية في ممارسة الاختصاص، وطبقاً لأحكام الاتفاقية هناك عدة دول تتبنى الاختصاص للمعاقبة على هذه الجرائم وهذا ما يثير تنازع الاختصاصات بين تلك الدول في هذه المسألة، ولم يرد في ثنايا نصوصها ما يدل على انها ملزمة للدول الأطراف، مضافاً إلى ذلك إنها تركت مسألة تجريم الأفعال التي تتم على متن الطائرة للقوانين والتشريعات الداخلية^(٢)، وإن ترك تحديد هذه المسألة للتشريعات الوطنية من دون تحديد الحد الأدنى لها قد يساعد في تصاعد تلك الجرائم، إذ إن بعض الدول لا تتسم تشريعاتها الجنائية بالشدّة وهذا ما يشجع الجناة على ارتكاب المزيد من هذه الجرائم^(٣)، فعلى الرغم من أن الاتفاقية قد نصت على قواعد الولاية القضائية إلا أن موقفها يكتنفه الغموض وهذا ما يعيق تحقيق أهدافها الأساسية^(٤) .

ومن الجدير بالذكر، أنه تم استحداث بروتوكول ملحق باتفاقية طوكيو وذلك سنة ٢٠١٤، وما تضمنه البروتوكول لا يضيف أمراً جديداً لاتفاقية طوكيو، ويمكن القول أنه سار على نهجها، إلا أن المادة (١٥ مكرر) منه والتي تم اضافتها للاتفاقية بموجب البروتوكول، قد حثت الدول على القيام باتخاذ إجراءات ضرورية لغرض حماية افراد الطاقم دون غيرهم من اعمال الشغب التي يرتكبها الركاب غير المنضبطين^(٥)، إذ غالباً ما تسجل الآف الحوادث التي يقوم بها الركاب غير المنضبطين، وتشمل تلك الحالات اعتداءات

(١) حمدي حسن محمد النهري، الحماية الجنائية لوسائل النقل الجوي والبحري، أطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠١٣، ص ٢٢-٢٣ .

(٢) د. عبد العزيز مخيمر عبدالهادي، مصدر سابق، ص ٩٠ .

(٣) د. عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، العدد (١)، ديالى، ٢٠١٢، ص ١٦٨ .

(4) Iryna Sopilko, Yevhenil Shevchuk, Jurisdiction Over Committed on Board Aircraft Under the Tokyo Convention 1963, copyright national aviation university, Ukraine, 2016, p124 .

(٥) المادة (١٠) من البروتوكول الملحق باتفاقية طوكيو والمبرم سنة ٢٠١٤ .

ضد الركاب أو ضد الطاقم، أو قد تتمثل تلك الحوادث بعدم إتباعهم لتعليمات السلامة^(١)، وقد أبدت الوفود المشاركة في مؤتمر ابرام البروتوكول اعتراضها على هذا النص مبررين موقفهم بأن:- (الأفعال التي يرتكبها الركاب غير المنضبطين على متن الطائرة اقل خطورة من الجرائم، فلا يجب اجراء تعديلات على الاتفاقية لمجرد القلق من السلوك غير المنضبط)^(٢)، وهذه أبرز إضافة جاء بها البروتوكول، إذ إنّ الأعمال التي يقوم بها الركاب غير المنضبطين من شأنها أن تمس بسلامة الطائرة، وأتت إذا لم تدرج هذه الأفعال في البروتوكول حينها سيكون البروتوكول عديم الجدوى .

ونتيجةً للعجز وللقصور الذي شاب اتفاقية طوكيو عن مواجهة جميع الأفعال الماسة بسلامة الطائرات المدنية، وللحاجة الماسة إلى وضع قواعد مناسبة لمعاقبة مرتكبي مثل هذه الأفعال بغية مواجهتها والحد منها^(٣)، طلبت إحدى عشرة دولة أوروبية لمنظمة الطيران المدني الدولي لاتخاذ التدابير اللازمة للحفاظ على أرواح مستعملي الطائرات وتأمين سلامة الملاحة الجوية^(٤)، باعتبار إنها من الجرائم الخطيرة التي تهدد الإنسان في سلامته وأمنه وتتقلته^(٥).

ولتلك المبررات فقد تم عقد اتفاقية لاهاي سنة ١٩٧٠ والخاصة بالاستيلاء غير القانوني على الطائرات، حيث تم إعداد الاتفاقية بشكل تستطيع معه الدول أن تصبح أطرافاً فيها من دون الحاجة إلى الانضمام لاتفاقية طوكيو، كما روعي فيها تجنب التناقض بين نصوص الاتفاقيتين كي لا يؤدي انضمام طرف لاحدهما إلى حدوث مشاكل بشأن التفسير وتطبيق الأحكام الواردة فيهما^(٦)، ومن الملاحظ إنّ الاتفاقية ذات

(١) أزداد عيشو، مقال بعنوان (ما هي عقوبة المسافرين المشاغب على الطائرات)، منشور في صحيفة الامارات اليوم، على الرابط التالي، <https://www.Emaratayom.com> ، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٩/٤/٢٠١٩ .

(٢) احمد عبد الهادي عبد المنعم القاضي، الحماية الجنائية للطائرات المدنية من الإرهاب، أطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الحقوق جامعة المنصورة، ٢٠١٩، ص ٧٢ .

(٣) الأخضر دهمي، الارهاب الدولي واختطاف الطائرات، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق جامعة سعد دحلب، الجزائر ، ٢٠٠٠، ص ١٤٧ .

(٤) عبيد سيف سالم سيف الطنجي، الاتفاقيات الدولية المتعلقة بجرائم الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني، مجلة القانون المغربي، العدد (٣٦)، المغرب العربي، ٢٠١٧، ص ٣٢٢-٣٣٣ .

(٥) د. عبدالوهاب عبدالله أحمد المعمري، جرائم الاختطاف (دراسة قانونية مقارنة بأحكام الشريعة الإسلامية)، مكتب الجامعي الجامعي الحديث، الاسكندرية، ٢٠٠٦، ص ١٠٩ .

(٦) د. عبد العزيز مخيمر عبدالهادي، مصدر سابق، ص ٩١ .

نطاق واسع^(١)، وبهذا فأنها تسري على جميع الطائرات للدول المتعاقدة أم غير المتعاقدة، إذ إن نصوصها لم تحدد هوية الطائرة التي تكون محل الجريمة، وهذا ما يتلاءم مع الغرض الذي نصت عليه الاتفاقية وهو ردع حالات الاستيلاء غير القانوني على الطائرات^(٢)، وأبرز ما جاءت به الاتفاقية إنها ضيقت الخناق على مرتكبي جريمة الاستيلاء على الطائرات أو الشروع فيها، إذ أعطت للدولة التي يتواجد المتهم على إقليمها الخيار بين إحالته إلى محاكمها، أو تسليمه إلى دولة ثانية بناءً على طلب تلك الدولة^(٣).

ونستنتج مما سبق، واستناداً للمادة الأولى من الاتفاقية نجد إنها اقتصررت في تنظيمها على جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، ولم تبدي اهتمام بالاعتداءات التي من المحتمل أن تقع على الطائرات الرابضة في أرض المطار أو الموجهة ضد منشآت الطيران المدني، إذ إن مثل هذه الأفعال قد تشكل اعتداءً خطير بسلامة مرفق النقل الجوي، كما إن الاتفاقية أغفلت عن بيان صلاحيات قائد الطائرة حين وقوع فعل الاستيلاء، على الرغم من أن اتفاقية طوكيو بينت بشكل واضح وصريح الصلاحيات المنوطة بقائد الطائرة، كما إن الاتفاقية سكتت عن معالجة فعل الاستيلاء على الطائرة باستخدام أجهزة ووسائل متطورة بواسطة أشخاص متواجدين خارجها .

ومن المآخذ عليها، أنّها لم تحدد عقوبة لجريمة الاستيلاء على الطائرات لكنها ألزمت الدول الاطراف أن تتعهد بإيقاع العقوبات الرادعة، لكنها بذات الوقت لم تحدد نوع العقوبة أو مقدارها^(٤)، وبهذا الشأن حاولت عدة دول حين إبرام الاتفاقية إدخال بعض الإضافات إلى النص الذي يلزم الدول بإضافة عقوبات مشددة لتحديد المقصود بالعقوبة المشددة، فاقترحت بولندا والاتحاد السوفيتي إضافة عبارة العقوبات الجنائية المشددة، كما رأت رومانيا أن تكون العقوبة سالبة للحرية، أما النمسا وإيطاليا فكان رأيهما أن تكون العقوبات المطبقة لا تقل عن العقوبات التي يتضمنها قانون الدولة المعنية بشأن الاعتداءات العمدية على حياة الأشخاص، الا

(١) انضم العراق لاتفاقية لاهاي بالقانون رقم (١٢٧) لسنة ١٩٧١، وصادقت مصر عليها بالقرار الجمهوري رقم (١٠٧) لسنة ١٩٧٢، وانضمت اليها الامارات بالمرسوم الاتحادي رقم (٩) لسنة ١٩٨١ .

(٢) إذ جاء في ديباجة اتفاقية لاهاي:- (إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية مقدرين أن أفعال الاستيلاء غير الشرعية أو ممارسة السيطرة على الطائرات وهي في حالة طيران يعرض سلامة الأشخاص والممتلكات للخطر...).

(٣) د. محمد عودة الجبور، الجرائم الواقعة على أمن الدولة وجرائم الارهاب، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٨، ص ٣٦٩ .

(٤) د. أحمد عبد الحكيم، الجرائم الدولية في ضوء القانون الدولي الجنائي والشريعة الاسلامية، دار الكتب القانوني، القاهرة، ٢٠٠٩، ص ١٤٣ .

إن هذه الاقتراحات قد اصطدمت بعقبة اختلاف الأنظمة القانونية بالنسبة لقمع الجرائم، وبهذا تم الإبقاء على عبارة العقوبات المشددة من دون أية إضافات أخرى^(١).

وبعد تصاعد عمليات العنف والتخريب الموجهة ضد الطائرات المدنية، كتدميرها وإحراقها وهي جاثمة على أرض المطار، أو ضد المنشآت المتصلة بالمطارات، وإن اتفاقية طوكيو ولاهاي لا تغطي كافة الصور التي تعرض سلامة الطيران المدني للخطر، لذا تكلفت جهود اللجنة الدولية للطيران المدني بوضع مشروع اتفاق يتضمن تحريم كل أعمال العنف الموجهة ضد الطائرة والركاب والأموال وعرقلة الخدمة على الخطوط الجوية^(٢)، إذ تم التوقيع عليها بمدينة مونتريال بكندا بتاريخ ٢٣ ايلول ١٩٧١، وبلغت عدد موادها (١٦) مادة^(٣).

والهدف الأساس من إقرار هذه الاتفاقية هو سد النقص الذي شاب اتفاقية لاهاي، وخصوصاً ذلك القصور الواضح الذي جاءت به من عدم تناولها للأعمال الغير مشروعة التي لا تدخل ضمن الاستيلاء غير القانوني على الطائرات والموجهة ضد الطائرات المدنية إنشاء طيرانها أو إنشاء وجودها على أرض المطار أو الأعمال الماسة بسلامة المنشآت المرتبطة بتلك المطارات^(٤)، وأن وجود الفاعل على متن الطائرة لم يعد ضروري^(٥)، لكن اشترطت الاتفاقية أن تتم عملية تدمير الطائرة أو الإضرار بها حين تكون في الخدمة، إذ من المتصور أن يرتكب الجاني الفعل الاجرامي قبل دخول الطائرة في الخدمة، كما لو وضع الفاعل القنابل داخل الطائرة، اذ بمجرد استعمالها ودخولها في الخدمة تتحقق النتيجة الضارة بانفجارها .

(١) د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، مصدر سابق، ص ٩٣ .

(٢) رشدي صبحي جاسم، الارهاب والقانون الدولي (اختطاف الطائرات من اساليب الارهاب)، بحث منشور على موقع المرجع الالكتروني للمعلوماتية بتاريخ ٢٠١٦/٤/٥ على الرابط التالي، <https://www.almerga.com> ، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٦/١٢ .

(٣) صادق عليها العراق بالقانون رقم (٩٥) لسنة ١٩٨٠، وانضمت إليها مصر بالقرار الجمهوري رقم (٢٩) لسنة ١٩٩٦، مع التحفظ بشأن الفقرة الاولى من المادة الرابعة عشرة منها، وانضمت الامارات بموجب المرسوم الاتحادي رقم (٩٥) لسنة ١٩٨٠ .

(٤) د. عبد الواحد احمد الفار، مصدر سابق، ص ٤٩٦ .

(٥) باقر موسى سعيد الخفاجي، دور المنظمة الدولية للشرطة الجنائية في مكافحة الجرائم العابرة للحدود، اطروحة مقدمة الى مجلس كلية القانون، جامعة بابل، ٢٠١٧، ص ١٥٤-١٥٥ .

ولم تتوقف التطورات الدولية بشأن مكافحة الجرائم التي تمس سلامة الطيران المدني عند إبرام اتفاقية مونتريال، بل تبعتها بروتوكول تكميلي لقمع الأعمال الغير مشروعة التي تقع على أرض المطار^(١)، وذلك في سنة ١٩٨٨ بمدينة مونتريال، ووقعت عليه (١٥٦) دولة ودخل حيز النفاذ في ١٩/٨/١٩٨٩، إذ تضمن البروتوكول أحكام تكميلية للأحكام الواردة في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الدولي في مونتريال سنة ١٩٧١ لتدخل في نطاقها أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني^(٢) .

وحقيقة الأمر يعتبر هذا البروتوكول ثمرة طيبة لجهود دولية سعت إلى سد النقص الحاصل المتخلف عن الاتفاقيات السابقة من عدم اشتمالها على كافة الأعمال التي تمس سلامة الطيران المدني، إذ تضمن البروتوكول إضافة مهمة كانت غائبة عن أذهان مشرعي الاتفاقيات التي تمت الإشارة إليها آنفاً، إذ جرم البروتوكول كل فعل ينطوي على اعتداء على احد الطائرات المرابطة في المطارات، إذ جاء فيه:- (يعتبر هذا البروتوكول مكملاً لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ٢٣/سبتمبر/١٩٧١، وتقرأ وتفسر فيما بين أطراف هذا البروتوكول كل من الاتفاقية والبروتوكول معاً على إنهما وثيقة واحدة لا تتجزأ)^(٣)، كما اشترط البروتوكول^(٤) توافر القصد الجرمي لدى الجاني، واتصاف فعله بصفة غير مشروعة في حال اقترافه للجريمة باستخدام أية مادة، أو سلاح لغرض تنفيذ عمل عنف ضد شخص في أي مطار يخدم الطيران المدني الدولي ويتسبب أو يحتمل أن يتسبب، في الحاق الأذى الخطير أو الوفاة، أو أن يستخدم السلاح، أو المادة من أجل تدمير، أو الحاق الضرر الخطير

(١) ومن تلك الجرائم، التفجير الذي وقع بتاريخ ٢٥/١/٢٠١١، في مطار دوموديفوفو في روسيا، إذ فجر انتحاريًا نفسه في قاعة وصول الرحلات الدولية، وتخلف عن الحادث مقتل (٣٠) شخصًا على الأقل وجرح أكثر من (١٣٠) شخصًا .

(٢) د. إيهاب السيد العمادي، مصدر سابق، ص ٢٩ .

(٣) المادة (٤) من البروتوكول الخاص بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الملحق باتفاقية مونتريال والمبرم سنة ١٩٨٨ .

(٤) تضمنت ديباجة البروتوكول على:- (إن الدول الاطراف في هذا البروتوكول ادراكًا منها بأن اعمال العنف غير المشروعة التي تعرض للخطر او يحتمل ان تعرض للخطر سلامة الاشخاص في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي او التي تهدد بالخطر التشغيل الآمن لهذه المطارات من شأنها ان تقوض ثقة شعوب العالم بجوانب السلامة من هذه المطارات وتخل بالتصريف الآمن والمنتظم لشؤون الطيران المدني لدى جميع الدول، وادراكًا منها بأن حدوث مثل هذه الاعمال من شأنه ان يثير قلقًا جسيمًا للأسرة الدولية وان هناك حاجة عاجلة من اجل تحقيق اغراض ردع مثل هذه الاعمال من خلال تأمين اجراءات مناسبة لمعاقبة الجناة، وادراكًا منها بأن من الضروري إقرار احكام تكميلية للأحكام الواردة في اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الدولي الموقعة في مونتريال في ٢٣/سبتمبر/١٩٧١ للتعامل مع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي) .

بتسهيلات مطار يخدم الطيران المدني الدولي أو طائرة ليست في الخدمة مرابطة على أرض المطار أو تعطيل خدمات هذا المطار إذا كان مثل هذا العمل ضارًا، أو من شأنه أن يضر بسلامة المطار^(١)، وأجاز البروتوكول للدول الغير أطراف في اتفاقية مونتريال بالانضمام إلى هذا البروتوكول بشرط إذا كانت في الوقت ذاته تصادق أو تنظم إلى الاتفاقية الأصلية^(٢) .

ونرى أنه على الرغم من أن البروتوكول جاء بإضافة مهمة للاتفاقية التي سبقته إلا أنه لم يعالج كافة جوانب القصور التي اتسمت بها الاتفاقيات السابقة له، إذ اقتصر على إيراد أفعال جرمية تتدرج تحت الأعمال التي تمس سلامة الطيران المدني، أو تعريضه للخطر أغفلت عنها الاتفاقيات السابقة الخاصة بهذا الموضوع، ومن الثغرات التي لاتزال عالقة ولم تحسم هو إن البروتوكول جاء خاليًا من النص على جزاءات لمعاقبة مرتكبي هذه الجرائم هذا من جانب، ومن جانب آخر، إنه لم يتم تحديد مسؤولية الدول المتعاقدة فيما إذا لم تقم بإنزال العقوبات المقررة وفقًا لقانونها الوطني بحق مرتكبي هذه الجرائم، أو تهاونها بإنزال هذه العقوبات، إذ إن عدم النص على العقوبات المفروضة على الجناة، وعدم تحديد مسؤولية الدولة المتهاونة بإنزال العقوبات يشكل فراغًا تشريعيًا وبالتالي يؤثر سلبيًا على إلزامية أحكام المعاهدة .

وعلى أثر الاعتداءات التي شهدتها الأعوام الماضية^(٣)، تم عقد اتفاقية بكين في ١١ / سبتمبر ٢٠١٠^(٤)، وتعد من أحدث الاتفاقيات التي شهدها مرفق الطيران المدني، وجاءت لغرض تحديث نصوص اتفاقية لاهاي، وصحبها بروتوكول ملحق باتفاقية لاهاي، وقد جاء بنفس الأحكام التي جاءت بها اتفاقية بكين، إذ احتوت الاتفاقية على (٢٥) مادة، وقد وسعت من نطاق الأفعال غير المشروعة التي ترتكب على متن الطائرات، إذ جرمت استخدام الطائرات المدنية كسلاح لأحداث إصابة أو ضرر أو الوفاة، أو لتفريغ الأسلحة

(١) المادة (٢) من البروتوكول المكمل لاتفاقية مونتريال .

(٢) المادة (٥) من البروتوكول المكمل لاتفاقية مونتريال .

(٣) كالتفجير الذي حصل سنة ١٩٨٨ لطائرة الخطوط الجوية (ابان امريكان) فوق بلدة لوكربي في اسكتلندا باستخدام المتفجرات، فبعد هذه الحادثة تم ابرام اتفاقية وذلك في سنة ١٩٩١ لغرض كشف المتفجرات البلاستيكية على الطائرات، ينظر في ذلك، أحمد عبد الهادي عبدالمنعم القاضي، المصدر السابق، ص ٢٠٥ .

(٤) إذ جاء في ديباجة اتفاقية بكين ٢٠١٠ لقمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني:- (إن الدول الاطراف في الاتفاقية، إذ تشعر بقلق عميق لأن الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد الطيران المدني تعرض سلامة وأمن الأشخاص والممتلكات للخطر، وتؤثر تأثيرًا جسيمًا على تشغيل الخطوط الجوية والمطارات والملاحة الجوية وتزعزع ثقة شعوب العالم في التسيير الآمن والمنظم للطيران المدني لجميع الدول، وإذ تقر بأن الأنواع الجديدة من التهديدات ضد الطيران المدني تتطلب جهودًا وسياسات تعاون منسقة جديدة من جانب الدول، واقتناعًا منها بأنه للتصدي لهذه التهديدات، فإن هناك حاجة ملحة لتعزيز الإطار القانوني للتعاون الدولي في منع وقمع الأفعال غير المشروعة ضد الطيران المدني) .

البيولوجية والكيميائية والنووية أو إحدى المواد المماثلة لأحداث إصابة بدنية خطيرة أو الضرر أو وفاة، أو الحاق الضرر بالممتلكات البيئية، أو لاستخدام هذه المواد لمهاجمة الطائرات المدنية، واستخدام الوسائل التكنولوجية الحديثة للهجوم على منشآت الملاحة الجوية، واعتبرت مجرد التهديد بارتكاب فعل إجرامي جريمة، إذ كان ذا مصداقية، وأن عملية التخطيط أو ما يعادله من تصرفات للقيام بأفعال تؤدي الى المساس بالطيران المدني يعد جريمة تستوجب العقاب^(١)، هذا وان الاتفاقية عندما أوردت الجرائم لم تشترط تحقق النتيجة في كل تلك الأفعال^(٢)، وهذا أن دل على شيء فإنه يدل على ازدياد الوعي العالمي بأهمية مرفق الطيران وضرورة الحد من الجرائم الماسة بسلامته .

وفي هذا السياق أثير الجدل حول استخدام الطائرة المدنية كسلاح، وكيف للدولة أن تواجه طائرة مدنية تم الاستيلاء عليها وتقل افراد أبرياء بهدف استخدامها كسلاح لضرب الأهداف المخطط لها من قبل القائمين على عملية الاستيلاء، إذ ذهب رأي إلى عدم مشروعية قيام سلاح الجو بإسقاط طائرة مدنية تم الاستيلاء عليها لعدم استناده إلى سند قانوني، وأن هذا العمل يشكل جريمة لا تقل وحشية عن جريمة الاستيلاء، مؤكداً ذلك بالحكم الذي قضت به المحكمة الدستورية الألمانية سنة ٢٠٠٦، إذ قضت:- (بعدم دستورية قانون يقضي بإسقاط الطائرة المدنية التي تم اختطافها عندما يكون من المرجح استخدامها كسلاح تدميري)^(٣)، وبالمقابل نجد قرارات مجلس الامن تقر بمشروعية إسقاط الطائرة المستولى عليها تأسيساً على حق الدولة الطبيعي في الدفاع عن نفسها حال الاعتداء عليها، واستناداً للمادة (١٥) من ميثاق الامم المتحدة^(٤)، ونحن نوافق الرأي الأول لاستناده على مبررات إنسانية وقانونية .

أما فيما يتعلق بالعقوبة المقررة للجرائم المرتكبة بالاتفاقية لم تستحدث نص يعاقب على الأفعال الجرمية، ونلاحظ هنا أن الاتفاقية انتهجت الأسلوب الذي سارت عليه الاتفاقيات السابقة فيما يتعلق بهذه المسألة، فالاتفاقية ألزمت الدول الأطراف بتشديد العقوبات على الجرائم المنصوص عليها دون تحديد الجزاءات

(١) د. عبد الصمد سكر، مواجهة الإرهاب وإشكالياته في ضوء المواثيق الدولية والتشريعات المقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٨، ص ٥١ .

(٢) المادة (٣/١-ب) من اتفاقية بكين المبرمة سنة ٢٠١٠.

(٣) أحمد عبد الهادي عبد المنعم القاضي، الحماية الجنائية للطائرات المدنية من الإرهاب، اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ٢٠١٩، ص ٧٨ .

(٤) ينظر قرارات مجلس الامن المرقمة (١٣٦٨-١٣٧٣)، الصادرة سنة ٢٠١٠ .

المناسبة^(١)، كما أجازت للدول الأطراف أن تقوم باتخاذ ما يلزم من التدابير ووفقاً لمبادئها القانونية الوطنية من اعتبار أي كيان قانوني قائم، أو منظم وفقاً لقوانينها مسؤولاً عن إدارة هذا الكيان، أو له سيطرة عليه بارتكاب جريمة من الجرائم المبينة في المادة الأولى ويجوز أن تكون المسؤولية جنائية أو إدارية أو مدنية، كما تقوم المسؤولية دون المساس بالمسؤولية الجنائية للأفراد مرتكبي هذه الجرائم، وأقرت الاتفاقية بأن على الدول أن تحاول جعل هذه العقوبات فعالة و متناسبة و رادعة وأجازت للدول أن تضيف لهذه العقوبات جزاءات مالية أيضاً، وأشار كل من الاتفاقية والبروتوكول إلى أن لهما الغلبة على الاتفاقية المتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة المرتكبة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في مونتريال ١٩٧١، والبروتوكول المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي المكمل لاتفاقية الأعمال غير المشروعة المرتكبة ضد سلامة الطيران المدني، والمبرمة في مونتريال ١٩٧١، والموقع في سنة ١٩٨٨^(٢).

وبهذا نرى أن كل من إن اتفاقية بكين وبروتوكول بكين ٢٠١٠، هما ثمرة جهود جماعية من المجتمع الدولي، لتحديث كل ما يتعلق بأمن الطيران من الناحية القانونية، ولاسيما التحقق من مدى ملائمة الاتفاقيات المتعلقة بأمن الطيران، عن طريق توسيع نطاقهما لتجريم الأفعال التي تشكل تهديدات جديدة ضد الطيران المدني، إذ إنّ هذه الصكوك تعزز قدرة الدول على مواجهة ومنع ارتكاب هذه الجرائم ومقاضاة مرتكبيها، لكن ما يؤخذ عليهما أن المعالجة التي تضمنتها الاتفاقية والبروتوكول جزئية وليست شاملة إذ أغفلا مسائل غاية في الأهمية، من بينها عدم إيرادها نص خاص بالعقوبات التي تفرض على مرتكبي هذه الجرائم، أو تحديد المسؤولية للدولة المتهاونة في فرض الجزاءات المناسبة على مرتكبي الجرائم .

أما على مستوى الدول المقارنة، فالاتفاقيات الثنائية كان لها الأثر المباشر في تحديد مسؤولية طرفي الاتفاق، وفي العراق فالأمر لا يخلو من وجود اتفاقيات ثنائية تتعلق بمسألة أمن وسلامة الطيران المدني، إذ تم عقد اتفاقيات عديدة فيما يخص هذا الموضوع، ومن أبرز تلك الاتفاقيات وأحدثها، الاتفاقية المبرمة مع حكومة دولة الكويت سنة ٢٠١٣، والمصادق عليها بالقانون رقم (٢٦) لسنة ٢٠١٦، وأبرز ما تضمنته الاتفاقية هو تأكيد الطرفان المتعاقدان وطبقاً لحقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، بأن التزام كل منهما تجاه الآخر بحماية أمن الطيران ضد الأعمال الماسة بسلامة الطيران يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق، وعلى الطرفين أن يتصرفا طبقاً لأحكام الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب

(١) المادة (٢٤) من اتفاقية بكين النافذة .

(٢) نصت المادة (١) من البروتوكول على أن:- (يكمل هذا البروتوكول اتفاقية الاستيلاء غير القانوني على الطائرات الموقعة في لاهاي ١٩٧٠) .

على متن الطائرات والموقعة في طوكيو، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي سنة ١٩٧٠، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال سنة ١٩٧١، والبروتوكول المكمل لها بشأن قمع الأفعال غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني والموقعة سنة ١٩٨٨، أو أية اتفاقيات دولية أخرى تتعلق بأمن الطيران^(١).

كما أوجبت على الطرفين تقديم المساعدة لبعضهما عند الطلب لمنع أفعال الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية^(٢)، كما وقعت حكومة جمهورية العراق مؤخرًا، مشروع اتفاقية مع حكومة الولايات المتحدة الأمريكية، وذلك في سنة ٢٠١٧، وأهم ما تضمنته الاتفاقية، هو تعزيز العلاقات المشتركة بين البلدين لإنشاء وتشغيل خطوط جوية وتأمين سلامة وأمن الطيران المدني^(٣).

وقد أبرمت جمهورية مصر العربية عدة اتفاقيات مع دول عربية وأجنبية، ومن تلك الاتفاقيات الاتفاقية المبرمة مع دولة قطر العربية سنة ١٩٩٠، والاتفاق المبرم مع حكومة جمهورية أرمينيا سنة ٢٠٠٢، وأبرز ما تضمنته الاتفاقيتين مسألة أمن الطيران، إذ ألزمت الطرفين المتعاقدين وفقًا لحقوقهما والتزامتهما بموجب القانون الدولي بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير القانوني، وإن هذا الالتزام يشكل جزء من الاتفاق وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزامتهما بموجب القانون الدولي، وعلى الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا وفقًا لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات المبرمة في طوكيو، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المبرمة في لاهاي، واتفاقية قمع الأفعال التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني المبرمة في مونتريال^(٤).

كما على كل طرف أن يقدم المساعدة للطرف الآخر في حالة وقوع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية أو أي أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة الطائرات وركابها وطواقمها، أو المطارات وجميع تسهيلات الملاحة الجوية عن طريق تسهيل الاتصالات، وغير ذلك من التدابير الملائمة لغرض الإسراع في إنهاء الواقعة أو وضع حد للتهديد بها^(٥).

(١) الفقرة (١) من المادة (١٥) من الاتفاقية المبرمة بين العراق والكويت سنة ٢٠١٣.

(٢) الفقرة (٢) من المادة (١٥) من الاتفاق المبرم بين العراق والكويت.

(٣) ينظر الموقع الرسمي للأمانة العامة لمجلس الوزراء العراقي، على الموقع التالي، www.cabinet.qi، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٢/٢٢.

(٤) المادة (١٣) من الاتفاقية المبرمة بين مصر وقطر سنة ١٩٩٠.

(٥) المادة (١٤) من الاتفاقية المبرمة بين جمهورية مصر وأرمينيا سنة ٢٠١٢.

وكذلك الأمر في دولة الامارات العربية المتحدة، إذ أنها احتلت المرتبة الاولى على الصعيد العالمي بإبرامها(١٦٠) اتفاقية في مجال الطيران المدني والنقل الجوي بحسب بيانات الهيئة العامة للطيران المدني وإحصائيات المنظمة الدولية للطيران المدني، متفوقة بذلك على الولايات المتحدة الأمريكية بفارق(٢٣) اتفاقية^(١)، على الرغم من أن دولة الامارات كانت تحتل المرتبة الثانية على الصعيد الدولي في عدد الاتفاقيات قبل نهاية سنة ٢٠١٥^(٢)، وهناك عدة اتفاقيات ثنائية عقدتها دولة الامارات مع غيرها من الدول الاخرى ومن بينها، الاتفاق المبرم مع حكومة المغرب العربي سنة ٢٠٠٢، والاتفاق المبرم مع جمهورية البرتغال سنة ٢٠١٥ .

ومن أبرز ما تضمنته الاتفاقيتين، توضيحهما لكل ما يتعلق بسلامة الطيران، إذ أن الاتفاقيتين أجازت لكلا الطرفين أن يطلب إجراء مشاورات بشأن معايير السلامة التي يوفرها الطرف الآخر والخاصة بتسهيلات الطيران وطاقم الطائرة والطائرة نفسها، وإذا اتضح لأحد الطرفين بعد إجراء المشاورات أن الطرف الآخر لا يقوم بالمحافظة على معايير ومتطلبات السلامة والالتزام بتطبيقها بشكل فعال، ففي هذه الحالة يجب على الطرف المتعاقد إخطار الطرف الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضرورية الواجب إتباعها، وعلى الطرف الاخر أن يقوم بالإجراء التصحيحي المناسب، كما يحق لأي طرف متعاقد وقف، أو إلغاء، أو تحديد ترخيص التشغيل وذلك في حالة إن كان الطرف المتعاقد الاخر لم يتخذ الاجراء التصحيحي المناسب في مدة زمنية معقولة^(٣) .

ولم تغفل الاتفاقيتين عن الإجراءات المتعلقة بأمن الطيران، إذ تضمنتا تأكيد الطرفين المتعاقدين إن التزاماتهما بحماية أمن الطيران المدني تجاه أفعال التدخل غير المشروع يعتبر جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقيتين، وعلى كل طرف أن يقوم وعلى وجه التحديد بالعمل طبقاً لأحكام اتفاقية طوكيو ١٩٦٣، واتفاقية لاهاي ١٩٧٠، واتفاقية مونتريال ١٩٧١، والبروتوكول الملحق بها، وأي اتفاقية أخرى تنظم أمن الطيران المدني^(٤) .

(١) تقرير منشور في صحيفة الاتحاد بعنوان (الامارات الاولى عالمياً في اتفاقيات النقل الجوي الثنائية)، على الموقع التالي <https://www.aliththad.ar/article> ، اخر زيارة للموقع ٢٦/٨/٢٠١٩ .

(٢) تقرير منشور في صحيفة الامارات اليوم، (الطيران المدني خمسة اتفاقيات نقل جوي قبل نهاية ٢٠١٥)، على الموقع التالي <https://www.emaratalyoum.com> ، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٣/١٠/٢٠١٩ .

(٣) المادة (١١) من الاتفاقية المبرمة بين الامارات والمغرب سنة ٢٠٠٢ .

(٤) المادة (١٠) من الاتفاقية المبرمة بين الامارات والبرتغال سنة ٢٠١٥ .

المطلب الثاني

الأساس الوطني

إلى جانب الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات والاتفاقيات الثنائية التي جاءت بصدد مواجهة الأفعال الماسة بسلامة الطيران المدني، فقد استأثر الطيران المدني باهتمام المشرع الوطني في مختلف الدول^(١)، وقد تأثرت التشريعات الداخلية للدول المقارنة بما جاء بتلك الاتفاقيات من أحكام لغرض تجنب الازدواج بينهما^(٢)، وأنه من بين الالتزامات التي طرحتها تلك الاتفاقيات، هو إدراج الأفعال الجرمية الماسة بسلامة الطيران المدني في القوانين الجنائية الوطنية وإخضاع مرتكبيها للمعاقبة ضمن أحكام تعكس خطورة الجرم المرتكب^(٣).

ومن الجدير بالذكر إن القواعد الموضوعية المستلهمة من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني لا تكون صالحة للتطبيق تجاه القضاء الوطني، إلا إذا تم إفراغها في تشريع داخلي يحتوي شروط ومتطلبات التجريم^(٤)، إذ إن الاتفاقيات الدولية لا تتضمن شق الجزاء الذي لا يكون للقاعدة الجزائية قيمة بدونه، لذلك فإن الأمر يحتاج إلى نص ناقل، أو محرك لغرض تفعيل نصوصها .

وأنّ الجمعية العمومية ناشدت الدول المتعاقدة في تلك الاتفاقيات، أن تولي اهتمامًا خاصًا لاعتماد إجراءات وافية ضد الأشخاص الذين يقومون بارتكاب، أو تخطيط، أو رعاية، أو تمويل، أو تسهيل أفعال الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، وأفعال التخريب، أو محاولة التخريب، كما أوصت الدول المتعاقدة أن تدرج على وجه الخصوص في تشريعاتها قواعد تقضي بإنزال عقوبات مشددة على هؤلاء الأشخاص، لذلك اهتمت الدول بتشريع قوانين خاصة بالطيران المدني، تتضمن أحكام وضوابط تنظم هذا المرفق الحيوي، وبذلك تتكامل مصادر الحماية المقررة للطيران المدني^(٥) .

(١) مقال منشور على شبكة الانترنت بعنوان (التعريف بالقانون الجوي وخصائصه واستقلاله ومصادره وأنواع النقل الجوي)، على الموقع التالي، <https://uomstansiriyah.edu.iq> ، آخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٢/٢٢ .

(٢) مقال منشور على موقع منتدى التكامل القانوني بعنوان (القانون الجوي خصائصه ومصادره وعقد النقل الجوي)، على الموقع التالي، <http://www.lawintegration.com> ، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٢/٢٢ .

(٣) دانيال اودونيل، المعاهدات الدولية المناهضة للإرهاب واستخدام الارهاب اثناء النزاعات المسلحة من قبل القوات المسلحة، المجلة الدولية للصليب الأحمر، العدد (٨٦٤)، المجلد (٨٨)، ٢٠٠٦، ص ٢٠٦ .

(٤) حازم حسن أحمد الجمل، نظام المسؤولية الجنائية عن جرائم تعريض سلامة الطيران المدني للخطر (دراسة تحليلية تأصيلية مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ٢٠١٢، ص ٥٦٧ .

(٥) ينظر القرارات المعتمدة من الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي، الدورة (٣٧)، مونتريال، ٢٠١٠ .

وطبقاً لموقف التشريع العراقي فمصادر الحماية متنوعة فيه، إذ تضمن الدستور العراقي لسنة ٢٠٠٥ نصاً يقرر فيه لكل مواطن عراقي حرية السفر والتنقل^(١)، وقد صدر قانون خاص ينظم الأحكام الأساسية المتعلقة بالطيران المدني في الدولة^(٢)، ولا سيما المطارات والطائرات المدنية، اطلق عليه قانون الطيران المدني العراقي والمرقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤، إذ احتوى على (٢١١) مادة موزعة على سبعة عشر باباً .

وباستقراء نصوص قانون الطيران المدني العراقي نجد أنه لم ينص على أية أفعال جرمية، إذ أحال تنظيم كل ذلك للاتفاقيات الدولية التي صادق عليها العراق والمختصة بالجرائم والأفعال التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني، واكتفى بإلزام سلطات الطيران المدني باتخاذ الاجراءات الوقائية التي تكفل منع ارتكاب الأفعال والجرائم التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني، وتلك التي ترتكب على متن الطائرات المدنية، وذلك في إطار ما تنص عليه القواعد الدولية الواردة في هذا المجال^(٣)، وحدد الجزاءات المفروضة في حال ارتكاب أي فعل من الأفعال الماسة بسلامة الطيران المدني^(٤) .

وتتكامل مصادر حماية أمن وسلامة الطيران المدني والمستلهمة من قانون الطيران المدني العراقي مع أحكام قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩، إذ جاء في الفصل الثالث من الباب السابع تحت عنوان الاعتداء على سلامة النقل ووسائل المواصلات العامة، نصوص عدة تتناول تجريم الأفعال الماسة بسلامة وسائل النقل الجوية، إلا أنّ قانون العقوبات لم ينص على الأفعال التي تمس سلامة الطيران كجرائم محددة بذاتها وإنما أورد نصوص عامة، إذ جاء فيه:- (يعاقب بالسجن من عرض عمداً بأي طريقة كانت سلامة الملاحة الجوية، أو المائية، أو سلامة قطار، أو سفينة، أو طائرة، أو أية وسيلة من وسائل النقل

(١) المادة (٤٤/ اولا) من الدستور العراقي لسنة ٢٠٠٥ النافذ .

(٢) ومن الاسباب الموجبة لإقرار هذا القانون إنه:- (لمضي فترة طويلة تزيد على اربع وثلاثين سنة على صدور لائحة قانون الملاحة الجوية رقم (٤١) لسنة ١٩٣٩ المعدل ولقصور احكامه عن مسايرة التطور الهائل في مجال الطيران الدولي... وحيث انه قد تم اعداد مشروع قانون موحد للطيران المدني في الدول العربية من قبل مجلس الطيران المدني للدول العربية في دورته التاسعة في سنة ١٩٧١، وبناءً على توصية من جامعة الدول العربية بالقرار (٢٠٥٠) والمؤرخ ١٩٦٤/٩/٣٠ فلم يكن بد من تشريع قانون جديد لتحقيق كل ما تقدم، وقد روعي فيه موضوع انضمام الجمهورية العراقية الى بعض الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني كاتفاقية الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المصدق عليها بالقانون رقم (١٢٧) لسنة ١٩٧١... او الاتفاقيات التي ستتضم اليها الجمهورية العراقية في المستقبل، وقد اقتصر هذا القانون على الاحكام الجوهرية والاساسية واستبعدت منه كافة الامور التي يمكن اصدارها بالأنظمة والتعليمات والقواعد مسايرة لإحداث التطورات الفنية في عالم الطيران وتجاوبا مع متطلبات ومقتضيات الطيران المدني الحالية والمستقبلية ولكل ذلك فقد شرع هذا القانون) .

(٣) المادة (١٩٠) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٤) المادة (٢٠٠) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

العامة^(١)، فنلاحظ هنا إن المشرع أورد مصطلح طائرة دون تحديد أي نوع من أنواع الطائرات المقصودة بهذا النص، وبهذا فإنه قد ساوى بين طائرات الدولة والطائرات الخاصة، لذلك فإن أحكام النصوص الواردة في هذا المجال تطبق على الطائرات المدنية، ولم يغفل المشرع عن حماية المطارات المدنية، إذ فرض عقوبة على كل من أحدث عمدًا تخريبًا أو إتلافًا بمطار صالح للملاحة، وشدد العقوبة في حالة استعمال الجاني للمفرقات والمتفجرات في ارتكابه للجريمة، كما حدد عقوبة الإعدام إذا نتج عن الفعل كارثة أو موت إنسان^(٢).

ومن الجدير بالذكر إن إقليم كردستان العراق قد صدر مؤخرًا قانون مؤسسة المطارات المدنية لإقليم كردستان العراق رقم (١٨) لسنة ٢٠٠٨، ومبررات هذا القانون تنطلق من التوجهات السياسية والاقتصادية لإقليم كردستان العراق، ولغرض أن تقوم سلطات الإقليم وعلى أكمل وجه بحماية أمن الطيران المدني، كان لابد من تشريع قانون خاص بالإقليم فتم تشريع هذا القانون^(٣)، وتهدف مؤسسة المطارات المدنية في الإقليم إلى تولي مسؤولية الشؤون المتعلقة بالمطارات وإدارتها وتشغيلها وتنميتها وتنظيم وإدارة الحركة الجوية العاملة على أرض وفي أجواء مطارات الإقليم وبما يهدف إلى تحقيق مستويات الأمن والسلامة في إطار المعايير الدولية والمحلية^(٤)، ويتحدد نطاق تطبيق هذا القانون بسريانه على المطارات المدنية كافة في إقليم كردستان^(٥)، وأبرز ما جاء بهذا القانون أنه فرض التزام سلبي على الأفراد، وذلك بعدم الجواز لأي شخص على متن الطائرة أن يحمل بدون ترخيص سلاحًا أو مواد قابلة للاشتعال أو أية مواد أخرى من الممكن استخدامها في عمل من أعمال التخريب أو التهديد إثناء الرحلة^(٦).

أما فيما يتعلق بجمهورية مصر العربية فقد تم تشريع قانون خاص لتنظيم الطيران المدني اطلق عليه اسم قانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١، إذ احتوى هذا القانون على (١٨٠) مادة موزعة على خمسة عشرة بابًا، وأبرز ما جاء به هو تأكيده على سريان أحكام الاتفاقيات التي صادقت عليها مصر

(١) المادة (٣٥٢) من قانون العقوبات العراقي النافذ .

(٢) المادة (٣٥٥) من قانون العقوبات العراقي النافذ .

(٣) كرناس سربست عمر، التنظيم القانوني لشروط سلامة الطيران المدني(العراق نموذجًا)، المجلة الأكاديمية لجامعة نوروز، العدد(٤)، المجلد(٦)، ٢٠١٧، ص ٧٨ .

(٤) المادة (٦) من قانون مؤسسة المطارات المدنية لإقليم كردستان العراق رقم (١٨) لسنة ٢٠٠٨ .

(٥) المادة (٢) من قانون مؤسسة الطيران المدنية لإقليم كردستان النافذ .

(٦) المادة(٢٢/أولاً) من قانون مؤسسة الطيران المدنية لإقليم كردستان العراق النافذ .

والخاصة بحماية سلامة الطيران المدني وذلك بما لا يتعارض مع أحكام الاتفاقيات^(١)، وأن القانون نص على أفعال جرمية تتضمن تعريض سلامة الطيران المدني للخطر، ومن بين تلك الجرائم استخدام الطائرات المدنية في الأعمال التخريبية، والأفعال التي تؤدي إلى اتلاف أو تدمير تسهيلات ومنشآت الملاحة الجوية إذا كان من شأن هذه الأفعال احتمال تعريض سلامة الطائرات للخطر، كذلك اعتبر المشرع مجرد الشروع بارتكاب أحد تلك الأفعال جريمة أو إذا ساهم في ارتكابها، وحدد المشرع المخالفات التي ترتكب على متن الطائرة، ومن بين تلك المخالفات، الثمالة نتيجة لتناول المشروبات الكحولية، أو تعاطي العقاقير الممنوعة، وكذلك افعال التهيب والتهديد سواء أكان بدنياً أم شفويًا على أحد ركاب الطائرة، أو رفض الانصياع للتعليمات التي يصدرها قائد الطائرة أو نائبه لغرض تأمين سلامة الطائرة، أو الأشخاص، أو الممتلكات المحمولة على متنها^(٢)، ومن أهم ما ورد بقانون الطيران المدني احتوائه على عقوبات جزائية تفرض على مرتكبي الجريمة، وهذا ما أكدت عليه الاتفاقيات الدولية المختصة بهذا الشأن، كذلك تضمن القانون جزاءات إدارية إلى جانب الجزاءات الجنائية المقررة وفقاً لهذا القانون .

أما قانون العقوبات المصري رقم (٥٨) لسنة ١٩٣٧، فإنه جاء خالياً من الأفعال التي تعرض سلامة الطيران المدني للخطر، لكنه أورد نصوص عامة تنطبق حكماً على تلك الأفعال عدا مادة واحدة جاءت بصدد تجريم فعل الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، إذ أدرج المشرع في الباب الثالث عشر من قانون الطيران المدني تحت عنوان تعطيل وسائل المواصلات الجزاءات الجنائية، إذ حدد عقوبة لكل من يعرض سلامة وسائل النقل العامة البرية، أو المائية، أو الجوية للخطر، أو عطل سيرها، وبناءً على ذلك فإن الطائرة المدنية تدخل ضمن وسائل النقل الجوية التي أوردها قانون العقوبات المصري، كما فرض عقوبة على الجاني إذا نتج عن فعله موت إنسان، وقرر عقوبة على كل من تسبب خطأ في حصول حادث لإحدى وسائل النقل العامة البرية، أو المائية، أو الجوية وكان من شأن ذلك تعريض الأشخاص للخطر^(٣)، وبهذا نرى أن موقف المشرع المصري يقترب من الأسلوب الذي انتهجه المشرع العراقي في هذا الصدد .

كما جاء فيه أنه:- (يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة كل من اختطف وسيلة من وسائل النقل الجوي، أو البري أو المائي معرضاً سلامة من بها للخطر، وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا استخدم الجاني الإرهاب أو نشأ عن الفعل المذكور جروح من المنصوص عليها في المادتين (٢٤٠-٢٤١) من هذا القانون... وتكون

(١) المادة (٣) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

(٢) ينظر الباب الثاني عشر من قانون الطيران المدني الصري النافذ .

(٣) المادة (١٦٧ - ١٦٨ - ١٦٩ - ١٧٠) من قانون العقوبات المصري النافذ .

العقوبة الإعدام إذا نشأ عن الفعل موت شخص كان داخل الوسيلة أو خارجها^(١)، ونلاحظ أن المشرع استخدم مصطلح الخطف بدلاً عن الاستيلاء، ونرى أن المصطلح الأخير أدق من الناحية القانونية، ولأنه المصطلح الذي تضمنته الاتفاقيات الدولية .

أما المشرع الإماراتي فإنه عالج جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني بإصداره قانون خاص ينظم كل ما يتعلق بالطيران المدني، وهو قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١ يحتوي على خمسة وسبعين مادة موزعة على أحد عشر باباً، ويعد هذا القانون هو مصدر الحماية الأساس لأمن وسلامة الطيران المدني في الإمارات، وأنّ المشرع الإماراتي قد حدد نطاق تطبيق هذا القانون وذلك بسريانه على الطيران المدني في إقليم الدولة، والطائرات التي يتم تسجيلها في دولة الإمارات أينما كانت، وبما لا يتعارض مع أحكام قوانين الدولة الأجنبية التي تباشر نشاطها فيها، والمطارات المدنية في الدولة بخصوص جميع الأعمال الفنية والنقل الجوي بصفة عامة، كما وتعد أحكام معاهدة شيكاغو، وكافة البروتوكولات، والاتفاقيات التي انضمت إليها دولة الإمارات المتحدة في مجال حماية أمن، وسلامة الطيران المدني مكملتها لهذا القانون^(٢) .

وأبرز ما احتوى عليه هذا القانون هو تحديده للأفعال التي تشكل جرائم تمس أمن وسلامة الطيران المدني، إذ يعد الشخص مجرمًا بموجب هذا القانون إذا ارتكب عمداً ودون حق مشروع أو شرع في ارتكاب إحدى الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون، أو يكون شريكاً في ارتكاب عمل من أعمال العنف ضد شخص على متن الطائرة، وهي في حالة طيران إذا كان من شأن هذا الفعل أن يعرض سلامة الطائرة للخطر، كما نص على جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية وذلك بالمادة (٢/٥٥)، إذ جاء فيها أنه:- (أن يستولي على طائرة في الخدمة أو يدمرها أو يحدث تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران، أو يحتمل أن يعرض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر)، والمادة (٥/٥٥):- (أن يقوم بالقوة أو التهديد باستعمال القوة أو أية صورة من صور الإكراه بالاستيلاء على الطائرة وهي في حالة طيران أو بالسيطرة على قيادتها)، كذلك يعد مجرمًا من يدمر أو يتلف تسهيلات الملاحة الجوية إذا كان من شأن هذا الفعل أن يعرض سلامتها للخطر وهي في حالة طيران، كما أورد المشرع نصوص تضمنت معالجة لحالة الاختصاص الجنائي، فيما يتعلق بالجرائم المرتكبة ضد سلامة الطيران المدني، ومن الملاحظ أن المشرع الإماراتي قد

(١) المادة (٨٨) من قانون العقوبات المصري النافذ .

(٢) المادة (٣) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

عالج هذا الموضوع بالسياق نفسه الذي أوردته الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية الطيران المدني^(١)، كما حدد المشرع الجزاءات الجنائية التي تفرض في حالة ارتكاب إحدى الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون .

أما قانون العقوبات الاماراتي رقم (٣) لسنة ١٩٨٧، فإنه أورد نصوص خاصة بجرائم الاعتداء على سلامة الطيران، إذ جاء في المادة (٢٩١) على أنه:- (يعاقب ... من عطل عمدًا سير إحدى وسائل المواصلات العامة البرية، أو المائية، أو الجوية)، وبهذا فإن الطائرات المدنية تدخل ضمن وسائل النقل الجوية، وبالتالي تسري عليها الاحكام الواردة بهذا الخصوص، لكن قانون العقوبات الاماراتي أدرج في الفصل الأول من الباب الرابع منه وتحت عنوان الاعتداء على وسائل المواصلات والمرافق العامة عدة أفعال باعتبارها جرائم، إذ نص على جريمة الاستيلاء على الطائرات بقصد تغيير مسارها بغير مقتضى، وأورد نص على جريمة تعريض سلامة الطائرات للخطر^(٢)، وأن المشرع لم يغفل عن ايراد نص لغرض حماية المطارات، لذلك حدد عقوبة لكل من أحدث تخريبًا أو إتلافًا أو إلحاق أي ضرر بالمطارات، وشدد العقوبة إذا استعمل الجاني في ارتكاب هذه الجريمة المفرقات والمتفجرات، كما شدد العقوبة إذا ارتكبت إحدى هذه الجرائم اثناء فترة الهياج أو الفتنة أو ارتكابها بالقوة والتهديد^(٣) .

المبحث الثاني

المصلحة المحمية في نطاق جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني

تستهدف قواعد القانون الجنائي حماية القيم الجوهرية للمجتمع والمصالح الأساسية للأفراد، وسواء في ذلك أن تكون هذه المصالح جديرة حقًا بالحماية أم أنّ المشرع قد عدّها كذلك وفقًا لاعتبارات معينة يقدرها هو، لذلك يجرم كل عدوان يلحق بالضرر أو يندر بالخطر إحدى هذه القيم الجوهرية أو المصالح الأساسية .

وإذا كان الدستور يقرر ويكفل للأفراد الحرية ولاسيما حرية السفر والتنقل، فإنه يترك لقانون العقوبات تأمين هذه الحريات والحقوق وفرض العقاب على من ينتهكها، وذلك بهدف بث الطمأنينة بين أفراد المجتمع وتحقيق العدالة وحماية المصالح والحقوق^(٤)، فالوظيفة التي يتميز بها القانون الجنائي وظيفة حمائية، فهو

(١) المادة (٥٧) من قانون الطيران المدني الاماراتي النافذ .

(٢) المادة (٢٨٨-٢٨٩) من قانون العقوبات الاماراتي النافذ .

(٣) المادة (٢٩٠ - ٢٩٧) من قانون العقوبات الاماراتي النافذ .

(٤) د. محمد علي السالم الحلبي، شرح قانون العقوبات القسم العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٧، ص ٢٤ .

يحمي قيمًا ومصالح وحقوق بلغت من الأهمية حدًا يبرر عدم الاكتفاء بالحماية المقررة لها في ظل فروع القانون الأخرى^(١).

ولتوضيح المقصود بالمصلحة المحمية في نطاق جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين، نتناول في المطلب الأول منه ماهية المصلحة المحمية في جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، ونتطرق في المطلب الثاني منه لصور المصلحة الحماية .

المطلب الأول

ماهية المصلحة المحمية

إن النقل الجوي في العصر الراهن تطور وبشكل ملحوظ على وسائل النقل الأخرى، واحتل مكان الصدارة بينها^(٢)، لذا فإن المشرع الجنائي يقرر الحماية الجنائية لوسائل المواصلات الجوية لمنع وقوع الأفعال التي قد تعرضها للخطر، أو للضرر^(٣)، فالعلة التي تكمن وراء التجريم هي حماية الحقوق والمصالح التي يراها المشرع جديرة بالحماية، فالفعل يكون مشروع إذا كان لا يمس حقًا أو مصلحة ما، فإذا انتفت علة التجريم يصبح الفعل حينذاك مباحًا^(٤)، إذ إن سعي المشرع نحو توفير أقصى حد من الحماية لطائفة من المصالح الأساسية والقيم الجوهرية في المجتمع، يدخل في مفهوم الحماية الجنائية، فلكل قاعدة قانونية غاية ومصلحة تستهدفها وتسبغ عليها حمايتها، على اعتبار إنها تعد ضرورة من ضرورات أمنه، واستقراره، ومصدر لارتقائه بما يضمن تطور المجتمع باتجاه ما يحقق به تقدمه^(٥).

وكون جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني بعضها يعد من جرائم الخطر، وبعضها الآخر يصنف من جرائم الضرر، ففي النوع الأول، إن فكرة الخطر هي علة تجريم هذه الجرائم في السياسة الجنائية، ويكفي

(١) د. سليمان عبد المنعم، النظرية العامة لقانون العقوبات، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٤، ص ١٢ .

(٢) د. خيرى الحسيني ، التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي العام بظهور مؤسسات النقل الجوي الدولية، مصدر سابق، ص ٥ .

(٣) حازم حسن الجمل، الحماية الجنائية الموضوعية لعناصر النقل الجوي والمائي والبري من التعريض للخطر (دراسة مقارنة)، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٠، ص ٩ .

(٤) تميم طاهر أحمد الجادر، سيف صالح مهدي العكلي، الضرورة والتناسب في القاعدة الجنائية، المجلة السياسية والدولية، العدد (١٨٣)، المجلد (٢٤)، ٢٠١٤، ص ٩ .

(٥) د. خالد مجيد عبد الحميد الجبوري، النظرية العامة للتجريم الوقائي، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٨، ص ١٤٦ .

حتى تنهض الحماية، بمجرد أن يترتب على السلوك خطر على الحق أو المصلحة محل الحماية، والخطر الذي يُعتد به في هذا الموضع هو الخطر الحقيقي، والذي يتمثل في حالة واقعية يترتب عليها احتمال وقوع اعتداء يمس إحدى الحقوق، أو المصالح^(١)، فمن البديهي إن المصالح إذا بلغت مكانة معينة في نظر المشرع الجنائي فحينها يسدل عليها ستار الحماية الجنائية^(٢)، وإن المصلحة المحمية والتي من أجلها أضيف المشرع صفة التجريم والعقاب على كل فعل ينطوي على تعريضها للخطر، هي مصالح تتعلق بمقومات النقل الجوي عامة، وما تتضمنه من أموال وملكيات، أو مصالح متعلقة بالأشخاص، فالحماية تقرر لوسيلة النقل الجوية ذاتها وكذلك الملكييات التي عليها بالإضافة للأشخاص الذين تقلهم وسيلة النقل الجوية^(٣)، وهذا يعني أنّ جرائم الخطر تقع تامة بمجرد تحقق الخطر^(٤)، فالمشرع عندما يجرم تلك الأفعال فإنه ينطلق من منطلق إمكانية أن يتسبب عنها تهديد خطير يصيب حقوق الأفراد والجماعات ومصالحهم، وذلك دون أدنى شك يكون له وزنًا في التجريم^(٥).

وهذه الطائفة من الجرائم التي يبكر إتمامها بمجرد مباشرة السلوك، فإن المشرع لا ينتظر فيها حتى تحقيق النتيجة، بل يبادر فيرد العقاب إلى لحظة مبكرة تعد الجريمة قد تحققت عندها، فالسلوك الإجرامي لهذه الأفعال تظهر نتيجته بمجرد البدء في تنفيذه، ويقاس حلول الخطر في هذه الجرائم، وفقًا لما تتعرض له المصلحة المحمية، إذ لا يشترط أن يكون المعتدي قد بدأ بإيقاع الضرر بالمجنى عليه، بل يكفي مجرد القيام بفعل يحتمل معه وقوع الجريمة مستقبلاً، سواء أكان الفعل بدءًا في تنفيذ الجريمة أم مجرد أعمال تحضيرية، إذ إن الخطر هو الذي يهدد بوقوع نتيجة ضارة، وجريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية تندرج ضمن هذه الفئة^(٦)، أما جرائم الضرر، فالنتيجة المترتبة عليها تمثل عدوانًا فعليًا وحالًا على المصلحة المحمية أو الحق

(١) حازم حسن الجمل، الحماية الجنائية الموضوعية لعناصر النقل الجوي والمائي والبري من التعريض للخطر (دراسة مقارنة)، مصدر سابق، ص ٩ .

(٢) شاوش رفيق، المصلحة المحمية في الجرائم المضرة بالإدارة العامة في التشريع الجنائي المقارن، مجلة المفكر، العدد (١٣)، ٢٠١٣، ص ١٢ .

(٣) حازم حسن الجمل، الحماية الجنائية الموضوعية لعناصر النقل الجوي والمائي والبري من التعريض للخطر (دراسة مقارنة)، مصدر سابق، ص ٢٨-٣٥ .

(٤) ادم سميان الغريزي، منار عبد المحسن العبيدي، الأوصاف الخاصة بالجرائم الماسة بأمن الدولة الداخلي، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية، العدد (٢٨)، المجلد (١)، ٢٠١٥، ص ٥٢ .

(٥) د. حسين علي محسن، المصلحة المحمية في جرائم تلويث البيئة وآليات تنفيذها، بحث منشور في مجلة كلية الآداب، الجامعة المستنصرية، ٢٠١٣، ص ٩ .

(٦) ادم سميان الغريزي، منار عبد المحسن العبيدي، المصدر السابق، ص ٥٢ .

الذي استهدفه المشرع، وجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية تندرج ضمن هذه الفئة من الجرائم^(١).

وبما أن الجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني، تتضمن الطابع العام أو الجماعي فأنها تدخل في إطار الجرائم ذات الخطر العام، أي تلك التي لا يتطلب المشرع فيها الأضرار الفعلي بالمصلحة المعتبرة إنما يكفي بالخطر لإتمام هذه الجريمة^(٢)، ولهذا فقد أولت التشريعات اهتمامًا كبيرًا بالجرائم ذات الخطر العام نظرًا للتطورات الواسعة في المجالات كافة ولاسيما الفنية والتقنية، والتي تمثل مصدرًا مباشرًا للخطر الدائم والمتزايد بالنسبة للمجتمع والأفراد^(٣)، ولا شك إن ما يسمى بظاهرة (العولمة) قد ساهمت في حدوث هذا التطور فأصبح للاعتداءات الماسة بسلامة وسائل النقل الجوية المدنية صورًا عديدة، كالاستيلاء على الطائرات المدنية وتعريضها للخطر، حيث إن هذه الصور باتت وبفعل العولمة أكثر الصور انتشارًا في الآونة الأخيرة^(٤)، إذ تتمتع هذه الجرائم بأهمية فائقة في عصرنا الحالي إلى الحد الذي دفع البعض إلى وصفها بأنها نوع من مرض جديد متصل ويلتصق بالمدينة الحديثة للمجتمع الإنساني^(٥)، وهذا ما حدا بالتشريعات سواء الدولية منها أم الوطنية إلى نهج سياسة تجريرية تهدف إلى حماية الطيران المدني من التعريض للخطر، وقد أستتبع ذلك تضافر الجهود الدولية والوطنية لغرض إضفاء أكبر قدر ممكن من الحماية لوسيلة النقل الجوي، كما اتخذت الإجراءات الوقائية بالشكل الذي يحقق الأمن والسلامة للملاحة الجوية وبما يساهم في تحقيق استقرار الأمن والسلم الدوليين^(٦).

(١) د. محمد أبو الوفا، جريمة تعريض الطائرة للخطر بين التدابير الضرورية والوقائية والعقوبة في اتفاقية طوكيو وقانون الطيران المدني المصري والاماراتي، مركز الدراسات والبحوث الاستراتيجية، كلية القانون جامعة الامارات العربية المتحدة، ٢٠١٢، ص ٨٨٤.

(٢) د. محمد حسن مرعي، الجوانب الموضوعية لجريمة إثارة النعرة الطائفية (دراسة تحليلية مقارنة)، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٨، ص ١٠٩.

(٣) عبد الباسط محمد سيف الحكيمي، النظرية العامة للجرائم ذات الخطر العام، أطروحة دكتوراه مقدمة إلى مجلس كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٠، ص ٢١٥.

(٤) د. أحمد محمد أبو مصطفى، الإرهاب ومواجهته جنائيًا (دراسة مقارنة في ضوء المادة ١٧٩ من الدستور)، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠٠٧، ص ٤٧٧.

(٥) عبد الباسط محمد سيف الحكيمي، مصدر سابق، ص ١١٤.

(٦) د. محمد نصر القطري، مصدر سابق، ص ٧٩-٨١.

فعلى الصعيد الدولي، حظيت مسألة حماية الطيران المدني باهتمام المشرع الدولي، فقد تميزت الجهود الدولية بإضفاء الحماية على الطيران المدني وذلك من خلال الاتفاقيات التي أبرمت خصيصًا للطيران المدني.

أما على الصعيد الداخلي، فالتشريعات الوطنية حرصت على حماية المصالح المعتبرة والمتمثلة بحماية أرواح الأشخاص المتواجدين على متن الطائرة وإعطاء الأمن، والثقة بوسيلة النقل الجوية، وذلك عن طريق تجريم الأفعال التي يشكل وقوعها إهدار للمصلحة محل الحماية، مضافًا لذلك أن المشرع يستهدف بتجريمها حماية الاقتصاد الوطني^(١)، فقانون العقوبات يعبر عن حمايته للمصلحة الاجتماعية من خلال النص على الأفعال التي تهدد المصالح^(٢)، والتجريم هنا ليس مجرد وإنما هو تجريم مقترن بجزاء محدد، لذلك يعد التجريم من أقصى مراتب الحماية التي يضيفها القانون على نوع معين من المصالح والحقوق التي تمس أمن وسلامة المجتمع^(٣)، إذ إن المشرع يجرم السلوك لما فيه من خطر على المصلحة محل الحماية، وبذلك أصبح الخطر كالضرر الذي تتحقق به النتيجة الجرمية^(٤).

ونخلص مما سبق إلى أن تحديد محل الحماية سواء كانت الطائرة أم أشخاص مرفق الطيران المدني أم المنشآت المرتبطة به، يعد من الأمور المهمة والضرورية لتحديد أطر تلك الحماية، ولا شك أن في حماية ذلك المرفق وتوفير الأمان والسلامة له يحتاج إلى تضافر عناصر متعددة، سواء من خلال تدابير الحماية، أو من خلال تجريم الأفعال الماسة بسلامة الطيران المدني، وذلك يساهم في تلبية احتجاجات الدول والشعوب في نقل جوي يتسم بالأمان والفاعلية والانتظام، ولذلك فإن المشرع الدولي والوطني يقران الحماية في مرحلة متقدمة للطيران المدني، إذ يجرمان الأفعال الماسة بأمن وسلامة الطيران المدني بمجرد تعرضها للخطر، أو حين وقوع الأضرار عليها، والعلة من وراء التجريم فيها هو حماية حياة الأفراد، وحماية السلامة الجسدية للأشخاص وكذلك حماية الملكيات العقارية والمتمثلة بالمطارات وكل ما هو متصل بها من ارتقاقات .

(١) نص المشرع المصري في المادة (٨٩) من قانون الطيران المدني على أنه:- (من خرب عمدًا بأي طريقة إحدى وسائل

الإنتاج أو أموالاً ثابتة أو منقولة لأحدى الجهات المنصوص عليها في المادة (١١٩) بقصد الإضرار بالاقتصاد القومي...).

(٢) د. انتصار أمحمد محمد امسيويط، التحول في نظام الأثبات الجنائي، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٨، ص ٢١١ .

(٣) د. نوال طارق إبراهيم العبيدي، الجرائم الماسة بحرية التعبير عن الفكر، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٨، ص ٢١ .

(٤) د. محمد حسن مرعي، مصدر سابق، ص ١٠٨ .

المطلب الثاني

صور المصلحة المحمية

إن تطور مرفق الطيران المدني نتيجة للتطورات الحاصلة في الجانب التكنولوجي وصناعة الطائرات، صاحبه ظهور العمليات العدائية التي اختارها الجناة هدفًا سهلاً لتوجيه هجماتهم إليه، ابتداءً من الاستيلاء غير القانوني على الطائرات وتدميرها مروراً بتخريب المطارات ومرافق الطيران وأخيراً استخدام الطائرة كوسيلة للتدمير والقتل، إذ إن هذه المخاطر التي يتعرض لها مرفق الطيران المدني من شأنها أن تحدث أضراراً وخسائر مادية وبشرية جسيمة^(١).

ونتيجة لتزايد الإقبال على الطائرات المدنية بفضل السرعة الفائقة التي تتميز بها مقارنة مع وسائل النقل الأخرى، وتوفير متطلبات الأمان أضحت الطيران المدني على رأس المصالح الأكثر استهدافاً بالعمليات الماسة به^(٢)، كل ذلك من شأنه أن يشكل تهديداً مستمراً على حياة الأفراد وسلامتهم وحركة المسافرين وممتلكاتهم، كما ويشكل خرقاً لحق الإنسان بحرية السفر والتنقل، ويؤثر على المعاملات التجارية والاقتصاد القومي^(٣)، ومن أجل الإحاطة بأهم المحاور الخاصة بهذا الموضوع ارتأينا تقسيمه إلى فرعين، نبين في الفرع الأول منه الحماية المتعلقة بالحياة العامة، أما الفرع الثاني نوضح فيه الحماية المتعلقة بالحق في السفر .

(١) د. عبد الرحيم بن بو عبدة، الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة الإرهاب الدولي في مجال الطيران المدني، بحث منشور على الموقع التالي، <https://repositry.Nauss.edu>، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٦/١٢ .

(٢) إدريس لكريني، الطيران المدني وتحديات الإرهاب الدولي، موقع المنظومة المصري، المجلد (١٦٢)، مراكش، ٢٠١٥، ص ٢٠٥-٢٠٦، على الرابط التالي، <http://search.mandumah.com/Record/٦٩٤٢٠٢>، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/١٢/٨ .

(٣) د. حسني موسى محمد رضوان، مصدر سابق، ص ٢٦٨ .

الفرع الأول

المصلحة المتعلقة بالحياة العامة

لم تكن حقوق الإنسان وليدة الحاضر، إنما ولدت مع وجود الإنسان على المعمورة وإن كانت قد اختلفت ضيقًا واتساعًا بفعل الدور الذي تقوم به الدولة منذ نشأتها وتبنيها لتنظيم هذه الحقوق^(١)، لذا كفل نظام المسؤولية الجنائية المعتدل والمتوازن بواسطة التجريم المبكر للأفعال الماسة بسلامة الطيران المدني وتعرضها للخطر أقصى قدر ممكن من الحماية الفعالة للمصالح المحمية، بل يحقق هذا النظام الأبعاد والأهداف الاقتصادية والسياسية والاجتماعية المنشودة في هذا الصدد^(٢).

كما إن نطاق المصلحة المحمية من خلال تجريم تلك الأفعال يتمثل أساسًا في حق الإنسان في الحياة والحرية والامن الشخصي، لذا فإن المشرع يسعى لحماية المصالح الأساسية في المجتمع، بوصف تعريض تلك المصالح للخطر والاعتداء عليها يشكل عدوانًا على حق يحميه القانون، وتقديرًا لتلك الحماية فإن المشرع يتناول بالتجريم كل ما يهدر تلك المصالح أو يعرضها للخطر، والحق في الأمن هو أحد الحقوق المقررة للإنسان وواجب من أهم واجبات الدولة نحو أبنائها والوافدين والزائرين لها^(٣).

ومسؤولية تأمين الملاحة الجوية يقع على عاتق السلطة التي تعينها الدولة، باعتبار إنها الجهة المسؤولة عن تحقيق الأمن بمفهومه العام والشامل، إذ أن توافر جميع العوامل المؤدية إلى تحقيق الأمن في شقيه الداخلي والخارجي، يساهم مساهمة فعالة في تحقيق الاستقرار داخل الدولة، ويعد من أهم مظاهر التقدم والتحضر في الدولة الحديثة، على اعتبار أن الأمن من أهم الحقوق التي ينبغي أن يتمتع بها الإنسان.

أن نجاح الدولة في حماية مواطنيها يعتبر المدخل الطبيعي لحماية وجود واستقرار الدولة، كما إن حق الدولة في توفير الأمن يتمثل في تعزيز قدرتها على الدفاع عن نفسها لرد الاعتداءات التي تقع عليها أو دفع خطر وقوعها سواء الاعتداءات الماسة بأمن الدولة الداخلي أو الخارجي، وذلك لما يتميز به النقل الجوي من سرعة وتغطيته لأكثر من دولة، كل ذلك يحتاج إلى اليقظة الدائمة لتفعيل الدور الأمني بشقيه الموضوعي

(١) حسن عزيز نور الحلو، الإرهاب في القانون الدولي (دراسة قانونية مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة إلى الأكاديمية العربية المفتوحة، الدنمارك، ٢٠٠٧، ص ١٦٨.

(٢) حازم حسن الجمل، نظام المسؤولية الجنائية عن جرائم تعريض سلامة الطيران المدني الإماراتي للخطر (دراسة تحليلية تأصيلية مقارنة)، مصدر سابق، ص ٥٥٥.

(٣) د. محمد نصر القطري، مصدر سابق، ص ٢٨-٤٥.

والإجرائي، نظرًا لأهمية ذلك وضرورة لتحقيق الأمل المنشود في حركة النقل والتي تتعكس بدورها على الأوضاع الاقتصادية والسياسية والاجتماعية، ولأن قطاع النقل يُعدّ العصب الرئيس للتنمية الاقتصادية والاجتماعية في الدولة^(١) .

إذ تساهم الملاحة الجوية بدور كبير وفعال في التطور الاقتصادي للدول^(٢)، فمنذ اكتشاف الطيران شرعت البشرية في استغلاله من الوجهة الاقتصادية، ذلك أنه مع اتساع نطاق المبادلات الدولية وضرورة انتقال الأشخاص عبر الدول أو عبر أقاليم الدولة الواحدة ظهرت أهمية الطيران في نقل الأشخاص والأشياء لما تتميز به الطائرات من سرعة فائقة، إذ إن أحد أهم صور الاستغلال للبيئة الجوية، هو الاستغلال التجاري بواسطة الطائرات المدنية^(٣)، وإنه وبفضل التقدم الحديث في مجال النقل الدولي، سواء ما يتعلق بحجم الطائرات أو تطور الملاحة الجوية، كل هذا انعكس بدوره في النهاية على الدور المهم الذي يلعبه النقل الجوي في عمليات التجارة الخارجية من استيراد وتصدير ورفع كفاءة وأداء الاقتصاد الدولي بصفة عامة^(٤) .

لذا فإن العمليات العدائية التي تطال مرفق الطيران المدني لها أبعاد اقتصادية، وتكتسب تلك الأبعاد من كون أن النقل الجوي أصبح عصب الحياة الاقتصادية^(٥)، وقد تسبب الأهمية الاقتصادية في جعل هذا المرفق مقصدًا ومطعمًا للمجرمين^(٦)، لذلك تصدت التشريعات سواء الدولية منها أم الوطنية بالتجريم للاعتداءات التي تطال مرفق الطيران المدني .

(١) سكهة جبهة فرج، واقع النقل الجوي في العراق، مجلة دراسات البصرة والخليج العربي، العدد (١٩)، السنة (١٠)، ٢٠١٥، ص ٨٩ .

(٢) د. إيناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ٢٠١٣، ص ٩ .

(٣) د. محمد فريد العريني، د. هادي محمد دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، المصدر السابق، ص ٩ .

(٤) د. محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، الدار الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٣، ص ٢٧٥ .

(٥) حازم حسن أحمد الجمل، نظام المسؤولية الجنائية عن جرائم تعريض سلامة الطيران المدني للخطر (دراسة تحليلية تأصيلية مقارنة)، مصدر سابق، ص ٥٥٧ .

(٦) علاء عبدة التميمي، مدى مسؤولية النقل الجوي عن أضرار الإرهاب طبقاً لأحدث الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص، مجلة الحقوق الكويتية، العدد (١)، المجلد (١٣٩)، ٢٠١٥، ص ٦٥١ .

الفرع الثاني

المصلحة المتعلقة بالحق في السفر

تعد الحرية الشخصية إحدى أهم المصالح الجوهرية التي يحميها المشرع بوصفها مركزاً قانونياً يتيح للأفراد مواجهة السلطة وغل يدها من التعرض لهم، بما يستهدف القانون من حماية الحقوق التي تركز عليها هذه الحرية^(١)، ويعد حق السفر أحد أهم فروع الحرية الشخصية الذي لا يجوز مصادرته وتقييده، وهذا يعني حق الفرد في الانتقال من مكان لآخر والخروج من البلاد والعودة إليها^(٢)، وإن حرية التنقل تمثل شرطاً لا بد منه لتنمية الإنسان بشكل حر^(٣)، ويطلق على هذا الحق عدة تسميات منها تلك التي أطلقها عليه الإعلان العالمي لحقوق الإنسان الصادر سنة ١٩٤٨، حق السفر وحق الغذاء والرواح^(٤)، ويحظى حق الإنسان في السفر والتنقل بأهمية بالغة نظراً للحاجة الماسة والمتزايدة لهذه الحقوق، إذ إنها ذات طبيعة متعددة الوجوه فهي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالحقوق المدنية والسياسية^(٥)، إذ كيف يمكن للفرد أن يمارس حقه في الحياة السياسية وهو لا يستطيع مغادرة بلده الذي يسكن فيه أو يمارس حقه في التعبير عن رأيه وهو مقيد^(٦).

وتعود جذور حق السفر والتنقل إلى الفكر الإسلامي الذي أطلق عليها (حرية الغدو والرواح)، وقد ورد النص عليها في القرآن الكريم في سورة الملك بقوله تعالى: - (هُوَ الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ الْأَرْضَ ذُلُولًا فَامْشُوا فِي مَنَاكِبِهَا وَكُلُوا مِنْ رِزْقِهِ وَإِلَيْهِ النُّشُورُ)^(٧)، ويفهم من الآية المباركة أن يكون الإنسان حراً في السفر والتنقل

(١) د. حسون عبيد هجيج، د. مازن خلف ناصر، المصلحة المحمية في جريمة الاختفاء القسري (دراسة مقارنة)، مجلة اهل البيت، المجلد (١)، ٢٠١٧، ص ٥١.

(٢) صلاح عبد العاطي، واقع الحق في التنقل والسفر في الأراضي الفلسطينية، مقال منشور على موقع المفتاح الإلكتروني على الرابط التالي، <https://miffah.org>، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٦/١٢.

(٣) ورقة عمل بعنوان (التعليق العام رقم (٢٧) حرية التنقل)، منشورة في مكتبة حقوق الإنسان جامعة ميونسوتا، على الموقع التالي <https://hrlibrary.umn.edu>، اخر زيارة للموقع ٢٠١٩/٣/٢٢.

(٤) محمد ثامر، مقال بعنوان (حق الإنسان في التنقل والإقامة)، موقع الكتابات الإلكترونية التالي [http:// kitabab.com](http://kitabab.com)، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٣/٢٠.

(٥) محمد ثامر، مقال بعنوان (حق الإنسان في التنقل والإقامة واللجوء في القانون الدولي والشريعة الإسلامية)، منشور على موقع موقع الحوار المتمدن سنة ٢٠١٥، على الرابط التالي <https://m.ahewar.orj>، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٣/٢٢.

(٦) فرحان نزال المساعيد، النظام القانوني لمنع من السفر في التشريعات الأردنية، موقع جامعة ال البيت، على الرابط التالي، التالي، [www. Aabu.edu.jo/AR/collegesandinstitutes/law/pages/farhan.aspx](http://www.Aabu.edu.jo/AR/collegesandinstitutes/law/pages/farhan.aspx)، اخر زيارة للموقع ٢٠١٩/١٢/٨.

(٧) سورة الملك: الآية (١٥).

داخل بلده وخارجه من دون عوائق، ولا يمكن منع الفرد من التنقل في الشريعة الإسلامية إلا لمصلحة تقتضيها المصلحة العامة^(١)، كما إن الشريعة اتخذت الحرية الشخصية دعامة أساسية بالنسبة لكل ما سنته للناس من نظم وعقائد تشريعية، فعَدَّ الإسلام إقراره للحقوق والحریات العامة احترامًا منه للإنسانية جمعاء، باعتبار إن حماية الحقوق والحریات العامة مرتبط أساسًا بكرامة الإنسان^(٢)، استنادًا لقوله تعالى (وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ)^(٣).

وحق الإنسان في السفر والتنقل حرصت المواثيق والإعلانات العالمية والإقليمية على حمايته بالإضافة للدساتير، إذ تضمن الإعلان العالمي لحقوق الإنسان الصادر سنة ١٩٤٨ حق التنقل إذ جاء فيه:- (لكل فرد الحق في حرية التنقل وفي اختيار محل إقامته داخل حدود الدولة، وأن لكل فرد الحق في مغادرة أي بلد بما في ذلك بلده وفي العودة إلى بلده)^(٤)، وتضمن العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية الصادر سنة ١٩٦٦ هذا الحق وذلك بالمادة (١٢) منه إذا جاء فيها:- (كل شخص لديه صفة قانونية داخل إقليم دولة ما، في أرض هذه الدولة، لديه الحق في حرية التنقل فيها وحرية اختيار مكان إقامته)^(٥).

أما على المستوى الإقليمي، فنجد أن العديد من المواثيق قد تضمنت هذا الحق، ومن تلك المواثيق، الميثاق الإفريقي لحقوق الإنسان الصادر سنة ١٩٨٦، إذ أقر لكل فرد الحق في الانتقال داخل وطنه ولا يحق للسلطات منعه من ممارسة هذا الحق إلا وفقًا لمصلحة معينة، وأن لكل فرد حق السفر بحرية إلى وطنه أو من وطنه إلى الخارج ولا يسمح بفرض القيود عليه إلا في حدود القانون التي تكون من متطلبات حماية الأمن القومي والقانون والنظام والصحة والأخلاق العامة^(٦)، وتضمنت الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان الصادرة سنة ١٩٥٠، الحق في حرية التنقل واختيار مكان الإقامة وحق مغادرة البلاد^(٧)، كما كفل ميثاق الأمم المتحدة الصادر سنة ١٩٤٥ حماية الحقوق والحریات الفردية إذ جاء فيه:- (... وتعزيز حقوق

(١) فارس حسان، مقال بعنوان(حرية التنقل في القانون الدولي)، منشور في جريدة سوريتنا بتاريخ ٢٠١٦ على الرابط التالي، www.souriaatnypress.net، آخر دخول للموقع بتاريخ ٢٢/٣/٢٠١٩.

(٢) ياسر عطوي عبود الزبيدي، الحق في حرية التنقل (دراسة مقارنة)، اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية القانون جامعة بغداد، ٢٠٠٧، ص ٩-١٠.

(٣) سورة الاسراء: الآية (٧٠).

(٤) ينظر الإعلان العالمي لحقوق الإنسان الصادر سنة ١٩٤٨.

(٥) ينظر المادة (١٢) من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية الصادر سنة ١٩٦٦.

(٦) ينظر الميثاق الأفريقي لحقوق الإنسان الصادر سنة ١٩٨٦.

(٧) ينظر الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان الصادرة سنة ١٩٥٠.

الأنسان والحريات الأساسية للناس جميعاً والتشجيع على ذلك إطلاقاً، بلا تمييز بسبب الأصل والجنس واللغة والدين ولا تفرق بين الرجال والنساء)^(١) .

وأكد إعلان القاهرة لحقوق الإنسان في الإسلام الصادر سنة ١٩٩٠ في ديباجته على أنه:- (الحقوق الأساسية والحريات العامة في الإسلام جزء من دين المسلمين لا يملك أحد بشكل مبدئي تعطيلها كلياً، أو جزئياً، أو خرقها أو تجاهلها في أحكام إلهية تكليفية أنزل الله بها كتبه، وبعث بها خاتم رسله (ص) وتمم بها ما جاءت به الرسالات السماوية، وأصبحت رعايتها عبادة، وإهمالها، أو العدوان عليها منكرًا في الدين وكل إنسان مسؤول عنها بمفرده، والأمة مسؤولة عنها بالتضامن) .

وقد تخضع حرية السفر لقيود عدة، وأبرزها صدور حكم قضائي بالسجن أو الحبس، وقد تكون قيود دستورية تنظيمية كالحفاظ على النظام العام أو عناصره كالصحة العامة، والأخلاق والسكينة العامة، وقد يكون التقيد راجع لظروف استثنائية طارئة كحالة الحرب، أو انتشار وباء، أو عصيان، أو تمرد، كما قد يكون التقيد وفقاً لإجراءات الضبط الإداري^(٢) .

هذا وإن الاعتداءات التي تستهدف الطائرات المدنية، تمس بالاعتبار الأول حق الفرد في السفر والتنقل، وهذا دون أدنى شك ينطوي على المساس بحق الإنسان في الحياة، على اعتبار إن الاعتداءات التي تقع على الطائرات المدنية لا تنقف عند ذات الطائرة، بل إنها تمتد لتشمل الركاب الموجودين على متنها، وهذا ما يشكل مساساً بحق الإنسان في الحياة، الحق الذي حرصت المواثيق الدولية والتشريعات الداخلية على صيانتها.

وعلى الرغم من أن المواثيق الدولية لم تنص بشكل صريح على حماية الطيران المدني، فإن سلامة الملاحة الجوية المدنية تدخل ضمن اطارها، وتتمتع بذات الحصانة، أو الحماية القانونية التي تتمتع بها سائر حقوق الإنسان، إذ اعترفت الجمعية العمومية للمنظمة الدولية للطيران المدني بقرارها المرقم (٣/٢٥) الصادر سنة ١٩٨٤، إذ جاء فيه:- (بأن سلامة الطيران المدني الدولي تقتضي أن تعترف جميع الدول بأهمية سلامة وأرواح الأشخاص الذين على متن الطائرات المدنية...).

(١) ينظر المادة (٣/١) من ميثاق الأمم المتحدة الصادر سنة ١٩٤٥ .

(٢) د. ياسر عطويوي الزبيدي، الحق في حرية التنقل (دراسة دستورية مقارنة)، مجلة الفرات، جامعة كربلاء، العدد(٤)، ٢٠٠٨، ص ١١ .

وفي الحقيقة إن حماية أرواح الأشخاص الموجودين على متن الطائرات المدنية تعتبر طبقاً لمبادئ القانون الدولي المعاصر، أحد الحقوق الأساسية للإنسان، باعتبار إن سلامة ركاب الطائرات المدنية وحماية أرواحهم تنطوي في إطار الحق في الحياة، هذا الحق الذي يتصدر قائمة الحقوق التي يتمتع بها الأشخاص، ولما كان القانون الدولي قد فرض التزاماً صريحاً على الدول، من أجل التعاون بالمحافظة على أفضل وجه على الحقوق الأساسية للفرد، فإنه ينبغي على الدول أن تلتزم بهذا التعاون لكفالة الحماية لركاب الطائرات المدنية، والمحافظة على حقهم الأساسي في الحياة إثناء وجودهم على الطائرة المدنية، لأن حق الإنسان في الحياة يجب حمايته في كل الأوقات ومهما كانت الظروف^(١).

كما أن حق التنقل والسفر يعد مبدأ دستوري أصيل^(٢)، إذ حرصت الدساتير بالنص على هذا الحق في متونها، وقد تناول الدستور العراقي لسنة ٢٠٠٥ هذا الحق، إذ جاء فيه:- (العراقي حرية التنقل والسفر والسكن داخل العراق وخارجه)^(٣)، وتضمن الدستور المصري حق السفر والتنقل وذلك في دستور سنة ٢٠١٤^(٤)، كما تضمن الدستور الإماراتي هذا الحق وذلك دستور سنة ١٩٧١، إذ جاء فيه بأنه:- (حق النقل والإقامة مكفول للمواطنين في حدود القانون)^(٥).

ومن خلال ما تقدم، نستنتج إن الحق في السفر أقرته الشريعة الإسلامية، إذ نرى إنها كانت سبابة في حماية هذا الحق، كما إن المواثيق والدساتير الدولية والإعلانات العالمية قد اعترفت بهذا الحق بشكل صريح وأسبغت عليه حمايتها، وهذا ما نستنتج منه إن الطيران المدني يدخل بالضرورة في إطار تلك الحماية، على الرغم من عدم وجود نصوص صريحة بشأنه، إلا أنه ينطوي تحت النصوص التي أقرت صراحةً حق السفر والتنقل، كما تضمنت الحق في الحياة الذي يعد من أولى الاعتبارات الأساسية للإنسانية، بل أكثرها أهمية على الإطلاق، وهذا ما يعني ضرورة حماية أرواح المسافرين الذين يمتطون الطائرات المدنية، إذ تمثل حياة الأشخاص على متن الطائرة المدنية صورة خاصة من صور حق الأفراد في الحياة، وإن هذه الحالة الخاصة تستدعي تشديد الالتزام بحماية الركاب، كما أن وضع هؤلاء الأفراد يتعذر معه الدفاع عن أنفسهم في حالة

(١) د. محمد عبد الرحمن الدسوقي، الحماية الدولية للطيران المدني من الأنشطة العسكرية للدول في زمن السلم وحال الحرب، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٩، ص ٢١-٢٢-٢٣.

(٢) د. محمد بكر حسين، الحقوق والحريات العامة(حق التنقل والسفر- دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون مدعماً بأحدث احكام القضاء الإداري)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٨.

(٣) المادة(١٤) من الدستور العراقي لسنة ٢٠٠٥ النافذ.

(٤) ينظر المادة (٦٢) من الدستور المصري لسنة ٢٠١٤ النافذ.

(٥) ينظر المادة (٢٩) من الدستور الإماراتي لسنة ١٩٧١ النافذ.

ما إذا وقع اعتداء عليهم أو أي تهديد من الممكن أن يعرض أرواحهم للخطر وهم على متن طائرة محلقة في أعالي السماء .

الفصل الثاني

الأحكام الموضوعية لجرائم
الاعتداء على سلامة الطيران
المدني

بعد أن توسعت حركة النقل الجوي في كافة أرجاء العالم عقب الحرب العالمية الثانية وحتى وقتنا الحاضر، رافق ذلك التوسع الكبير ازدياد الأخطار التي تلحق بمرفق الطيران المدني، وتتجلى أهمية تلك الأخطار في العديد من الجرائم التي تمس سلامة الطيران المدني، كجريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، وجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية .

وإذا كان الموضوع يمثل تلك الأهمية فالسؤال الذي يثار في هذا الفصل عن الأركان، والشروط العامة التي تقوم بناءً عليها تلك الجرائم، ومدى مساهمة التشريعات الدولية والوطنية في معالجتها، وما هي العقوبات المفروضة في هذا الإطار؟ .

كل تلك الأسئلة ستكون محور نقاشنا في هذا الفصل الذي يقسم إلى مبحثين، نتناول في المبحث الأول منه جريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، أما المبحث الثاني سنبين فيه جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية .

المبحث الأول

جريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر

تتزايد أهمية وسائل النقل الجوي يوماً بعد يوم بسبب الخدمات التي تقدمها، وفي المقابل يبحث المجرمون عنها لتحقيق ما يسعون إليه من إيقاع أكبر قدر ممكن من الخسائر البشرية، والمادية ذات الصلة بمرفق الطيران المدني^(١)، ونظرًا لاستهداف المجرمين هذا المرفق المهم اتجهت السياسة الجنائية لحماية المصالح المتعلقة بمرفق النقل الجوي، والعناصر الأساسية التي يقوم عليها هذا المرفق الحيوي سواء من أفعال التعريض للخطر^(٢) .

وتعد جريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر إحدى صور الجرائم الماسة بأمن وسلامة الطيران المدني، إذ يمثل الخطر أحد أهم المشاكل الاجتماعية التي تؤدي إلى اضطراب أمنه واستقراره، الأمر الذي يستدعي المشرع في أغلب التشريعات الجزائية بتجريم السلوك الخطر في صورة من صور الحماية المبكرة،

(١) د. كمال احمد، الوسيط في مكافحة الإرهاب (دراسة قانونية مقارنة متخصصة في القوانين العربية)، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٧، ص ٤٥٨ .

(٢) ورقة عمل مقدمة من الأمانة العامة لهيئة أمن الطيران في الدول العربية في مجالي التشريع والتنظيم، الهيئة العربية للطيران المدني، الدورة (١٣) للجمعية العامة، الرياض، ٢٠١٠، ص ٢٥ .

وللتعرف على هذه الجريمة، ارتأينا تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب، نتعرف في المطلب الأول منه على مفهوم هذه الجريمة، ونبين أركان الجريمة في المطلب الثاني، ومناقشة الآثار الجزائية المترتبة على ارتكابها وذلك في المطلب الثالث منه .

المطلب الأول

مفهوم الجريمة

سنبين في هذا المطلب، التعريف اللغوي والاصطلاحي لجريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر وذلك من خلال تقسيمه على فرعين وعلى النحو الآتي:

الفرع الأول

تعريف الجريمة لغةً

احتوت المعاجم اللغوية على الجذر اللغوي لمصطلح التعريض للخطر، إذ إن أصل كلمة (تعريض)، من عَرَضَ، يُعْرَضُ، عَرَضًا، وجمعها عُرُضَات، مثل عَرَضَهُ إلى كذا، عُرِضَ لكذا: مُعْرَضٌ لَهُ: عَرَضَهُ للموت، للمرض، للنقد، للإهانة^(١)، وجَعَلَهُ عُرِضَةً لكذا^(٢)، بمعنى نَصَبَهُ لَهُ هَدَفًا^(٣) .

أما مصطلح الخطر، فمصدره (خَطَرَ) يخطر خَطَرًا وَخُطْرَانًا وَخَطِيرًا^(٤)، (والخاء والطاء والراء) أصلان، أحدهما القدر والمكانة، والثاني اضطراب وحركة^(٥)، فيعني كل فعل ما يكون الخوف فيه أغلب، ولذلك يُقال (خاطر الرجل)^(٦)، كما عرفه رأي آخر بأنه: (الإشراف على الهلاك)، يُقال (خاطر بنفسه)^(٧)، ويُقال، أخطر

(١) أحمد مختار عمر، مصدر سابق، ص ١٤٨٠.

(٢) د. إبراهيم أنيس، د. عبد الحليم منتصر، عطية الصوالحي، محمد خلف الله احمد، المعجم الوسيط، مكتبة الشروق الدولية، القاهرة، ٢٠٠٤، ص ٥٩٤ .

(٣) مجد الدين أبادي، المعجم المحيط، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٧١، ص ٦٦٨ .

(٤) أبا الفضل جمال الدين ابن منظور، لسان العرب، م ٤، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٧١ ص ٢٩٠ .

(٥) ابو الحسين احمد ابن فارس ابن زكريا، مصدر سابق، ص ٣٠٥ .

(٦) أحمد ابن محمد ابن علي المقرئ الفيومي، المصباح المنير في غريب الشرح الكبير، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٧، ص ١٧٣ .

(٧) إسماعيل ابن حماد الجوهري، مختار الصحاح تاج اللغة العربية وصحاح العربية، دار العلم للملايين، بيروت، ١٩٩٠، ص ٦٤٨ .

المرض رجلاً: بمعنى جعله بين السلامة والتلف^(١)، ودَقَ ناقوس الخطر، أي نسبةً إلى أمر يُهدد الناس بالهلاك، ومنطقة الخطر: علامة تُشير إلى وجود أخطار مهلكة في المنطقة المشار إليها، إذ لا ينبغي الاقتراب منها^(٢).

الفرع الثاني

تعريف الجريمة اصطلاحاً

سنوضح المعنى الاصطلاحي للجريمة، في الفقه والتشريعات، وذلك في المحوريين الآتيين:

أولاً: - تعريف الجريمة فقهاً

من خلال الاطلاع على اراء الفقهاء نجد عزوفاً واضحاً عن ايراد تعريف لهذه الجريمة، واقتصرت آراؤهم على تعريف الخطر بصورة عامة، إضافةً إلى ذلك لم يتطرق الفقهاء لفكرة التعريض للخطر بأسلوب موحد، إذ ذهب جانب منهم إلى بيان العلة من وراء تجريمها، بينما ذهب رأي آخر إلى بيان عناصر بنيانها القانوني، فقد عرفها رأي على أنها: - (تلك الجرائم التي يكتفي فيها المشرع الجنائي بأن يترتب على السلوك خطر على الحق أو المصلحة التي قرر المشرع بأنها جديرة بالحماية، وهذا الخطر يتمثل في التهديد بالضرر)^(٣)، وهذا التهديد قد يكون شفاهاً، أو كتابةً، إذ من شأن هذا التهديد إثارة الرعب، والخوف، والفرع لدى الأفراد، كما في حالة التهديد بالخطر لطائرة وهي تطلق في الجو وعلى متنها عدد من الركاب، وربما يكون هناك اشتباك مسلح على متن الطائرة وهي في الفضاء، وهذا ما يؤدي إلى زعزعة الثقة وفقدان الطمأنينة بالملاحة الجوية^(٤)، وهناك من عرفها على أنها: - (تلك الجرائم التي تكتمل، ولو لم تكن النتيجة قد حصلت فعلاً)^(٥)، أو أنها: - (حالة واقعية أي مجموعة من الآثار المادية ينشأ بها احتمال حدوث اعتداء

(١) احمد مختار عمر، مصدر سابق، ص ٢٤٣.

(٢) عبد الغني أبو العزم، المعجم الغني الزاهر، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠١٣، ص ٩٣.

(٣) زياد بن عمر بن علي الحمادي، مقال بعنوان (جريمة تعريض النقل الجوي للخطر)، منشور على الموقع التالي، www.sayhipres/indu/induy.Edu.libbac، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٤/٧.

(٤) د. سلامة إسماعيل محمد، مكافحة الإرهاب الدولي، ط٢، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٣٢٠.

(٥) د. مأمون محمد سلامة، الأحكام العامة في جرائم أمن الدولة من جهة الخارج ومن جهة الداخل، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٧، ص ١٨.

ينال الحق^(١)، ومن الملاحظ أن هذه التعريفات لجريمة التعريض للخطر، قد ركزت على العلة والغاية التي من ورائها جرم المشرع الفعل المرتكب إلا أنها لم تتناول العناصر اللازمة للبيان القانوني للجريمة .

بينما عرفها رأي آخر على أنها:- (قابلية السلوك لإحداث الضرر لحق يحميه القانون وفقاً للمجرى العادي للأمر، ويتحقق الخطر سواء كان الفاعل قد ارتكب الفعل أم على وشك ارتكابه)^(٢)، ويتبين من هذا التعريف أنه قد استند في تحدد الخطر لمعيار المجرى العادي للأمر، أي أن السلوك يشكل خطراً ما دام يؤدي الى نتيجة تهدد المصلحة المحمية وفقاً للمجرى العادي، وسواء كان الفاعل قد أتم الجريمة أم قبل ذلك، أي بمعنى أن الخطر يتحقق سواء تم الفعل وحصلت النتيجة أم لم تحصل .

ثانياً:- تعريف الجريمة تشريعاً

من خلال استقراءنا لنصوص الاتفاقيات الدولية والنصوص الوطنية نجد أنهما لم يتضمنا تعريفاً للجريمة، إذ أثرت تلك الاتفاقيات أن تتناولها بواسطة النص على الأفعال التي تتكون منها تلك الجريمة .

وقد احتوت القوانين العقابية للدول المقارنة على نصوص تتضمن جريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر وسواء ارتكبت بشكل عمدي أم غير عمدي، ومن خلال تتبع موقف المشرع العراقي نجد أنه نص عليها ضمن الفصل الثالث من الباب السابع من قانون العقوبات النافذ، وبالمواد (٣٥٦/٣٥)، إذ جاء فيه:- (يعاقب...من عرض عمدًا للخطر بأية طريقة كانت سلامة الملاحة الجوية أو المائية أو سلامة قطار أو سفينة أو طائرة أو اية وسيلة من وسائل النقل العام)، وجاء فيه:- (يعاقب... أو بإحدى هاتين العقوبتين من تسبب بخطئه في حصول حادث لإحدى وسائل المواصلات العامة البرية أو المائية أو الجوية من شأنه تعطيل سيرها أو تعريض الأشخاص الذين فيها للخطر)^(٣)، كما تناولها المشرع المصري في قانون العقوبات، إذ جاء فيه:- (من عرض للخطر عمدًا سلامة وسائل النقل العامة البرية أو المائية أو الجوية...)^(٤)، وكذلك الحال في التشريع العقابي الإماراتي، إذ نص على أنه:- (يعاقب ... كل من تسبب بخطئه في حصول حادث لإحدى وسائل المواصلات العامة المائية أو الجوية أو البرية من شأنه تعطيل سيرها أو تعريض

(١) د. محمود نجيب حسني، علاقة السببية في قانون العقوبات، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٣، ص ١٠٨ .

(٢) د. أحمد حسام طه، تعريض الغير للخطر في القانون الجنائي، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية القاهرة، ٢٠٠٤، ص ٦٤ .

(٣) المادة (٣٥٦/٣٥٤) من قانون العقوبات العراقي النافذ .

(٤) المادة (١٦٧) من قانون العقوبات المصري النافذ .

الأشخاص للخطر...^(١))، فنرى أن التشريعات قد سلكت مسارًا موحدًا في تناولها نصوص الجريمة، كما ويتضح من خلال النصوص السابقة أن المشرع جرم الأعمال التي تؤدي إلى تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر سواء تمت الجريمة بصورة عمدية أم بصورة غير عمدية (الخطأ) .

ويبرر المشرع موقفه في تجريم هذه الطائفة من الجرائم، بأن دور القانون الجنائي لا ينحصر فقط بعد وقوع الجريمة لغرض فرض العقاب على المجرم والمساهمين في ارتكاب الجريمة، وإنما يمكن أن يتدخل في مرحلة مبكرة سابقة على وقوع الجريمة^(٢)، كما أن إيجاد جريمة تتكون من التعريض للخطر، أو التهديد به، تم إقرارها في المؤتمر الدولي العاشر لقانون العقوبات، إذ جاء فيه:- (وبناءً على ذلك فإن المؤتمر الدولي العاشر لقانون العقوبات يضع في الاعتبار: أن السياسة التشريعية التي تصيغ جرائم من مجرد أفعال التعريض والتهديد بالخطر لا تتعارض مع المبادئ العامة للقانون الجنائي وذلك بشرط أن تحترم هذه السياسة متطلبات التعريف القانوني بصفة خاصة عن طريق تجنب المفاهيم التي تصاغ باصطلاحات مبهمة للغاية أو غير دقيقة، وأن عدّ التهديد والتعريض للخطر جريمة جنائية يمثل فقط حلًا أخيرًا يتم اللجوء إليه عند عدم كفاية الوسائل غير العقابية لمنع الجريمة، ويجب تحديد مبدأ الخطر المفترض بعناية واهتمام وتوفير إمكانية إقامة الدليل على العكس حتى لا يطبق هذا الافتراض على الأقل في الحالات التي ينص عليها القانون صراحة)^(٣) .

أما التشريعات الخاصة بالطيران المدني، فأنها تناولت الصور التي تشكل مساسًا بالطيران، وفيما يتعلق بموقف التشريع العراقي، نرى أن المشرع أحال بالمادة (١٨٩) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ، تحديد الأفعال والجرائم التي تشكل الجريمة إلى الاتفاقيات الدولية التي تم الانضمام إليها، إذ جاء فيها أنه: (تطبق أحكام القوانين المرعية والمعاهدات والاتفاقيات الدولية المنضمة إليها الدولة فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني) .

أما موقف قانون الطيران المدني المصري والإماراتي، نرى أن كلا القانونين قد تضمنتا الأفعال التي تشكل جريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، ولكن تلك التشريعات أدرجت أفعال أخرى إضافة للأفعال

(١) المادة (٢٩٢) من قانون العقوبات الإماراتي النافذ .

(٢) د. رنا إبراهيم العطور، جريمة تعريض الغير للخطر في قانون العقوبات الفرنسي، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، العدد(٢)، المجلد(٨)، ٢٠١١، ص ١٥٠ .

(٣) المؤتمر الدولي العاشر لقانون العقوبات، المجلة الجنائية القومية، العدد(١)، المجلد(١٣)، المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية، القاهرة، ١٩٧٠ .

الواردة في قانون العقوبات، ومن ثمّ تدخل في إطار التجريم، كحالة قيادة إحدى وسائل النقل الجوي التي لا تحمل العلامات الدالة على جنسيتها أو دولة تسجيلها أو تحمل علامات غير صحيحة، أو غير واضحة بقصد إخفاء الجنسية، أو دولة التسجيل وذلك بدون تصريح من سلطة الطيران المدني، أو قيادة طائرة، أو بالعمل ضمن طاقمها في حالة سكر، أو تحت تأثير مسكر، أو مخدر^(١) .

وبعد أن عرضنا موقف الفقه والتشريعات من جريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، يمكننا أن نعرفها على أنها:- الإخلال بالوضع الآمن للطائرة بكل فعل من شأنه تعريضها بما فيها للخطر .

المطلب الثاني

أركان الجريمة

لكي يشكل السلوك الإنساني جريمة بالمعنى القانوني، ينبغي أن تتوفر عناصر معينة، والتي يشكل وجودها شرطاً لازماً لقيام الجريمة، وهذه العناصر يطلق عليها أركان الجريمة^(٢)، وجريمة الاعتداء على سلامة الطيران المدني حالها حال أي جريمة أخرى، تتكون من ركنين هما، الركن المادي، والركن المعنوي، ولغرض بيان كل ركن من هذه الأركان على حدة، ينبغي أن نقسم هذا المطلب إلى فرعين، نبين في الفرع الأول الركن المادي، أما الفرع الثاني سنناقش فيه الركن المعنوي .

الفرع الأول

الركن المادي

ينقسم الركن المادي لجريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر إلى قسمين هما، ماديات الجريمة، ومحل الجريمة، لذلك سوف نتناول كل منهما على حدة، في الفقرتين التاليتين .

(١) المادة (١٧٠) من قانون الطيران المدني المصري النافذ، المادة (٧٠) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

(٢) د. علي حسين الخلف، د. سلطان عبد القادر الشاوي، المبادئ العامة في قانون العقوبات، ط٢، العاتك لصناعة الكتاب، القاهرة، ٢٠١٠، ص ١٣٧ .

أولاً:- ماديات الجريمة

يتكون الركن المادي لجريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر شأنه شأن بقية الجرائم، من ثلاثة عناصر هي، السلوك الإجرامي، والنتيجة الإجرامية، والعلاقة السببية، لذلك سنوضح هذه العناصر في المحاور التالية .

١- السلوك الإجرامي: يعرف السلوك الإجرامي بأنه:- (النشاط المادي الخارجي المكون للجريمة)^(١)، فالقيام أو الامتناع عن النشاط، هو الذي يُبرز الجريمة إلى حيز الوجود، ومن ثمَّ يشكل السلوك الإنساني الإرادي جريمة^(٢) .

والسلوك الإجرامي المكون لجريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر يتمثل باستخدام القوة، أو التهديد بها، بمعنى محاولة القيام بأعمال عنف على متن الطائرة كوضع جهاز، أو مواد متفجرة من شأنها تدمير الطائرة، أو التسبب لها بأضرار بالغة وبالتالي تعريض سلامتها للخطر^(٣)، وممكن أن يتسع هذا المفهوم ليشمل وسائل الاكراه المعنوي، إذ قد يقوم الجاني بتهديد قائد الطائرة بإحداث خطر جسيم وإن كان الواقع لا يفصح عن هذا التفسير، أو القيام بتبليغ معلومات كاذبة من شأنها تعطيل مسار الطائرة وتعريضها للخطر^(٤).

والسلوك الجرمي تضمنته القوانين العقابية، ويمكننا القول أن تلك القوانين قد وضعت الخطوط العامة لهذه الجريمة، وتركت التفاصيل للقوانين الخاصة بالطيران المدني، إذ تضمن قانون العقوبات العراقي نصًا يجرم السلوك الذي من خلاله تتعرض الطائرة المدنية للخطر، إذ نص على أنه:- (يعاقب...من عرض عمدًا للخطر بأية طريقة كانت سلامة الملاحة الجوية...)^(٥)، وتناولها التشريع العقابي المصري إذ نص على

(١) د. علي حسين الخلف، د. سلطان عبد القادر الشاوي، المصدر نفسه، ص ١٣٩ .

(٢) د. محمد علي السالم الحلبي، مصدر سابق، ص ٢٣١ .

(٣) يرجع أول حادث لتعريض طائرة مدنية للخطر لسنة ١٩٤٩ في الفلبين، عندما قامت إحدى السيدات بوضع مجموعة متفجرات (ديناميت) في إحدى الطائرات لغرض قتل زوجها الذي كانت تقله الطائرة، ونتج عن الحادث انفجار الطائرة ووفاة الزوج وباقي الركاب، كذلك الحادث الذي وقع سنة ١٩٥٥، إذ انفجرت طائرة أمريكية بعد إقلاعها بحوالي (١١) دقيقة وبعد إجراءات التحقيق تبين إنه قد تم وضع مواد متفجرة في أربع حقائب للمسافرين، وتخلف عن الحادث وفاة (٥٥) راكب ومن ضمنهم طاقم الطائرة .

(٤) سامح أحمد رفعت أبو ذكري، خطف الطائرات (دراسة مقارنة) رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٩٩٧، ص ١٣٢ .

(٥) المادة (٣٥٤)، من قانون العقوبات العراقي النافذ .

أنه:- (كل من عرض عمدًا سلامة وسائل النقل العامة البرية، أو المائية، أو الجوية، أو عطل سيرها يعاقب ...^(١))، كما أورد التشريع العقابي الإماراتي نصًا يجرم صورة ارتكاب الجريمة بطريقة غير عمدية، إذ نص على أن إذ نص على أنه:- (يعاقب ... كل من تسبب بخطئه في حصول حادث لإحدى وسائل المواصلات العامة المائية أو الجوية أو البرية من شأنه تعطيل سيرها أو تعريض الأشخاص للخطر...)^(٢).

نلاحظ أن التشريعات الجزائية قد انتهجت مسارًا موحدًا في تناولها للسلوك الإجرامي لهذه الجريمة، ولو لاحظنا النصوص السابقة بدقة، نرى أن جميعها قد تضمنت عبارة (من عرض عمدًا للخطر)، ومن الواضح أنها صياغة عامة، إذ إنّ المشرع لم يدرج صورًا للأفعال التي من خلالها يتكون السلوك الإجرامي الذي يعرض سلامة الطائرة للخطر، ويمكننا أن نرجع السبب في عدم ذكر المشرع لتلك الأفعال، بأنه ترك الباب مفتوحًا ليشمل كل الأفعال الممكن استحداثها مستقبلاً بفعل التطورات التي تطرأ في المجال التكنولوجي، والتي تعرض سلامة الطائرات المدنية للخطر، أو إنه أعطى المجال للقوانين الخاصة بالطيران المدني للنص عليها، كما قد لم يرتأى المشرع تقييد سلطة القاضي بأفعال وصور تتنافى مع التطور الحاصل في هذه الجرائم، ونرى لو أن القوانين العقابية تتضمن صورًا للسلوك الذي من خلاله تتم الجريمة .

وتتمثل صور وأنماط السلوك الإجرامي في جريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، بالأفعال التي أوردتها القوانين الخاصة بالطيران المدني، والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني، إذ احتوى قانون الطيران المدني العراقي ضمناً على عدة صور لارتكاب الجريمة، إذ أن المشرع أحال تحديد هذه الصور للاتفاقيات الدولية التي انضم إليها العراق^(٣) .

وهذا يعني أن الأحكام الواردة في اتفاقيتي طوكيو المبرمة سنة ١٩٦٣، واتفاقية مونتريال المبرمة سنة ١٩٧١، تطبق في هذا الموضوع، إذ نصت اتفاقية طوكيو على أنه:- (١- تطبق هذه الاتفاقية على: أ- الجرائم الخاضعة لأحكام قانون العقوبات، ب- الأفعال التي تعد جرائم أو لا تعد كذلك والتي من شأنها أن تعرض أو يحتمل أن تعرض للخطر سلامة الطائرة، أو الأشخاص، أو الأموال الموجودة فيها، أو تعرض للخطر حسن النظام والضبط على متنها)^(٤)، أما اتفاقية مونتريال، فأنها تناولت عدة صور لارتكاب هذه الجريمة، ومن الجدير بالذكر أن هذه الاتفاقية تعد رائدة على الأقل في اتجاه واحد، إذ إنّها لم تشترط أن

(١) المادة (١٦٧) من قانون العقوبات المصري النافذ .

(٢) المادة (٢٩٢) من قانون العقوبات الإماراتي النافذ .

(٣) المادة (١٨٩) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٤) المادة (١/١) من اتفاقية طوكيو .

يكون الجاني أو شركائه على متن الطائرة عند ارتكاب أحد الأفعال التي تعرض سلامة الطائرة للخطر^(١)، ووفقًا للاتفاقية فإن الأفعال التي تعرض سلامة الطيران المدني للخطر هي: - (١) - يُعد مرتكبًا لجريمة أي شخص يرتكب عمدًا ودون حق مشروع فعلًا من الأفعال الآتية: - أ- أن يقوم بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران، إذا كان هذا العمل من شأنه أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر، ب- أن يدمر طائرة في الخدمة، أو يحدث بها تلفًا يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحتمل أن يعرض سلامتها في حالة طيران للخطر، ج- أن يقوم بأي وسيلة كانت بوضع أو التسبب في وضع جهاز، أو مادة في طائرة في الخدمة يحتمل أن يدمر هذه الطائرة، أو أن يحدث بها تلفًا يحتمل أن يعرض سلامتها في حالة الطيران للخطر، د- أن يدمر أو يتلف تسهيلات الملاحة الجوية، أو أن يتدخل في تشغيلها إذا كان من شأن، أي من هذه الأفعال احتمال تعريض سلامة الطائرات في حالة الطيران للخطر، هـ- أن يقوم بإبلاغ معلومات يعلم إنها كاذبة^(٢) معرضًا بذلك سلامة الطائرات في حالة الطيران للخطر^(٣) .

وكما هو واضح بأن الحالات الأربعة الأولى تعد وسائل مادية إيجابية لارتكاب الجريمة، أما الحالة الأخيرة فتعد وسيلة معنوية لارتكاب الجريمة، بالإضافة إلى ذلك فقد تضمنت الاتفاقية حالتي المساهمة والشروع، إذ جاء فيها: - (يعد كذلك مرتكبًا لجريمة أي شخص يرتكب فعلًا من الفعلين الآتيين: أ- أن يشرع في ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة ، ب- أن يكون شريكًا لشخص يرتكب، أو يشرع في ارتكاب أي من تلك الجرائم)^(٤)، كما تشترط الاتفاقية في كل فعل من تلك الأفعال النية الإجرامية، واللامشروعية في ارتكاب الفعل، ووقوع الفعل على طائرة وهي في حالة طيران^(٥) .

وعلى الرغم من أن الاتفاقيات الدولية، لا تحتوي على التجريم بالمعنى المعروف في القوانين العقابية، لكن الالتزام الوارد في تلك الاتفاقيات كان عبارة عن توجيه أدبي ينبغي على الدول أن تلتزم به من خلال تجريم

(1) Mikko huttunen، use of civil air craft as a weapon، bechetors thesis internation law، faculty of law، university of Lapland, Finland, 2013، p16 .

(٢) في يناير من سنة ٢٠١١ تسبب أحد الركاب الأردنيين في تأخير طائرة تابعة لشركة (فلاي دبي الإماراتية) بالرحلة المرقمة (٢١٤٤) والتي كانت على وشك الإقلاع من مطار الملكة علياء في الأردن إلى مطار دبي الدولي في الإمارات العربية المتحدة، لأن الراكب ادعى بأن في حوزته مواد متفجرة مما أدى إلى تأخر اقلاع الطائرة ولمدة تتجاوز الساعة .

(٣) المادة (١) من اتفاقية مونتريال .

(٤) المادة (١) من اتفاقية مونتريال .

(٥) عز الدين الطيب آدم، اتفاقية مونتريال لأمن الطيران المدني وقضية لوكربي، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية القانون، جامعة بغداد، ١٩٩٩، ص ٢٣ .

الأفعال التي تعرض للخطر سلامة الطائرة في قوانينها الداخلية، وأن تكون العقوبات المفروضة عقوبات مشددة^(١).

أما التشريعات الخاصة بالطيران المدني للدول المقارنة محل البحث، فإنها أوردت ذات الأفعال التي حددتها اتفاقية مونتريال^(٢)، ومن ثم فإن السلوك الإجرامي الذي تضمنته قوانين الطيران المدنية، لا يختلف في جوهره عن النصوص التي تناولتها التشريعات العقابية الوطنية والاتفاقيات الدولية، إلا أن القوانين الخاصة بالطيران المدني قد اضافت بعض الأفعال لتلك التي نصت عليها التشريعات، كحالة قيام قائد الطائرة بالطيران بإهمال أو رعونة على وجه يعرض حياة الآخرين للخطر، كما حضرت التحليق على مقربة من طائرة أخرى على وجه يشكل خطر التصادم معها^(٣)، أو يعرض سلامتها للخطر، كما منعت أي شخص من أن يقود الطائرة أو يعمل كأحد أفراد طاقمها، إذا كان تحت تأثير مسكر أو مخدر^(٤)، وبذلك فإن السلوك الإجرامي في جريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر يتمثل بصورة حركة عضوية خارجية تؤدي إلى تعريض سلامة الطيران المدني للخطر بأية طريقة وبأية وسيلة كانت، ووفقاً لذلك يستبعد من نطاق الأفعال التفكير أو التصميم على ارتكاب الجريمة .

ومن خلال طرحنا للنصوص التي تجرم أفعال تعريض الطائرات المدنية للخطر، نرى أن صور وأنماط السلوك تتباين في ارتكاب الجريمة، ويرجع هذا التباين إلى التطور الهائل في الوسائل التي تستعمل في الاعتداءات التي تعرض الطائرة ومن على متنها للخطر، إذ من الممكن أن تتحقق الجريمة بسلوك إيجابي أو سلوك سلبي، كما أنه يجوز ارتكابها عن طريق وسائل مادية أو وسائل معنوية .

(١) المادة (٣) من اتفاقية مونتريال .

(٢) ينظر الباب الثاني عشر من قانون الطيران المدني المصري النافذ، والباب الثامن من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

(٣) كما هو الحال في الحادثة التي وقعت في ألمانيا سنة ٢٠٠٢، حيث دمرت الطائرتان وراح ضحيتها (٧١) راكباً، بسبب عدم اتباع قائد الطائرة للتعليمات الصادرة إليه من برج المراقبة، ينظر في ذلك، كمال ضيف، "سكاي غايد" أمام القضاء في قضية حادث أوبرلينغن، تقرير منشور على الموقع التالي، <https://www.swissinfo.ch/ara/>، آخر دخول للموقع بتاريخ ٢٠٢٠/٧/٨ .

(٤) المادة (١٩٨) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ، والمادة (٤٦) من قانون الطيران المدني المصري النافذ، والمادة (٢٤) من قانون الطيران المدني الاماراتي النافذ .

٢ - النتيجة الجرمية: - تعرّف النتيجة الجرمية بأنها: - (الأثر الطبيعي المترتب على السلوك متى أُعتبر من الوجهة التشريعية عدواناً على حق أو مصلحة يحميها القانون)^(١)، فللنتيجة الجرمية مدلولان، هما المدلول المادي و المدلول القانوني، ويعني بالمدلول المادي، النتيجة الحاصلة كأثر لنشاط الفاعل، إذ ينبغي أن يكون لها أثر ملموس، أما المدلول القانوني، فيعني الاعتداء على الحق الذي يصونه القانون^(٢)، والنتيجة الجرمية كعنصر من عناصر الركن المادي، فأنها ليست ضرورية التحقق في جميع الجرائم، إذ توجد بعض الجرائم يقوم ركنها المادي بمجرد حصول السلوك دون حاجة لوقوع النتيجة^(٣).

كما أن الغالب في القانون هو تجريم النتائج الضارة المترتبة على السلوك، أما تجريم النتائج الخطرة فالأمر نادر الحدوث، وجريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، فإن النتيجة الخطرة هي السمة البارزة فيها، فالغاية من اتجاه إرادة المشرع لتجريم الأفعال التي تتطوي على تعريض سلامة الطيران المدني للخطر، هو لمنع وقوع النتائج الضارة والتي تشكل مساساً بالحق والمصلحة المحمية في هذه الجريمة، فعنصر الخطر في هذه الجريمة، يشكل صورة خاصة بالنسبة للضرر، لأنه يمثل احتمالية الضرر الذي قد يفترضه المشرع تارةً، فنكون أمام جريمة ذات خطر مجرد، إذ أنّ القانون لا يتطلب فيها درجة معينة من الخطر لتهديد المصالح محل الحماية، وإن ما يطلبه المشرع سلوك يطابق النص التجريمي، وتارةً أخرى قد لا يكون الخطر مفترضاً من قبل المشرع، فهنا نكون أمام جريمة ذات خطر ملموس وواقعي التي يشترط لتوافرها إثبات أن السلوك يؤدي إلى تعريض المصلحة المحمية لضرر فعلي، وهنا تكون رابطة السببية محل للبحث والاثبات من قبل المحكمة شأنها شأن جرائم الضرر، ثم أن درجة الخطر في هذا الموضوع، ينبغي أن تكون وفقاً للتجارب التي تكشف عن مقدار الخطر الفعلي المتطلب والذي يشكل مساساً بسلامة الطيران المدني، فتجريم السلوك وفقاً لخطورته الفعلية، يقتضي أن يكون من خلال تقييم أهل الخبرة في هذا المجال^(٤).

ويقدر ما تمنحونه وتضيفه سياسة التجريم من حماية مبكرة على المصالح المعتبرة في مجال سلامة الطيران المدني، بقدر ما تثار مشكلات موضوعية بشأنها، ومن أهم هذه المشكلات التي تثار بهذا الصدد، هو مدى تصور الشروع في هذه الفئة من الجرائم؟ وبهذا الصدد انقسم الفقه إلى اتجاهين، إذ ذهب جانب من

(١) د. سليمان عبد المنعم، النظرية العامة لقانون العقوبات، مصدر سابق، ص ٤٠٩ .

(٢) د. محمد علي السالم الحلبي، مصدر سابق، ص ٢٣٦ .

(٣) د. علي حسين الخلف، د. سلطان عبد القادر الشاوي، مصدر سابق، ص ١٤٠ .

(٤) حازم حسن الجمل، نظام المسؤولية الجنائية عن جرائم تعريض سلامة الطيران المدني الإماراتي للخطر (دراسة تحليلية تأصيلية مقارنة)، مصدر سابق، ص ٥٩٤ .

الفقه إلى عدم تصور الشروع في هذه الجرائم، باعتبار أن الركن المادي في هذه الجرائم، عبارة عن سلوك مجرد تتم الجريمة بارتكابه، أي أن هذه الجرائم إما أن تقع أو لا تقع^(١)، في حين ذهب الاتجاه الأخر، إلى تصور الشروع في هذه الطائفة من الجرائم، فلا فرق بين جرائم الخطر وجرائم الضرر، إذ أن النتيجة كما تتوفر في صور الإضرار الفعلي بالمصلحة، فأنها تتوقف عند حد تعريض هذه المصلحة لضرر محتمل، وهذا الاتجاه مؤيد من قبل محكمة النقض المصرية^(٢).

ونحن نوافق الاتجاه الثاني بدلالة النص الوارد في اتفاقية مونتريال، إذ أن الاتفاقية جاءت بعبارة واضحة وصريحة بعدما ذكرت الأفعال الجرمية التي تعرض سلامة الطائرة للخطر، إذ نصت على أنه:- (يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يرتكب فعلاً من الفعلين الآتيين: أ- أن يشرع في ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة...^(٣))، هذا على المستوى الدولي، أما التشريع الوطني الخاص بالطيران المدني، فنجد أنه قد انتهج موقف الاتفاقيات الدولية، وفيما يخص المشرع المصري فقد اتخذ موقف الصمت بهذا الخصوص، أما المشرع الإماراتي فإنه أورد نص واضح بهذا الشأن، إذ نص على أن:- (يعد مرتكباً لجريمة اعتداء على الطائرة أي شخص يرتكب عمداً، أو يشرع في ارتكاب، أو يكون شريكاً لشخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب دون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية...^(٤))، فيلاحظ على النص أن المشرع أقر بالشروع في جريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر .

ج- علاقة السببية: لا يتكامل الركن المادي للجريمة إلا بتوافر العلاقة السببية بين السلوك الجرمي والنتيجة، إذ أن علاقة السببية هي الصلة التي تربط السلوك الجرمي، والنتيجة الجرمية، وعليه فإنّ العلاقة السببية لا

(١) ومن أصحاب هذا الاتجاه، د. عبد العظيم مرسى وزير، شرح قانون العقوبات القسم العام، ج١، دار النهضة العربية، القاهرة، ط٤، ٢٠٠٦، ص٢٩١، د. عبد العظيم مرسى وزير، افتراض الخطأ كأساس للمسؤولية الجنائية (دراسة مقارنة في النظامين اللاتيني والإنكلسوني)، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٨، ص٢٩، د. علي راشد، القانون الجنائي المدخل وأصول النظرية العامة الثابتة، ط٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٤، ص٣٦٣. نقلاً عن، حازم حسن الجمل، نظام المسؤولية الجنائية عن جرائم تعريض سلامة الطيران المدني الإماراتي للخطر (دراسة تحليلية تأصيلية مقارنة)، المصدر السابق، ص٥٩٢ .

(٢) من أصحاب هذا الرأي، د. فوزية عبد الستار، شرح قانون العقوبات القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٦، ص٢٤٩، د. يسر أنور علي، شرح قانون العقوبات القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨، ص٢٤٥. نقلاً عن، حازم حسن الجمل، نظام المسؤولية الجنائية عن جرائم تعريض سلامة الطيران المدني الإماراتي للخطر (دراسة تحليلية تأصيلية مقارنة)، المصدر السابق، ص٥٩٢ .

(٣) المادة (٢/١) من اتفاقية مونتريال .

(٤) المادة (٥٥) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

تتوافر إلا إذا تم إثبات إن السلوك هو السبب المؤدي إلى حدوث النتيجة الجرمية، وتتجلى أهمية هذا العنصر في تحديد المسؤولية الجنائية للمتهم^(١).

وفي جريمة تعريض سلامة الطيران المدني للخطر، فإن العلاقة السببية تكون كامنة، يتم الوصول إليها عن طريق الافتراض، فإن المحكمة تستنتج قيام رابطة السببية من خلال الاحتمال القاطع بصلاحيه السلوك في إحداث النتيجة الضارة، ففي جرمي إبلاغ المعلومات الكاذبة، وجريمة وضع جهاز، أو مادة في الطائرة يحتمل تعريضها للخطر، يرجع تحديد خطورة الفعل، وفرض العقاب عليه إلى معيار التوقع والاحتمال المعمول به في نظرية السببية الملائمة، ومن ثم يلزم أن لا يكون احتمال الضرر تافهًا، وهنا يتعين على القاضي، التحقق من توافر العلاقة السببية كعنصر في الركن المادي للجريمة بين السلوك والنتيجة الجرمية، ويقوم القاضي عند إثباتها بإتباع الأساس الذي يتحقق من خلاله في الجرائم ذات الضرر، ويرى جانب من الفقه ويؤيده جانب كبير من القضاء، إن المعيار المعول به في قياس التوقع، أو الاحتمال الذي تبنى عليه صفة الخطورة الإجرامية في جريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، هو معيار موضوعي وليس معيار شخصي، بمعنى أنه لا ينظر إلى الجانب النفسي للجاني، من ناحية التوقع والاحتمال، وإنما يعتد بالمعيار الموضوعي، وعليه فإن الجانب النفسي لمرتكب الجريمة لا يقيد في تقرير رابطة السببية، وإن كان يفيد في الركن المعنوي للجريمة^(٢).

ثانيًا: - محل الجريمة

يتجسد محل الجريمة في (الطائرة المدنية)، إذ إن القاعدة العامة في القانون هي أن الفعل متى ما أنتج خطورة على الحق أو المصلحة المحمية التي يستهدفها القانون بحمايته فإنه يعد جريمة بغض النظر عن مكان وزمان ارتكابه، لكن في بعض الأحوال يخرج المشرع عن القاعدة العامة، كأن يشترط المشرع ارتكاب

(١) د. أمين مصطفى محمد، قانون العقوبات القسم العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٤، ص ٢٠٣.

(٢) من أصحاب هذا الاتجاه، د. محمود نجيب حسني، علاقة السببية في قانون العقوبات، مصدر سابق، ص ١٦١، د. مأمون محمد سلامة، قانون العقوبات القسم العام، ط٣، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٩٠، ص ١٦٩، د. رؤوف عبيد، السببية الجنائية (دراسة تحليلية بين الفقه والقضاء)، ط٤، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٤، ص ٣٥. نقلًا عن، حازم حسن الجمل، نظام المسؤولية الجنائية عن جرائم تعريض سلامة الطيران المدني الإماراتي للخطر (دراسة تحليلية تأصيلية مقارنة)، المصدر السابق، ص ٦٠٣-٦٠٤.

الفعل في مكان ما أو في حالة ما حتى يصح أن يكون ذلك الفعل جريمة^(١)، فالقوانين العقابية للدول المقارنة بينت محل الجريمة من دون أن تبين التفاصيل الأخرى التي وضحتها القوانين الخاصة بالطيران المدني^(٢)، فالقوانين الخاصة بالطيران المدني اشترطت أن تتم الأفعال التي تعرض سلامة الطائرة للخطر عندما تكون في حالة طيران^(٣)، وعندما تكون الطائرة في الخدمة^(٤)، وفيما يتعلق بقانون الطيران المدني العراقي نجد أنه أحال تحديد الأفعال التي تشكل جرائم إلى الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني التي انضم إليها العراق، وبالرجوع لتلك الاتفاقيات، نجد أنها نصت على الأفعال التي تشكل الجريمة مشترطة في تلك الأفعال أن تتم على متن طائرة في حالة خدمة وأثناء مدة الطيران^(٥).

ونص قانون الطيران المدني المصري على أنه:- (يعاقب... من ارتكب عمداً فعلاً من الأفعال التالية، ١- تدمير أو إتلاف أو تعطيل أو تخريب وسيلة من وسائل النقل الجوي أثناء فترة الطيران أو وجودها في المطار، أو في أراضي النزول)^(٦)، ويتضح من النص أن المشرع المصري قد ساوى بين ثلاث حالات، وهي حالة ما إذا وقعت الجريمة ضد الطائرة أثناء فترة الطيران، وحالة وقوعها ضد طائرة جاثمة على أرض المطار، و حالة وجودها في أراضي النزول، وقد فعل حسناً المشرع حينما جرم صورة ارتكاب الجريمة أثناء تواجدها على أرض المطار، إذ إن الجريمة الواقعة على أرض المطار وضد طائرة مدنية تدخل من ضمن الجرائم التي تشكل مساساً بسلامة مرفق الطيران المدني، فهي لا تقل أهمية عن غيرها من الجرائم الماسة بهذا المرفق، لذلك لا بد من تجريمها، كما على التشريعات الأخرى سلوك نهج المشرع المصري .

(١) د. محمد عبد الله العاصي، السياسة الجنائية الحديثة في مواجهة أفعال الخطر الواقع على سلامة الطيران المدني، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٩، ص ١١٣-١١٤.

(٢) المادة (٣٥٤) من قانون العقوبات العراقي النافذ، والمادة (١٦٧) من قانون العقوبات المصري النافذ، والمادة (٢٨٩) من قانون العقوبات الاماراتي النافذ .

(٣) عرفت المادة (٢/أ) من اتفاقية مونتريال حالة الطيران:- (تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ اللحظة التي يتم فيها إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من هذه الأبواب من أجل نزول الركاب، وفي حالة الهبوط الاضطراري يستمر اعتبار الطائرة في حالة طيران حتى تتولى السلطات المختصة مسؤوليتها عن الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال) .

(٤) عرفت المادة (٢/ب) من اتفاقية مونتريال حالة أن تكون الطائرة في الخدمة:- (تعتبر الطائرة في الخدمة منذ بدء إعداد الطائرة قبل الطيران بواسطة عمال الخدمات الأرضية أو بواسطة طاقم الطائرة للقيام برحلة معينة حتى مضي أربع وعشرين ساعة على أي هبوط للطائرة، وعلى كل حال تمتد فترة الخدمة طوال كل المدة التي تعتبر فيها الطائرة في حالة طيران على الوجه المحدد في الفقرة (أ) من هذه المادة) .

(٥) المادة (١) من اتفاقية طوكيو، المادة (١) من اتفاقية مونتريال .

(٦) المادة (١٦٩) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

كما نص قانون الطيران المدني الاماراتي على أن:- (يعد مرتكباً لجريمة اعتداء على الطائرة أي شخص يرتكب عمداً أو يشرع في ارتكاب أو يكون شريكاً لشخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب، دون حق مشروع فعلاً من الأفعال التالية-١- أن يقوم بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران إذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر،٣- أن يقوم بأية وسيلة كانت بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة الخدمة يحتمل أن يدمر هذه الطائرة، أو أن يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحتمل أن يعرض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر،٥- أن يقوم بالقوة أو بالتهديد باستعمال القوة أو أية صورة من صور الإكراه، بالاستيلاء على الطائرة وهي في حالة طيران أو بالسيطرة على قيادتها،٦- أن يقوم بإبلاغ معلومات يعلم أنها كاذبة، معرضاً بذلك سلامة الطائرة وهي في حالة طيران للخطر)^(١)، إذ نرى من خلال الفقرات السابقة، أن المشرع الإماراتي قد حدد محل الجريمة بالطائرة المدنية عندما تكون في حالة خدمة وفي حالة طيران، وهذا الموقف لا يختلف عن مواقف التشريعات المقارنة الأخرى عدا ما أضافه المشرع المصري وهو حالة ما إذا وقعت الجريمة ضد طائرة جاثمة على أرض المطار.

الفرع الثاني

الركن المعنوي

الركن المادي هو جسد الجريمة أما الركن المعنوي فهو روحها^(٢)، لذلك لا يمكن أن تقوم الجريمة بمجرد قيام الفاعل بالفعل المخالف للقانون أو بالامتناع عن فعل أمر به القانون، إذ لا بد من توفر حالة نفسية بين الفاعل والنتيجة المترتبة على سلوكه الإجرامي^(٣)، ويعرف الركن المعنوي أو النفسي للجريمة بأنه الأصول النفسية لماديات الجريمة، وماديات الجريمة لا تهم المشرع، لكنها تعنيه إذا صدرت عن إنسان مسؤول، ويتحمل العقاب المقرر لها، وتتجلى أهمية الركن المعنوي في أنه وسيلة المشرع في معرفة المسؤولية عن الجريمة المرتكبة، وبالتالي تحديد مدى المسؤولية المترتبة على الجاني^(٤).

(١) المادة (١/٥٥-٣-٤-٦) من قانون الطيران المدني الاماراتي النافذ .

(٢) د. محروس نصار الهيتي، النتيجة الجرمية في قانون العقوبات، منشورات زين الحقوقية، بيروت، ٢٠١١، ص ١٨ .

(٣) د. إسراء محمد علي السالم، د. منى عبد العالي موسى، جريمة إخفاء المال الضائع (دراسة مقارنة)، مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية العدد(٦)، المجلد(٢٢)، ٢٠١٤، ص ١١ .

(٤) علي حمزة عسل الخفاجي، علي خضير عبد الزهرة حسون، أركان جريمة استغلال الوظيفة، مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، العدد(٨)، المجلد(٢٦)، ٢٠١٨، ص ١٣ .

ويتمثل الركن المعنوي في أي جريمة بصورتين، هما القصد الجرمي، والخطأ الجنائي، ويعرف القصد الجرمي في الفقه بأنه:- (اتجاه الإرادة الآثمة للفاعل إلى ارتكاب الفعل المكون للجريمة عن نية جرمية مبيتة، أي توفر الرغبة لدى الجاني بإحداث النتيجة المجرمة المترتبة على عمله عن علم تام وعمد وإصرار)^(١).

والقصد الجرمي^(٢) يتأسس قمة الهرم في الجريمة العمدية، باعتبار أنه ينطوي على انصراف إرادة الجاني للسلوك المجرم وإلى النتيجة الجرمية^(٣).

وجريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، يتطلب المشرع لقيامها توفر القصد الجرمي وبنوعيه العام والخاص، والقصد العام يعني أن تتجه إرادة الفاعل إلى ارتكاب الفعل الذي يعرض الطائرة للخطر، وعلمه بأن هذا الفعل يحدث خطرًا يمس بسلامة الطائرة^(٤)، أما القصد الخاص ويعني، إتجاه نية الفاعل إلى تحقيق هدف معين من وراء جرمه، كالقيام عمدًا بالإبلاغ عن معلومات كاذبة أو وضع أجهزة أو مواد في الطائرة بقصد التخريب أو الإلتلاف أو تعريض الطائرة المدنية للخطر^(٥)، وتناولت النصوص القانونية الركن المعنوي لهذه الجريمة، إذ نص قانون العقوبات العراقي على أنه:- (يعاقب...من عرض عمدًا للخطر بأية طريقة كانت سلامة الملاحة الجوية...)^(٦)، وقد نص المشرع المصري على أن:- (كل من عرض للخطر

(١) د. محمد علي السالم الحلبي، مصدر سابق، ص ٣٢٩ .

(٢) عرف المشرع العراقي القصد الجرمي وذلك في المادة (٣٣) من قانون العقوبات العراقي النافذ، إذ جاء فيه :- (القصد الجرمي هو توجيه الفاعل إرادته إلى ارتكاب الفعل المكون للجريمة هادفًا إلى نتيجة الجريمة التي وقعت أو أية نتيجة جرمية أخرى)، كما نصت المادة (٣٤) على الحالة التي تكون فيها الجريمة عمدية، إذ جاء فيها:- (تكون الجريمة عمدية إذا توفر القصد الجرمي لدى فاعلها وتعد الجريمة عمدية كذلك :-أ- إذا فرض القانون أو الاتفاق واجبًا على شخص وامتنع عن أدائه قاصدًا إحداث الجريمة التي نشأت مباشرة عن هذا الامتناع، ب- إذا توقع الفاعل نتائج إجرامية لفعله فأقدم عليه قابلاً للمخاطرة بحدوثها) .

(٣) انقوش سعاد، إشعال صورية، الركن المعنوي في الجريمة، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمن ميرة - بجاية، الجزائر، ٢٠١٧، ص ٦ .

(٤) د. هشام عبد الحميد الجميلي، شرح قانون العقوبات في ضوء آراء الفقهاء واحكام محكمة النقض، م ٢، مكتبة نادي القضاة، القاهرة، ٢٠٠٩، ص ٨٢٠ .

(٥) د. محمد عبد الله العاصي، السياسة الجنائية الحديثة في مواجهة أفعال الخطر الواقع على سلامة الطيران المدني، المصدر السابق، ص ٢٣٢ .

(٦) المادة (٣٥٤) من قانون العقوبات العراقي النافذ .

عمدًا سلامة...^(١)، كما نصت اتفاقية مونتريال على أنه:- (يعد مرتكبًا لجريمة أي شخص يرتكب عمدًا ودون حق مشروع فعلاً من الأفعال التالية...)^(٢).

أما القوانين الخاصة بالطيران المدني فقد اشترطت توافر العمد عند ارتكاب احدي الجرائم، إذ نص قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة على أنه:- (...يعد مرتكبًا لجريمة اعتداء على الطائرة أي شخص يرتكب عمدًا)^(٣)، إذ نرى في كل النصوص التي عرضناها أن المشرع تطلب القصد لقيام هذه الجريمة وبشكل مباشر، لكن هناك بعض الصور للأفعال التي تعرض سلامة الطائرات المدنية للخطر، تطلب فيها المشرع العمد بشكل ضمني، كالمادة (١٧١) من قانون الطيران المدني المصري، إذ جاء فيها:- (يعاقب... كل من، ١- استخدم القوة، أو العنف، أو التهديد ضد أي شخص على متن طائرة، أو في أي من وحدات الحركة الجوية إذا كان من شأن ذلك تعريض حركة الطيران للخطر)، ففي هذه الحالة يتطلب المشرع توافر القصد لقيام الجريمة، لكن بشكل غير مباشر .

وتضمنت التشريعات العقابية حالة ارتكاب الجريمة بصورة غير عمدية (بطريق الخطأ)، إذ نص المشرع العراقي على أن:- (يعاقب... من تسبب بخطئه في حصول حادث لإحدى وسائل المواصلات العامة البرية، أو المائية، أو الجوية من شأنه تعطيل سيرها، أو تعريض الأشخاص الذين فيها للخطر)^(٤)، وتضمن قانون العقوبات المصري هذه الصورة للركن المعنوي، إذ جاء فيه:- (كل من تسبب بغير عمد في حصول حادث لإحدى وسائل النقل العامة البرية، أو المائية، أو الجوية من شأنه تعريض الأشخاص الذين بها للخطر يعاقب...)^(٥)، وتناول المشرع الإماراتي هذه الحالة إذ نص على أنه:- (يعاقب... كل من تسبب بخطئه في حصول حادث لإحدى وسائل المواصلات العامة المائية، أو الجوية، أو البرية من شأنه تعطيل سيرها أو تعريض الأشخاص للخطر)^(٦)، ومن الجدير بالذكر أن الاتفاقيات الدولية لم تتضمن هذه الحالة، وإنما اقتصر على حالة ارتكاب الجريمة بصورة عمدية .

(١) المادة (١٦٧) من قانون العقوبات المصري النافذ .

(٢) المادة (١/١) من اتفاقية مونتريال .

(٣) المادة (٥٥) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

(٤) المادة (٣٥٦) من قانون العقوبات العراقي النافذ .

(٥) المادة (١٦٩) من قانون العقوبات المصري النافذ .

(٦) المادة (٢٩٢) من قانون العقوبات الإماراتي النافذ .

المطلب الثالث

الآثار الجزائية المترتبة على ارتكاب الجريمة

إن أفعال تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، باعتبارها تشكل جريمة، لذا فإنها تقع طائلة العقاب، كما أن هذه الجريمة لا تمس مصلحة فرد واحد وإنما تمتد لتمس مصلحة المجتمع عامةً، ومن ثمَّ يترتب عليها انتزاع ثقة الأفراد بوسيلة النقل الجوية، لذلك فإن التشريعات سعت لإيقاع العقاب على مرتكبي هذه الجريمة، وذلك من خلال الحث على تجريمها في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني، وإلزام الدول الأعضاء بفرض العقوبات المشددة على مرتكبيها، كما أن التشريعات الوطنية كان لها الأثر الأكبر في معالجة هذه الجريمة، وقد تنوعت العقوبات التي تضمنتها التشريعات الوطنية، فلم يكتفي المشرع بفرض العقوبة بصورتها البسيطة على مرتكب هذه الجريمة، وإنما أورد عدة حالات تكون فيها العقوبة بصورة مشددة.

ولبيان العقوبات المفروضة كأثر لهذه الجريمة، ينبغي بيانها في نطاق قانون العقوبات وبصورتها البسيطة والمشددة، وذلك في الفرع الأول من هذا المطلب، ومن ثم بيانها في نطاق قانون الطيران المدني وذلك في الفرع الثاني من هذا المطلب .

الفرع الأول

العقوبة في نطاق قانون العقوبات

جرمت التشريعات العقابية للدول المقارنة الأفعال التي تشكل جريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، إذ أن القوانين العقابية وضعت الخطوط العريضة لهذه الجريمة من دون الخوض بتفاصيلها، ولعل المشرع أراد بذلك فسح المجال للتشريعات الخاصة بالطيران المدني في تنظيم أحكام هذه الجريمة (كما ذكرنا آنفًا) .

واستنادًا لقانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩، نجد أنه نص على هذه الجريمة في الفصل الثالث من الباب السابع، وتحت عنوان الاعتداء على سلامة النقل ووسائل المواصلات العامة، إذ فرض على مرتكبها عقوبة السجن، وشدد المشرع العقوبة وجعلها السجن المؤبد إذا نتج عن الفعل حدوث كارثة، وفرض عقوبة الاعدام إذا نتج عن الفعل موت شخص، إذ جاء فيه: - (يعاقب بالسجن من عرض عمدًا للخطر بأية طريقة كانت سلامة الملاحة الجوية، أو المائية، أو سلامة قطار، أو سفينة، أو طائرة، أو أية وسيلة من

وسائل النقل العام، وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا نجم عن الفعل حدوث كارثة للقطار، أو غيره مما ذكر، وتكون العقوبة الإعدام أو السجن المؤبد إذ أدى ذلك إلى موت إنسان^(١)، والملاحظ على النص أن المشرع قد فعل حسناً حينما تشدد في تقدير العقوبة، إدراكاً منه لخطورة الجريمة وما يترتب عليها من إخلال بالأمن العام، أو إخلال بثقة المواطن في وسيلة النقل الجوية، وما ينشئ عن ارتكابها من زعزعة وتشنج العلاقات بين الدول وبالتالي تأثيره المباشر على الاقتصاد الوطني، ولهذا كان مشرعنا العراقي موفقاً حين تقديره لعقوبة الجريمة، كما فرض المشرع العراقي عقوبة الحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات، أو بغرامة لا تزيد على ثلاثمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين على كل من ألقى عمداً أو حجراً أو مقذوفاً آخر على طائرة، في حالة يحتمل أن ينشأ معها ضرر لأي شخص، كما فرض عقوبة الحبس إذا نتج عن الفعل جرح أو إيذاء لشخص، وشدت العقوبة وجعلها السجن إذا نتج عن الفعل موت إنسان^(٢).

وطبقاً لقانون العقوبات المصري رقم (٥٨) لسنة ١٩٣٧، فإن المشرع تناول هذه الجريمة في الباب الثالث عشر منه وتحت عنوان تعطيل المواصلات، إذ فرض المشرع عقوبة الأشغال الشاقة إذا نتج عن الفعل جروح، وشدت المشرع العقوبة وجعلها الإعدام إذا تخلف عن الجريمة موت شخص^(٣)، أما التشريع العقابي الإماراتي رقم (٣) لسنة ١٩٨٧ النافذ، فقد نص في الفصل الأول من الباب الرابع وتحت عنوان الجرائم ذات الخطر العام، على هذه الجريمة وقرر عقوبة السجن المؤقت على فعل تعريض الطائرة للخطر، وشدت العقوبة وجعلها السجن المؤبد إذا نتج عن الفعل حدوث كارثة^(٤).

كما تناولت التشريعات حالة ارتكاب الجريمة بصورة غير عمدية، أي بطريق الخطأ، إذ نص المشرع العراقي على هذه الحالة فقرر عقوبة الحبس والغرامة، أو إحدى هاتين العقوبتين لهذه الجريمة، وشدت العقوبة وجعلها السجن مدة لا تزيد على سبع سنوات، إذ نتج عنها كارثة أو موت إنسان، إذ جاء فيه:- (يعاقب بالحبس وبالغرامة أو بإحدى هاتين العقوبتين من تسبب بخطئه في حصول حادث لإحدى وسائل المواصلات العامة البرية، أو المائية، أو الجوية، من شأنه تعطيل سيرها أو تعريض الأشخاص الذين فيها للخطر، وتكون العقوبة السجن مدة لا تزيد على سبع سنوات إذا نشأ عن الجريمة كارثة، أو موت إنسان)^(٥).

(١) المادة (٣٥٤) من قانون العقوبات العراقي النافذ .

(٢) المادة (٣٥٥-٣٥٧) من قانون العقوبات العراقي النافذ .

(٣) المادة (١٦٧-١٦٨) من قانون العقوبات المصري النافذ .

(٤) المادة (٢٨٩) من قانون العقوبات الإماراتي النافذ .

(٥) المادة (٣٥٦) من قانون العقوبات العراقي النافذ .

أما المشرع المصري، فقد فرض عليها عقوبة الحبس مدة لا تتجاوز ستة شهور أو بغرامة لا تتجاوز مائة جنيه، وشدد المشرع العقوبة فيما إذا نتج عنها موت شخص، أو حدوث إصابات بدنية فتكون العقوبة الحبس^(١)، ومن التطبيقات الخاصة بالتشريع المصري، الطعن رقم (٢٨) المؤرخ ١٦/٢/١٩٧٥، (إن العقوبة المقررة للجريمة التي أُدين المطعون ضده بها بمقتضى المادة (١٦٩) من قانون العقوبات، هي الحبس وجوباً طبقاً لما تقضي به الفقرة الثانية من هذه المادة، وكانت تلك الجريمة هي اشد من الجرائم الأخرى التي قضى بإدانة المطعون ضده بها وهي التسبب بغير عمد في حصول حادث لإحدى وسائل النقل العامة من شأنه تعريض الأشخاص الذين بها للخطر والاصابة الخطأ وعدم التزام الجانب الأيمن أثناء قيادة السيارة، وقيادتها بحالة تعرض حياة الأشخاص للخطر، مما يوجب الحكم بالعقوبة المقررة للأولى عملاً بالمادة (٣٢) من القانون المذكور ونظراً لارتباط هذه الجرائم ارتباطاً لا يقبل التجزئة على ما اثبتته الحكم الابتدائي المأخوذ بأسبابه بالحكم المطعون فيه، فإن المحكمة الاستئنافية، إذ قضت بتعديل الحكم المستأنف بمعاقبة المطعون ضده بعقوبة الغرامة بدلاً من عقوبة الحبس المقضي عليه بها ابتدائياً تكون قد أخطأت في تطبيق القانون مما يعيب حكمها بما يستوجب نقضه نقضاً جزئياً وتصحيحه بتأييد المستأنف)^(٢) .

أما المشرع الإماراتي فقرر عقوبة الحبس والغرامة، أو إحدى هاتين العقوبتين على هذه الصورة من ارتكاب الجريمة، وشدد المشرع العقوبة وجعلها السجن إذا نتج عنها حدوث كارثة^(٣) .

وعاقبت التشريعات على حالة نقل المفترقات أو الشروع في نقلها أو نقل المواد القابلة للالتهاب خلافاً للوائح الخاصة بالطيران، فخصص لها المشرع العراقي عقوبة الحبس، أو الغرامة، أو إحدى هاتين العقوبتين^(٤)، وفرض عليها المشرع المصري، عقوبة الحبس مدة لا تتجاوز الشهر وبغرامة لا تزيد على مائتي جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين^(٥)، وفرض المشرع الإماراتي عقوبة الحبس والغرامة التي لا تتجاوز ثلاثين ألف درهم، أو إحدى هاتين العقوبتين^(٦) .

(١) المادة (١٦٩) من قانون العقوبات المصري النافذ .

(٢) د. هشام عبد الحميد الجميلي، شرح قانون العقوبات في ضوء آراء الفقهاء وأحكام محكمة النقض، مصدر سابق، ص ٨٢٦ .

(٣) المادة (٢٩٢) من قانون العقوبات الإماراتي النافذ .

(٤) المادة (٣٤٨) من قانون العقوبات العراقي النافذ .

(٥) المادة (١٧٠) من قانون العقوبات المصري النافذ .

(٦) المادة (٢٩٦) من قانون العقوبات الإماراتي النافذ .

الفرع الثاني

العقوبة في نطاق قانون الطيران المدني

بعد أن أصبحت الطائرة هي الوسيلة الأكثر تطوراً قياساً بوسائل النقل الأخرى ازدادت العمليات العدائية تجاهها، لذا كان الأمر بحاجة إلى اهتمام من قبل المشرع، لمحاسبة مرتكبيها، وللتقليل من الخطر الذي يهدد أرواح المسافرين وحمايةً لحقوقهم المكفولة ولذلك فأن الدول أهتمت بهذا الموضوع فشرعت قانون الطيران المدني، الذي يعد مصدر الحماية الأساس للطيران المدني .

وطبقاً لقانون الطيران المدني العراقي، فإنه تناول في الباب الخامس عشر منه وتحت عنوان العقوبات والجزاءات، إذ استهل الباب بالجزاءات الإدارية التي خول سلطة الطيران المدني بفرضها، إذ جاء فيه:- (في حالة مخالفة أحكام هذا القانون، أو الأنظمة، أو التعليمات، أو القواعد أو القرارات المنفذة له، لسطات الطيران المدني أن تتخذ الإجراءات التالية:١- وقف الترخيص الصادر للمستثمر ولطائرة لمدة محددة، أو إلغاؤه،٢- وقف مفعول شهادة صلاحية الطائرة للطيران الصادرة عنها أو المعتمدة منها لمدة محددة أو سحبها نهائياً،٣- وقف مفعول إجازة الطيران، أو أي إجازة أخرى صادرة عنها، أو معتمدة منها لمدة محددة أو سحبها نهائياً،٤- منع الطائرة من الطيران لمدة محددة، أو إجبارها على الهبوط بعد إنذارها)^(١)، وفرض الغرامة بمقدار لا يزيد عن (٢٥٠٠٠) الف دينار على عدة مخالفات من بينها حالة قيادة الطائرة بحالة سكر، و(٥٠٠٠٠) الف دينار في حالة قيادة الطائرة فوق منطقة محرمة^(٢) .

ومن الناحية الجزائية، نجد أن قانون الطيران المدني العراقي قد فرض عقوبة الحبس مدة لا تزيد عن خمس سنوات على كل من عرض للخطر عمداً المنشآت، أو المباني، أو الاسلاك، أو الأجهزة، أو الآلات أو المعدات اللازمة لتأمين سلامة الطيران المدني، أما عقوبة إتلاف وتعطيل كل ما يستلزمه الطيران المدني فهي الحبس مدة لا تزيد عن خمس سنوات^(٣)، ونرى أن عقوبة الحبس التي نص عليها المشرع لا تتناسب وخطورة الجريمة، ولو رجعنا للعقوبة المفروضة في نطاق قانون العقوبات نجد أن المشرع العراقي في قانون العقوبات موقفه افضل بكثير مما أقره المشرع لقانون الطيران، ففي حالة ارتكاب هذه الجريمة يطبق عليها النص الوارد في قانون العقوبات، استناداً للمادة (٢٠١) من قانون الطيران المدني العراقي التي تنص على

(١) المادة (١٩٥) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٢) المادة (١٩٨-١٩٩) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٣) المادة (٢٠٠) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

أنه:- (إذا شكل الفعل المنصوص عنه في المواد آنفة الذكر جنائية او جنحة حسب قانون العقوبات او القوانين الأخرى فتطبق العقوبة الأشد)، وطبقاً للنص فأن العقوبة الواردة في قانون العقوبات هي الأشد لذلك هي التي تطبق في هذا الموضع .

أما من جانب الجزاء المدني فإن من حق الضحايا جبر الضرر الذي أصابهم جراء الاعتداء^(١)، وهذا الحق يجد أساسه في قوانين الطيران المدنية^(٢)، وبالرجوع لقانون الطيران المدني العراقي نجد أنه لم يحدد نوعية الاضرار التي تصيب الضحايا، واقتصر على عبارة (الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض)، وذلك بالمادة(١٧٤)، (والأضرار التي تصيب ركاب الطائرات)، وذلك بالمادة(١٨٥)، وبهذا فإن عبارة الاضرار جاءت عامة، وبما إن المشرع العراقي لقانون الطيران المدني أحال بالمادة(١٧٠) منه تنظيم النقل الجوي لاتفاقية واسو المبرمة سنة ١٩٢٩، فأنها تطبق في هذا الموضع، وبالرجوع لأحكام الاتفاقية، نجد أن نصوصها يشوبها الغموض، إذ نصت على أنه:- (يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة أو جرح أو أي اذى بدني آخر يلحق الراكب...)^(٣)، وأن غموض الاتفاقية عن تحديد هذه الاضرار يوجب الرجوع الى القانون الداخلي المسؤول عن تنظيم النقل الجوي^(٤)، واستناداً لقانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣، فإنه قد نص على أن:- (تسري احكام هذا القانون على جميع أنواع النقل أيًا كانت صفة الناقل مع مراعاة احكام الاتفاقيات الدولية التي يكون العراق طرفاً فيها)^(٥)، ووفقاً للمادة(١٠/أولاً) منه التي تنص على أن:- (يسأل الناقل عن الاضرار التي تصيب الراكب أثناء تنفيذ عقد النقل ويبطل كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل كلياً او جزئياً من هذه المسؤولية)، فالنص أورد عبارة الأضرار مطلقة، والمطلق يجري على إطلاقه مالم يأتي نص يقيد، فيقصد بالأضرار هنا الأضرار المادية والأدبية، وكان الأجدر بالمشرع العراقي، أن يبين نوعية الاضرار التي تصيب الراكب منعاً للبس والغموض .

(١) ينظر في ذلك المادة (١٢٧) من قانون الطيران المدني المصري النافذ، والمادة (٤٧) من قانون الطيران المدني الاماراتي النافذ، والمادة(١٧٤) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٢) محمد راشد عبيد النقبى، الجرائم التي تقع على الطائرات في القواعد الدولية وقانون دولة الامارات، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ٢٠١١، ص ٣٣٦.

(٣) المادة(١٧) من اتفاقية وارسو المبرمة سنة ١٩٢٩ .

(٤) د. عبد المهدي كاظم ناصر، مصطفى سعيد وهاب، النظام التعويضي لضحايا الإرهاب في النقل الجوي، مجلة جامعة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية، ٢٠١٨، ص ٨ .

(٥) المادة(٣) من قانون النقل العراقي رقم(٨٠) لسنة ١٩٨٣ النافذ .

وتطبيقاً لمسألة تعويض الراكب الذي لحقه ضرر أثناء فترة الطيران، القضية التي حدثت سنة ١٩٨٥، وتعود حيثياتها إلى رحلة تابعة لخطوط (بان أميركان) التي أقلعت من مطار ميامي متجهة إلى أورجواي، وأثناء رحلة العودة من أورجواي تلقى طاقم الطائرة إخطاراً بوجود قنبلة على متنها فقام بتفتيشها حتى تم العثور عليها، مما أصاب الركاب بحالة ذعر، و من ضمنهم سيدة تدعى ساليرنو حيث أصيبت بحالة ذعر شديد و انهيار أدى إلى إجهاضها بعد أربعة وعشرين ساعة من وصولها، فأقامت دعوى تعويض ضد شركة الطيران، و قضت محكمة نيويورك بأن الواقعة التي تسببت في اجهاض المدعية هي واقعة غير متوقعة وتخل بالسير الطبيعي للامور وخارجة عن الإرادة، و من ثم تعتبر من قبيل الحادث لاتفاقية وارسو، وحكمت لها بالتعويض^(١).

أما قانون الطيران المدني المصري، فإنه لم ينص على الجزاءات الإدارية كما فعل المشرع العراقي، وكان الأجدر بالمشرع المصري أن يحدد جزاءات مناسبة لكل من يخالف أحكام هذا القانون، لكنه نص على الجزاءات العقابية، إذ جاء فيه أنه: (يعاقب بالسجن المؤبد، أو السجن المشدد كل من ارتكب عمداً أي فعل مما يأتي:- (١- تدمير أو اتلاف أو تعطيل أو تخريب وسيلة من وسائل النقل الجوي اثناء فترة الطيران، او وجودها في المطار او في ارض النزول، ٢- تدمير أو اتلاف، أو تخريب، أو تعطيل أجهزة، أو معدات أو منشآت الملاحة الجوية، أو المطارات، أو سائر مرافق خدمة النقل الجوي، ٣- وضع أجهزة أو مواد في وسيلة من وسائل النقل الجوي بقصد أحداث التدمير، أو الاتلاف، أو التخريب، أو التعطيل أو تعريض سلامة الرحلة للخطر، ٤- كل سلوك يهدف إلى الاضرار بوسائل الاتصال والسيطرة للملاحة الجوية إذا كان من شأنه أن يعرض سلامة الطيران للخطر... ٦- حمل أسلحة، أو ذخائر أو مفرقات بوسيلة النقل الجوي بقصد ارتكاب جريمة من الجرائم الماسة بأمن الدولة من الداخل، أو الخارج المنصوص عليها في هذا القانون، ٧- حمل أسلحة أو ذخائر، أو مفرقات، أو أية مواد قابلة للاشتعال، أو أية مواد أخرى بقصد القيام بعمل من اعمال التدمير، أو الاتلاف، أو التخريب، أو التعطيل المنصوص عليها في هذه المادة وتكون العقوبة الإعدام إذا نشأ عن أي فعل من الأفعال المنصوص عليها في البنود السابقة وفاة شخص ويحكم بمصادرة وسيلة النقل الجوي اذا كان مرتكب الجريمة المنصوص عليها في البند (٧) هو مالك وسيلة النقل او كان يعلم بارتكابها)^(٢).

(١) د. يحيى أحمد البناء، الارهاب الدولي و مسؤولية شركات الطيران، منشأة دار المعارف، الاسكندرية، ١٩٩٤، ص ١٣٤.

(٢) المادة (١٦٩) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

كما أن المشرع المصري فرض عقوبة الحبس مدة لا تقل عن سنة ولا تتجاوز خمس سنوات وبغرامة لا تقل عن خمسة آلاف جنيه ولا تتجاوز خمسين ألف جنيه أو إحدى هذه العقوبات، على كل من أبلغ معلومات كاذبة من شأنها تعريض سلامة الطيران المدني للخطر، أو قاد طائرة، أو قام بالعمل في طاقمها وكان تحت تأثير المسكر^(١)، ويعاقب بالحبس وبغرامة لا تقل عن خمسة آلاف جنيه ولا تتجاوز خمسين ألف جنيه أو بإحدى هاتين العقوبتين على فعل استخدام القوة والعنف أو التهديد ضد شخص على متن طائرة، أو حالة امتناع الشخص عن تنفيذ أوامر قائد الطائرة أثناء فترة الطيران، وكان من شأن ذلك تعريض سلامة الطائرة للخطر^(٢)، كما فرض عقوبة الحبس مدة لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تقل عن خمسة آلاف جنيه ولا تتجاوز مائة ألف جنيه، أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من تواجد دون تصريح في منطقة تحركات الطائرة المحظور الدخول فيها أو ترك أشياء أو حيوانات بداخلها تؤدي إلى تعريض سلامة الطيران للخطر، كما وعاقب على الشروع بنصف العقوبة المقررة للجريمة التامة^(٣)، وموقف المشرع المصري يحمده عليه، لأنه شدد العقوبات المفروضة على هذه الجريمة، وفي هذا الموضوع ينبغي أن يعدل التشريع العراقي على ضوء ما سلكه المشرع المصري.

أما من ناحية التعويض المدني، فإنّ المشرع لقانون الطيران المدني المصري لم يبين الأضرار التي يجوز التعويض عنها، ويمكن القول أن الأحكام المتعلقة بالموضوع تماثل الأحكام التي نص عليها المشرع العراقي بهذا الخصوص، كما أن المشرع المصري قد أحال تنظيم كل ما يتعلق بالنقل الجوي إلى اتفاقية وارسو وقانون التجارة رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩، وبيننا أنّنا أن الاتفاقيه يشوبها الغموض، الا أن قانون التجارة تناول الاضرار التي يسأل عنها الناقل عند تطرقه للأحكام العامة التي تسري على جميع أنواع النقل، إذ نص على أنه:- (يسأل الناقل عن أ- التأخر في الوصول، ب- ما يلحق الراكب اثناء تنفيذ عقد النقل من اضرار بدنية وغير بدنية)^(٤)، وبهذا فإنّ المشرع المصري قد صرح بتعويض الراكب عن الاضرار المادية والأدبية التي تصيبه، وبهذا فإنّ موقف المشرع المصري يحمده عليه، لأنه أزال الغموض والالتباس الوارد في اتفاقية وارسو .

(١) المادة (١٧٠) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

(٢) المادة (١٧١) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

(٣) المادة (١٧٧) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

(٤) المادة (٢٦٥) من قانون التجارة المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ .

أما قانون الطيران المدني الإماراتي، فإنه قد نص على الجزاءات الإدارية بشكل مماثل للنص الوارد في التشريع العراقي^(١)، أما من ناحية الجزاءات العقابية، فالمشرع فرض عقوبة السجن المؤبد أو المؤقت في حالة ارتكاب أي فعل من الأفعال المنصوص عليها في المادة (٥٥) أو الاشتراك في ارتكاب الجريمة، أو الشروع في ارتكابها^(٢)، وبهذا فإن المشرع قد أدرك خطورة الجريمة حينما فرض ذات العقوبة فيما إذا أتم الجاني الجريمة، أو شرع بها، أو ساهم في ارتكابها، كما فرض عقوبة الحبس مدة لا تزيد على خمس سنوات على كل من عرض للخطر عمدًا المنشآت والمباني، أو الأجهزة، أو المعدات اللازمة لتأمين سلامة الطيران، أو المتصلة بذلك^(٣)، وفرض عقوبة الحبس مدة لا تتجاوز السنة وبغرامة لا تتجاوز الخمسين ألف درهم، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من قام بقيادة طائرة في حالة سكر أدت إلى ضعف قدرته على قيادة الطائرة^(٤)، ونلاحظ أن العقوبة المفروضة في النصوص المذكورة أعلاه تتقارب والنصوص التي أوردها المشرع المصري، بشأن تشديده العقوبة المفروضة على مرتكبي هذه الجريمة .

أما فيما يتعلق بالجزاء المدني، فإن المشرع الإماراتي قد نص على أن:- (قائد الطائرة مسؤول عن تشغيل الطائرة وسلامتها وبمن عليها أثناء فترة الطيران...)، وبهذا فإن المشرع قد جعل قائد الطائرة مسؤولاً عما يصيبها من ضرر، وهذا يتناقض مع ما نصت عليه اتفاقية وارسو، إذ أن المشرع أحال بالمادة (٤٧) تنظيم النقل الجوي لتلك الاتفاقية، وأنها جعلت الناقل الجوي هو المسؤول عن الأضرار، ونص قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (١٨) لسنة ١٩٩٣ على أنه:- (يكون الناقل الجوي مسؤول عن الأضرار التي تحدث نتيجة لوفاة، أو جرح أي راكب أو أي ضرر بدني يتعرض له أي من الركاب أثناء النقل الجوي أو أثناء العمليات الخاصة بصعوده، أو نزوله من الطائرة)^(٥)، لذلك فإن نص المشرع في قانون الطيران المدني يناقض النص الذي تضمنته اتفاقية وارسو، والنص الذي تضمنه قانون المعاملات التجارية، وبذلك فإن هذا التناقض يحتاج إلى تعديل تشريعي، وذلك بجعل المسؤولية على الناقل الجوي وليس على قائد الطائرة، كما ويتضح من النص الوارد في قانون المعاملات التجارية، أنه لم يحدد نوع الأضرار التي تلحق الراكب بشكل واضح .

(١) المادة (٦٨) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

(٢) المادة (٧٢) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

(٣) المادة (٧١) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

(٤) المادة (٦٩) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

(٥) المادة (٣٥٥) من قانون المعاملات التجارية الإماراتي رقم (١٨) لسنة ١٩٩٣ .

وفي هذا السياق يمكننا أن نثير سؤالاً عما إذا حصل تنازع بين قانونين يحتوي كل منها على عقوبة تختلف عن الأخرى، فأى عقوبة تطبق في هذا الصدد؟ واستناداً لقانون الطيران المدني العراقي، فإن العقوبة الأشد هي التي تنفذ، فإذا شكل الفعل جنائية، أو جنحة حسب قانون العقوبات، أو طبقاً للقوانين الأخرى، ففي هذه الحالة تطبق العقوبة الأشد^(١)، ونص قانون الطيران المدني المصري على ذلك إذ جاء فيه:- (مع عدم الإخلال بأي عقوبة أشد منصوص عليها في أي قانون آخر يعاقب على الجرائم المنصوص عليها في المواد الآتية بالعقوبات المقررة فيها)^(٢)، أما قانون الطيران المدني الإماراتي فإنه لم يغفل عن هذا الإشكال إذ جاء فيه بأنه:- (لا تخل أحكام هذا القانون بأية عقوبة أشد ينص عليها قانون آخر)^(٣)، ونستنتج مما سبق إن المعيار المتبع في حالة ما إذا حصل تنازع بين قانونين فإن العقوبة الأشد تطبق في هذا الموضوع .

المبحث الثاني

جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية

تعد جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية من الجرائم التي ظهرت مع استخدام الطائرات في الطيران المدني، ومن أبرز العوامل المساعدة على ازدياد ارتكابها، هو اتساع نطاق النقل الجوي، والتقدم الهائل الذي تحقق في صناعة الطائرات المدنية ذات المحركات النفاثة^(٤)، وما أدت إليه من سرعة التنقل بين البلدان في وقت قياسي، بل إن في معظم الحالات يصل مرتكبوها إلى وجهتهم قبل أن تكتشف واقعة الاستيلاء^(٥)، كما أجريت إحصائية أقامتها منظمة الطيران المدني الدولي سنة ١٩٨٢، أبرزت وقوع (٨٣) جريمة استيلاء غير قانوني على الطائرات المدنية في (٤٨) دولة خلال ذلك العام^(٦)، وهذا دليل على تصاعد تصاعد وتيرة هذه الجرائم .

(١) المادة (٢٠١) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٢) المادة (١٦٧) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

(٣) المادة (٧٣) من قانون الطيران المدني الاماراتي النافذ .

(٤) منصور بن مقعد خالد الربيعان، احتجاز الرهائن وعقوبته(دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠٠٦، ص ٥٩ .

(٥) د. حسنين المحمدي بوادي، الإرهاب الدولي تجريباً ومكافحة، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، ٢٠٠٧، ص ٧٣ .

(6) Aircraft Hijackings and Other Criminal Acts Against Civil Aviation Statistical and Narrative Reports, US Dept of Transportation, Federal Aviation Admin, Washington, Dec(20591), 1983 .

وتتنوع بواعث ارتكاب جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية، فقد يكون الباعث على ارتكابها هو المطالبة بحق تقرير المصير، أو الاستقلال السياسي، أو الاحتجاج على موقف، أو سياسة تتبعها إحدى الدول، أو إنقاذ أرواح بعض المناضلين المحتجزين في سجون دولة ما^(١)، أو الرغبة في الهرب من بلد معين وذلك بسبب تعذر المغادرة بالطرق المشروعة^(٢)، وقد يكون السبب في ذلك الهروب بسبب النقمة على النظام السياسي^(٣)، أو الاقتصادي، أو الاجتماعي، فيدعي الجاني بأن هروبه كان لأسباب سياسية ويطلب من الدولة التي هبطت بها الطائرة أن تمنحه حق اللجوء السياسي^(٤)، أو قد يكون الباعث على ارتكابها تحقيق غرض إرهابي^(٥)، ولتوضيح هذه الجريمة ينبغي علينا أن نقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب، نتطرق في المطلب الأول إلى مفهوم الجريمة، وتميزها عما يشتهر بها، ونبين في المطلب الثاني أركان الجريمة، ونوضح الأثر الجزائي المترتب على هذه الجريمة وذلك في المطلب الثالث .

المطلب الأول

مفهوم الجريمة وتميزها عما يشتهر بها

ليان مفهوم جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية ينبغي أن نوضح المعنى اللغوي لمصطلح الاستيلاء وذلك في الفرع الأول من هذا المطلب، وبيان المعنى الاصطلاحي للجريمة في الفرع الثاني منه، ونبين تمييز الجريمة عما يشتهر بها في الفرع الثالث منه وعلى النحو التالي .

(١) كالأستيلاء على الطائرة الكويتية (الجابرية) بتاريخ ٥ إبريل سنة ١٩٨٨، اثناء رحلتها العادية بين بانكوك والكويت، إذ استمرت عملية الاستيلاء مدة خمسة عشرة يوماً، وكانت مطالب القائمين بعملية الاستيلاء تتضمن إطلاق سراح ١٧ سجيناً في الكويت صدرت فيهم أحكام قضائية، ينظر في ذلك، د. هيثم فالح شهاب، جريمة الإرهاب وسبل مكافحتها في التشريعات الجزائية المقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٠، ص ٦٥ .

(2) Turi Robert, And Others, Descriptive Study Of Aircraft Hijacking, Justice Monograph, Volume (III), No(5), Sam Houston State Univ, Huntsville, Tex, 1972, p32 .

(٣) من الحالات قيام شخصان ينتميان الى الجبهة الوطنية لتحرير كشمير بالاستيلاء على الطائرة الهندية بتاريخ ٣٠ كانون الثاني سنة ١٩٧١، إذ أرغموها على الهبوط في مطار لاهور بباكستان وقد تم تجيير الطائرة بعد إخلاء الركاب حين رفضت الحكومة الهندية الاستجابة لمطلبهم وهو التفرج عن المعتقلين السياسيين الكشميريين .

(٤) مصباح مهدي صالح، مفهوم الجريمة الإرهابية، بحث ترقية الى الصنف الثالث من أصناف القضاة مقدم الى مجلس القضاء الأعلى، ٢٠١٤، ص ٤٤ .

(٥) د. طارق عبد العزيز محمدي، التقنين الدولي لجريمة إرهاب الدولة، دار الكتب القانونية، القاهرة، ٢٠٠٩، ص ٨٥ .

الفرع الأول

تعريف الجريمة لغةً

الاستيلاء ومصدره (وَلِيٍّ)، وَلِيٍّ الشَّيْءِ، وَوَلِيٍّ عَلَيْهِ وِلَايَةً وَوِلَايَةً، واستولى على الأمر بمعنى بلغ الغاية ونال، ومنه قول الشاعر الذبياني (سبق الجواد، إذ استولى على الأمد)، واستيلاؤه على الأمد يعني أن يغلب عليه بسبقه إليه^(١)، قال تعالى: - (وَالَّذِينَ آمَنُوا وَلَمْ يُهَاجِرُوا مَا لَكُمْ مِنْ وَلَايَتِهِمْ مِنْ شَيْءٍ حَتَّى يُهَاجِرُوا)^(٢)، أي بمعنى النصرة، وتولى الأمر يعني تقلده^(٣).

الفرع الثاني

تعريف الجريمة اصطلاحاً

تناول الفقهاء تعريفات عدة لجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، وأن التشريعات سواء الدولية أو الداخلية تناولتها في نصوصها، لذا سنبين تعريف هذه الجريمة عند الفقهاء وذلك في المحور الأول من هذا الفرع، وتعريفها في التشريعات الدولية، والداخلية وذلك في المحور الثاني منه .

أولاً:- تعريف الجريمة فقهاً

تعرف جريمة الاستيلاء على أنها:- (قيام أي شخص بمفرده أو بالاشتراك مع الغير بصورة غير قانونية وهو على ظهر طائرة في حالة طيران بالسيطرة عليها او تغيير مسارها بوجه غير شرعي، أو قانوني باستخدام القوة أو التهديد بها أو الشروع في ارتكاب أي فعل من هذا القبيل على أن تكون الطائرة اثناء الطيران)^(٤)، وهناك رأي آخر ذهب الى تعريفها على أنها:- (القيام دون حق مشروع باستعمال القوة أو بأية صورة من صور الإكراه بالاستيلاء على الطائرة او السيطرة على قيادتها او الشروع في أي من هذه الأفعال

(١) أبا الفضل جمال الدين ابن منظور، مصدر سابق، ص ٤٧٥-٤٨٢ .

(٢) سورة الانفال: الآية (٧٢) .

(٣) محمد مرتضى الحسيني الزبيدي، تاج العروس من جواهر اللغة، ج ٣٩، دار الكتب العلمية، بيروت، ط ٢، ٢٠١٢، ص ١١٤ .

(٤) د. هيثم أحمد الناصري، خطف الطائرات (دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية)، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ١٩٧٦، ص ٨ .

او الاشتراك مع أي شخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال^(١)، وثمة رأي آخر عرفها على أنها:- (توجيه وسيلة النقل إلى غير الوجهة المحددة لها)^(٢)، ونلاحظ على التعريفين الأول والثاني، أنهما يتفقان على بعض الشروط لقيام جريمة الاستيلاء، إذ إنَّ السلوك لا بد من أن يكون غير شرعي وذلك باستخدام وسائل القوة والاكراه في تغيير مسار الطائرة، كما يجب أن تكون الطائرة في حالة طيران، إلا إنَّ التعريف الثاني قد جاء بعبارة (وأي صورة من صور الاكراه) وبهذا فإنه يدخل الصور المعنوية المصحوبة بالإكراه لتدخل ضمن السلوك الذي يؤدي الى الاستيلاء، أما التعريف الثالث فإنه جاء بشكل عام ومطلق، إذ إنه لم يحدد أية شرط لقيام هذه الجريمة، فقد اكتفى ببيان الأثر المترتب على فعل الاستيلاء وهو توجيه وسيلة النقل إلى غير الوجهة المحددة لها .

ثانياً:- تعريف الجريمة تشريعاً

تضمنت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية تعريفاً لهذه الجريمة، فعلى الصعيد الدولي نجد أن الاتفاقيات الخاصة بالطيران المدني قد أوردت تعريف خاص لهذه الجريمة، إذ نصت اتفاقية طوكيو في المادة الحادية عشرة من الباب الرابع تحت عنوان (الاستيلاء غير القانوني على الطائرة) على أنه:- (١- في حالة ارتكاب شخص على متن طائرة في حالة طيران عن طريق القوة أو التهديد باستخدام القوة لأحد الأفعال غير الشرعية التي تعد تدخلاً في استعمال الطائرة، أو الاستيلاء عليها، أو نوعاً آخر من السيطرة الخاطئة على الطائرة أو في حالة الشروع في ذلك...)^(٣)، أما اتفاقية لاهاي التي كان الغرض الأساس من أبرامها هو معالجة جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، فأنها من أكثر الاتفاقيات التي عالجت هذه الجريمة^(٤)، كون الغرض الأساسي من إبرامها هو ردع حالات الاستيلاء غير القانوني على الطائرات^(٥)، إذ أنها تناولت تعريفاً للجريمة وذلك في المادة الأولى منها، إذ جاء فيها:- (أي شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران أ- يقوم بغير حق مشروع بالقوة، أو بالتهديد باستعمالها، أو بأي شكل آخر من أشكال

(١) ناعمة علي سلطان الزعابي، المسؤولية المدنية للنقل الجوي عن اضرار الإرهاب الموجه ضد أمن وسلامة الطيران المدني وفقاً للقانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية، اطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، ٢٠١٦، ص ٢٧ .

(٢) د. محمد نصر القطري، مصدر سابق، ص ٥٢ .

(٣) المادة (١١) من اتفاقية طوكيو .

(٤) رنيم مجيد حميد، دور قواعد القانون الدولي في مكافحة الإرهاب (الحالة العراقية)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق، جامعة الإسراء، ٢٠٠٦، ص ٤٠ .

(٥) نعمة علي حسين، مشكلة الإرهاب الدولي (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، ١٩٨٤، ص ١٠٧ .

الإكراه بالاستيلاء على الطائرة أو ممارسة سيطرته عليها أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال، ب- يشترك مع أي شخص يقوم أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال يعد مرتكباً لأحدى الجرائم...^(١)، ونرى أن هذا التعريف هو ذات التعريف الذي جاء به الفقه، كما ذكرنا في المحور السابق، إذ أنه اشترط عدة شروط لقيام الجريمة .

أما المميزات التي اتصفت بها الاتفاقية ، فأنها عولت على نقطة مهمة كانت غائبة عن أذهان مشرعي اتفاقية طوكيو المبرمة سنة ١٩٦٣، إذ إن الاتفاقية أوردت عبارة (أو التهديد باستعمال أي شكل آخر من أشكال الإكراه)، فمن الملاحظ على اتفقيه طوكيو إنها لم تورد هذه العبارة المطاطة، وهكذا فإن اتفاقية طوكيو لا توجب اتخاذ تدابير خاصة في عملية الاستيلاء غير القانوني إلا إذا وقعت هذه العمليات عن طريق استخدام القوة المادية دون المعنوية، وبهذا فإن اتفقيه لاهاي سدت النقص الذي اعتور اتفقيه طوكيو من عدم إيرادها عبارة (استعمال أي شكل آخر من أشكال الإكراه)^(٢) .

وهناك بعض المأخذ التي تتخذ على اتفاقية لاهاي، إذ إنها أغفلت أمرًا ذا أهمية بالغة، وهو حالة ما إذا كان الجاني قد قام بعملية الاستيلاء وهو خارج الطائرة^(٣)، لكن اتفاقية بكين المبرمة سنة ٢٠١٠ وبروتوكول بكين الملحق باتفاقية لاهاي، قد حدثا أحكام اتفاقية لاهاي ووسعا من نطاق تطبيقها، إذ نصت المادة (١/أ) من اتفاقية بكين على أنه:- (يعد مرتكبًا لجريمة أي شخص يقوم بالاستيلاء غير المشروع وعن قصد على طائرة في الخدمة...أو أي شكل آخر من اشكال التهيب، أو أي وسائل تكنولوجية)، ونستنتج من خلال النص أن المشرع لم يتطلب وجود الجاني على متن الطائرة، كما أن الاتفاقية والبروتوكول قد أدرجا الوسائل التكنولوجية ضمن نطاق تطبيقهما، وهذا النص جاء مراعيًا للتطور الحاصل في اطار الطيران المدني، إذ من الممكن استخدام الوسائل التكنولوجية في ارتكاب الجريمة عن بعد باعتبار أن الاتفاقية والبروتوكول لم يشترطان أن يكون الجاني على متن الطائرة حين عملية الاستيلاء .

وبالمقارنة بين النص الذي تضمنته اتفاقية طوكيو والنص الذي تضمنته اتفاقية لاهاي، نجد أن النص الذي احتوت عليه الاتفاقية الأخيرة هو الأقرب للدقة على الرغم من أوجه القصور التي اتسم بها مع الأخذ

(١) المادة (١) من اتفاقية لاهاي .

(٢) إحسان هندي، اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٠ الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، مجلة الشريعة والقانون، كلية القانون، جامعة الامارات العربية المتحدة، العدد(٣)، ١٩٨٩، ص ٣٨٢ .

(٣) رشيد صبحي جاسم محمد، الإرهاب والقانون الدولي، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٣، ص ٧٠ .

بنظر الاعتبار التحديث الذي اشملت عليه اتفاقية بكين ٢٠١٠، ومن خلال نص اتفاقية لاهاي يتضح لنا أن هناك عدة شروط ينبغي توافرها كي تعد الجريمة قائمة، وأول شرط يتوجب توافره هو عدم شرعية فعل الاستيلاء، والشرط الثاني، هو أن يرتكب الفعل عن طريق القوة أو التهديد باستعمالها أو بأي شكل من أشكال الإكراه، والشرط الثالث، هو وقوع الفعل على متن الطائرة أثناء فترة الطيران، والشرط الأخير، هو الاستيلاء على الطائرة وهذا الشرط يمثل الغرض الذي يهدف إليه الجاني من فعله .

أما على الصعيد الداخلي، فإنّ القوانين الوطنية للدول المقارنة تضمنت نصوص خاصة بجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية، سواء القوانين العقابية أو قوانين الطيران المدني، فبالنسبة للقوانين العقابية نجد أن المشرع العراقي لم يتناول هذه الجريمة بنص محدد في قانون العقوبات رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩، وهذه من الثغرات التي يتسم بها هذا القانون، إذ كان الأجدر بالمشرع العراقي أن يخصص نص محدد لهذه الجريمة كونها تشكل انتهاكاً صارخاً لسلامة الطائرات المدنية وسلامة أرواح الركاب، ومع هذا لا يمكننا القول بأن المشرع العراقي لا يجرمها، إذ إن نص المادة (٣٥٩) التي نصت على: - (يُعاقب بالحبس أو بالغرامة من عرض عمدًا للخطر سلامة وسيلة من وسائل النقل الخاص بأية طريقة كانت، وتكون العقوبة السجن إذا نشأ عن ذلك موت انسان)، وكما نلاحظ على النص أنه جاء بصيغة مرنة، إذ أن عبارة (بأية طريقة كانت)، يمكن أن تندرج ضمنها جريمة الاستيلاء، وفي هذا الموضع نقترح على المشرع العراقي أن يولي العناية الكافية بهذه الجريمة عن طريق إضافة نص خاص بها، أو يشرع قانون خاص لمكافحة جرائم الاستيلاء غير القانوني على الطائرات .

كما أن المشرع المصري نص عليها، إذ جاء فيه أنه: - (يعاقب...كل من اختطف وسيلة من وسائل النقل الجوي أو البري أو المائي معرضًا سلامة من بها للخطر، وتكون العقوبة ... إذا استخدم الجاني الإرهاب أو نشأ عن الفعل المذكور جروح من المنصوص عليها في المادتين (٢٤٠-٢٤١) من هذا القانون، لأي شخص كان داخل الوسيلة، أو خارجها، أو قاوم الجاني بالقوة، أو العنف السلطات العامة أثناء تأدية وظيفتها في استعادة الوسيلة من سيطرته ...)^(١)، ونلاحظ على هذا النص أنه مطلق، إذ لم يحدد الشروط التي يتوجب توافرها لكي تقوم الجريمة، وإنّ المشرع استخدم مصطلح (الاختطاف) بدلاً عن مصطلح الاستيلاء، وهذا على خلاف ما اعتادت عليه الاتفاقيات الدولية، إذ أن الاتفاقيات تطلق مسمى الاستيلاء وليس الاختطاف .

(١) المادة (٨٨) من قانون العقوبات المصري النافذ .

أما قانون العقوبات الإماراتي النافذ، فهو الآخر قد تناول الجريمة، إذ نص على أنه:- (يعاقب...كل من هاجم طائرة أو سفينة بقصد الاستيلاء عليها أو على كل أو بعض البضائع التي تحملها أو بقصد إيذاء واحد أو أكثر ممن فيها أو بقصد تحويل مسارها بغير مقتضى، ويحكم بذات العقوبة إذا وقع الفعل من شخص على متن الطائرة أو السفينة...)^(١)، ونلاحظ على هذا النص أنه مطلق كما هو التعريف الذي أورده المشرع المصري، إذ إنه لم يبين الشروط التي يتطلب توافرها كي تقوم الجريمة، لكنه ذكر القصد من وراء ارتكابها وهو تحويل مسار الطائرة بغير مقتضى .

ومن خلال استقراء قوانين الطيران المدني للدول المقارنة محل البحث، نجد إن نصوص تلك القوانين قد عالجت الجريمة، وفيما يتعلق بموقف المشرع العراقي لقانون الطيران المدني، نجد أنه قد ذكرها بصدد تقدير التعويض المدني للمتضرر من جراء عملية الاستيلاء، أي أنه ذكرها عرضاً دون إعارتها أهمية تناسب الخطر التي تخلفه تلك الجريمة، إذ جاء فيه على أنه:- (إذا استولى شخص على طائرة بطريقة غير مشروعة واستعملها من دون رضا مستثمرها كانت مسؤوليته عن الأضرار التي تسببها للغير على سطح الأرض غير محدودة)^(٢)، كما اقتصرّت المادة (١٥) من القانون آنف الذكر بحظر التدخل في أي عضو من أعضاء هيئة قيادة الطائرة أو العبث بأي جزء من أجزائها أو ارتكاب عملاً من شأنه تعريض سلامة الطائرة ومن على متنها للخطر .

ومن الجدير بالذكر، أن المشرع العراقي قد أحال تحديد الأفعال التي تشكل جرائم إلى الاتفاقيات الدولية المصادق عليها^(٣)، وبهذا فأنا نرجع في تحديد سلوك جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية إلى نصوص اتفاقية طوكيو المبرمة سنة ١٩٦٣، واتفاقية لاهاي المبرمة سنة ١٩٧٠، باعتبار أنه من الدول التي صادق على الاتفاقيتين .

ونص المشرع المصري على أنه:- (يعاقب...كل من يقوم بالاستيلاء على وسيلة من وسائل النقل الجوي أو يسيطر عليها، وتكون العقوبة...إذا أتى الجاني في سبيل ارتكاب الجريمة المنصوص عليها في الفقرة السابقة عملاً من أعمال العنف، أو الضرب، أو الجرح، أو الإيذاء ضد شخص داخل تلك الوسيلة، أو خارجها أو قام في استعادة الوسيلة من الاستيلاء أو السيطرة أو من منع هذه السلطة من أداء وظيفتها وتكون

(١) المادة (٢٨٨) من قانون العقوبات الإماراتي النافذ .

(٢) المادة (٢/١٨٠) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٣) المادة (١٨٩) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

العقوبة...إذا نشأ عن الفعل وفاة شخص داخل الوسيلة أو خارجها)^(١)، ونرى أن هذا النص لا يزيد وضوحاً عن النص التي تضمنه قانون العقوبات المصري في المادة(٨٨) منه .

أما قانون الطيران المدني الإماراتي، فإنه تناولها بالمادة (٥٥) منه، إذ نص على أنه:- (يعد مرتكباً لجريمة اعتداء على الطائرة أي شخص يرتكب عمداً، أو يشرع في ارتكاب، أو يكون شريكاً لشخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب دون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية، ٥- أن يقوم بالقوة أو بالتهديد باستعمال القوة أو أية صورة من صور الإكراه بالاستيلاء على الطائرة وهي في حالة طيران، أو السيطرة على قيادتها)^(٢)، ونلاحظ على هذا التعريف أنه الأقرب من حيث الدقة الى التعريف الذي نصت عليه اتفاقية لاهاي المبرمة سنة ١٩٧٠، إذ إن المشرع الإماراتي استوحى شروط تلك الجريمة متأثراً بالاتفاقية، ونحن من مؤيدي هذا الموقف، ولعل مشرع قانون الطيران المدني الإماراتي أراد بذلك توحيد النص القانوني مع الاتفاقية .

ويمكننا أن نعرف جريمة الاستيلاء على أنها:- قيام شخص بمفرده أو المساهمة مع غيره باستخدام القوة أو التهديد باستعمالها أو بأية صورة من صور الإكراه للسيطرة على طائرة مدنية في حالة خدمة لغرض تحويل مسارها عن الجهة المحددة لها أثناء فترة الطيران وسواء أكان الجاني على متن تلك الطائرة أم خارجها.

الفرع الثالث

تمييز جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية عما يشته به

ذهب رأي الى أن جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات تعد عملاً من أعمال القرصنة^(٣)، وذلك قياساً على القرصنة البحرية، وبالرجوع لنص المادة(١٥/١) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار الخاصة بأعمال القرصنة، نجد أنها قد نصت على أن:- (أي عمل من أعمال العنف غير المشروع، أو الاستيلاء، أو النهب إذا ارتكب هذا العمل لأغراض خاصة بواسطة طاقم، أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة وكان موجهاً

(١) المادة (١٦٨) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

(٢) المادة (٥٥) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

(٣) د. سمعان بطرس فرج الله، مصدر سابق، ص١٦٨ .

ضد سفينة أخرى، أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهرها وذلك إذا كان العمل وقع في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لاختصاص دولة من الدول^(١).

واستناداً للنص السابق فإن القرصنة الجوية تختلف عن جريمة الاستيلاء، وذلك من نواحي عدة، فالباعث على ارتكاب جريمة القرصنة هو باعث شخصي، بينما جريمة الاستيلاء قد يكون الباعث شخصي أو سياسي، أو اقتصادي، أو ارهابي أو غير ذلك، وأن القرصنة الجوية تتطلب لكي تقوم الجريمة أن يرتكب الفعل من قبل سفينة أو طائرة ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد الأشخاص أو الأموال التي على متنها، أما جريمة الاستيلاء فيقوم بها شخص على متن طائرة في حالة طيران، كما أن الجريمة لكي تعد قرصنة يشترط أن تتم في أعالي البحار، أو في مكان لا يخضع لاختصاص أي دولة^(٢)، وهذا على العكس مما هو عليه في جريمة الاستيلاء، إذ قد تتم الجريمة سواء في حالة ما إذا كانت في أعالي البحار، أو في أحد الأقاليم التابعة لدولة معينة^(٣)، ويؤيد الباحث الرأي القائل بأن جريمة الاستيلاء على الطائرات المدنية لا تعد من ضمن اعمال القرصنة وذلك لأنه على الرغم من شمول جريمة الاستيلاء على الطائرات المدنية لبعض عناصر جريمة القرصنة الا أنها غير مكتملة أي أنها لا تنطبق عليها فضلاً عن اختلاف الأسباب والدوافع ومكان ارتكاب الجريمة، فنحن بصدد جريمتين مختلفتين .

المطلب الثاني

أركان الجريمة

تتكون جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات من ركنين هما، الركن المادي، والركن المعنوي، وللاطلاع أكثر على أركان الجريمة فأننا سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، نبين في الفرع الأول الركن المادي للجريمة، أما الفرع الثاني نوضح فيه الركن المعنوي .

(١) المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار المبرمة سنة ١٩٥٨ .

(٢) د. حسنين إبراهيم صالح عبيد، الجريمة الدولية (دراسة تطبيقية تحليلية)، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩، ص ٢٠٩ .

(3) Francis Gist, The Aircraft Hijacker And Intenation Law, A thesis submitted to the Faculty Of Graduate Studies and Research in Partial Fulfillment of the Requirements For the degree of Master of Laws, Institute of Air and Space Law, McGill University, Canada, 1969, p1 .

الفرع الأول

الركن المادي

يتكون الركن المادي من ثلاثة عناصر، هي السلوك الإجرامي ويتضمن السلوك الجرمي الذي يقع على متن الطائرة فيخل بسلامتها^(١)، والنتيجة الجرمية والعلاقة السببية لذا لا بد من توضيح هذه العناصر الثلاث في الفقرات الآتية .

أولاً:- السلوك الإجرامي

يقصد بالسلوك الإجرامي:- (السلوك المادي الخارجي الذي ينص القانون على تجريمه)^(٢)، ويتمثل السلوك الإجرامي الخاص بجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات بشروط أربعة هي:

١- عدم شرعية فعل الاستيلاء: لم تتضمن قوانين العقوبات للدول المقارنة هذا الشرط، وكما ذكرنا سابقاً أن النصوص العقابية جاءت عامة دون تحديد الشروط الخاصة بالجريمة، إلا أن قوانين الطيران المدني قد تضمنته، فقد نص عليه المشرع العراقي، إذ جاء فيه:- (إذا استولى شخص على طائرة بطريقة غير مشروعة...)^(٣)، أما قانون الطيران المدني المصري النافذ لم يحتوي على شرط عدم شرعية فعل الاستيلاء، واقتصر على عقوبة الجريمة وذلك في المادة (١٦٨)، أما المشرع الإماراتي فإنه تناول هذا الشرط، إذ جاء فيه:- (يعد مرتكباً لجريمة... دون حق مشروع فعلاً من الأفعال التالية...)^(٤) .

كما إن اتفاقية طوكيو المبرمة سنة ١٩٦٣ نصت على ذات الشرط، إذ جاء فيها:- (في حالة ارتكاب شخص... لأحد الأفعال غير الشرعية التي تعد تدخلاً في استعمال الطائرة والاستيلاء عليها أو نوعاً آخر من السيطرة الخاطئة على الطائرة أو في حالة الشروع في ذلك...)^(٥)، ونصت اتفاقية لاهاي المبرمة سنة ١٩٧٠ على هذا الشرط، إذ جاء فيها:- (أي شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران، أ- يقوم بغير حق مشروع...)^(٦)، وذهب رأي من المعلقين إلى تفسير اصطلاح الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة إلى أي

(١) د. نبيل احمد حلمي، الإرهاب الدولي وفقاً لقواعد القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٨، ص ٣١ .

(٢) معتر حسين جابر، المصلحة المعتبرة في تجريم الأعمال الإرهابية(دراسة تحليلية)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون، الجامعة المستنصرية، ٢٠١٠، ص ٥٨ .

(٣) المادة (٢/١٨٠) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٤) المادة (٥٥) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

(٥) المادة (١١) من اتفاقية طوكيو المعدلة .

(٦) المادة (١) من اتفاقية لاهاي المعدلة .

فعل يقع من قبل شخص غير ذي صفة^(١)، كما في حالة أن يشهر أحد ركاب الطائرة سلاحه على قائد الطائرة ويهدده بإطلاق النار طالبًا منه التوجه إلى المكان الذي يحدده الراكب^(٢) .

٢- أن يرتكب الفعل عن طريق القوة أو التهديد باستعمالها أو بأي شكل آخر من أشكال الإكراه: بالرجوع

للقانون العراقي نرى إنه لم يذكر هذا الشرط، لكن يمكن الرجوع في تحديد سلوك الجريمة الى الاتفاقيات المصادق عليها من قبل العراق، وبالرجوع لتلك الاتفاقيات نجد أنها تناولت هذا الشرط، إذ تضمنته كل من اتفاقية طوكيو ولاهاي، ولكن احتوى النص الوارد في اتفاقية لاهاي عبارة ذات مضمون واسع، حيث إن عبارة (وأي شكل آخر من أشكال الإكراه)، فتحت الباب لتشمل كل فعل ينطوي على القوة والإكراه سواء الإكراه المادي أم المعنوي، وكذلك اتفاقية بكين وبروتوكول بكين الملحق باتفاقية لاهاي قد أضافا استعمال الوسائل التكنولوجية في ارتكاب الجريمة، إذ أن الاتفاقية بموقفها هذا قد تلافت النقص الذي ورد في اتفاقية لاهاي وطوكيو^(٣) .

كما أن المشرع المصري نص على هذا الشرط، إذ نصت المادة(١٦٨)على أنه:- (ويعاقب... إذ اتى الجاني في سبيل ارتكاب الجريمة المنصوص عليها في الفقرة السابقة أي عملاً من أعمال العنف، أو الضرب، أو الجرح أو الايذاء...)، كما نص المشرع الإماراتي لقانون الطيران المدني في المادة(٥٥) منه على أن:- (...٥- أن يقوم بالقوة أو التهديد باستعمال القوة أو أية صورة من صور الإكراه...).

فالاستيلاء ينبغي أن يتأتى أما من خلال استعمال القوة فعلاً، كاقترام غرفة القيادة وإخراج طاقم الطائرة منها، أو عن طريق التهديد باستعمال القوة كتهديد قائد الطائرة بأطلاق النار عليه مالم يغير مسار الطائرة^(٤)، الطائرة^(٤)، كما قد يقع الاستيلاء بطريق الإكراه المعنوي، باعتبار إن العبرة في الأثر الناجم والنتيجة المتولدة عن هذه القوة، كما في حالة الإكراه الواقع على قائد الطائرة بإلزامه إطاعة أوامر الجاني وإن لا يعرض نفسه والطائرة والركاب للخطر والهلاك، كذلك في حالة وقوع قائد الطائرة في خطأ كاعتقاده بأن وسيلة العنف شيئاً

(١) د. هيثم أحمد الناصري، مصدر سابق، ص ١٨٣ .

(٢) د. سلامة إسماعيل محمد، مصدر سابق، ص ١٩٠ .

(٣) المادة (١١) من اتفاقية طوكيو، المادة(١) من اتفاقية لاهاي .

(٤) د. محمد توفيق عبد الوهاب حمد، الاختصاص الجنائي بخصوص الجرائم المرتكبة ضد الطائرات، مركز الدراسات العربية

للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٩، ص ١٩٠ .

خطيراً وفي الحقيقة أنها ليست كذلك، فالاعتقاد الخاطئ لا ينفى وجود هذا الشرط مادام الإكراه قد ولد في نفس قائد الطائرة، وهو ما جعله ينفذ أوامر الجناة حرصاً على سلامة الطائرة والركاب^(١).

٣- وقوع الفعل على متن الطائرة أثناء فترة الطيران: وفيما يتعلق بوقوع الفعل على متن الطائرة، نجد أن المشرع العراقي لم يتضمن هذا الشرط، إلا إن الاتفاقيات الدولية تضمنته، إذ نصت كل من اتفاقية طوكيو ولاهاي على محل الجريمة، وبذلك ينتفي وجود الجريمة إذا وقع فعل الاستيلاء من الخارج، كما في حالة استخدام الأجهزة اللاسلكية في عملية الاستيلاء، أو من قبل طائرة ضد طائرة أخرى^(٢)، كحالة قيام طائرة حربية بإجبار طائرة مدنية على تغيير مسارها بالقوة^(٣)، أو من خلال التهديد باستخدام الأسلحة الأرضية التي توجه إلى الطائرات كالصواريخ^(٤)، إلا أن كلاً من اتفاقية بكين والبروتوكول الملحق باتفاقية لاهاي، قد ادراجا ضمن السلوك استعمال الوسائل التكنولوجية في عملية الاستيلاء^(٥)، وبهذا نجد أن فعل الاستيلاء على الطائرة قد يتم عن بعد بواسطة الوسائل التكنولوجية، باعتبار أن الاستيلاء سواء كان مصدره من داخل الطائرة أم خارجها يؤدي إلى نتيجة واحدة وهي حالة تعريض سلامة الطائرة، ومن على متنها للخطر، وبذلك يمكننا القول أن اتفاقية بكين والبروتوكول كان لهما الأثر الواضح في تدارك النقص الوارد في الاتفاقيات التي سبقتهما، وأن كلاً من المشرع المصري الإماراتي لم يتطرقا إلى هذا الشرط.

كما يجب أن يتم فعل الاستيلاء في الوقت الذي تكون فيه الطائرة المدنية في حالة طيران، أي بمعنى أن محل الجريمة، هو طائرة مدنية في حالة طيران، وبالرجوع لقانون الطيران المدني العراقي نجد أنه لم يتضمن هذا الشرط، وكذا الحال في التشريع المصري، وقد نص عليه قانون الطيران المدني الإماراتي، إذ نصت المادة (٥٥) منه على أن:- (أن يقوم بالقوة أو التهديد باستعمال القوة أو أية صورة من صور الإكراه بالاستيلاء على طائرة وهي في حالة طيران...)، وحالة الطيران تم النص عليها في اتفاقية طوكيو في الفقرة الثالثة من المادة الأولى منها:- (...تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ لحظة إطلاق قوتها المحركة بغرض الإقلاع حتى اللحظة التي يكتمل فيها الهبوط)، وأن الفقرة الثانية من المادة الخامسة نصت على أنه:-

(١) د. منتصر سعيد حمودة، الإرهاب الدولي جوانبه القانونية (وسائل مكافحته في القانون الدولي العام والفقهاء الإسلامي)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٨، ص ١٣٤- ١٣٥.

(٢) د. هيثم أحمد الناصري، مصدر سابق، ص ١٨٩.

(٣) د. عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، مصدر سابق، ص ١٥٨.

(٤) د. علي بن عبد الله الشهري، جريمة اختطاف الطائرات المدنية في الفقه الإسلامي والنظام السعودي، مجلة البحوث الأمنية، العدد (٢٢)، الرياض، ٢٠٠٦، ص ٣٦.

(٥) المادة (١/أ) من اتفاقية بكين النافذة.

(تعتبر الطائرة في أي وقت في حالة طيران منذ اللحظة التي تقفل فيها أي من هذه الأبواب بغرض تفرغ الطائرة، وفي حالة الهبوط الاضطراري يستمر تطبيق أحكام هذا الباب فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على المتن الى حين قيام السلطات المختصة للدولة بمباشرة مسؤوليتها قبل الطائرة وقبل الأشخاص والأموال على متن الطائرة)، وإن اتفاقية لاهاي عرفت حالة الطيران في المادة الثالثة منها، وهو ذات التعريف الذي نصت عليه المادة الخامسة من اتفاقية طوكيو، وبهذا الخصوص أقر مؤتمر طوكيو، بأن المقصود بفترة الطيران هو ما نصت عليه الفقرة الثالثة من المادة الأولى منها، وهذا المفهوم يتسم بالغموض لأن عبارة (تشغيل القوة المحركة للطائرة للإقلاع) تحتل التأويل، إذ يمكن أن يقصد بها الوقت الذي تبدأ فيه الطائرة زيادة سرعتها في منتصف ممر الإقلاع تمهيداً للإقلاع الفعلي، وقد يعني وصول الطائرة الى بداية الإقلاع^(١).

٤- الاستيلاء على الطائرة: ويقصد بالاستيلاء على الطائرة:- (سيطرة الجاني(الجناة) على الطائرة سواء سيطرة فعلية، أو حكمية، أو على قائد الطائرة)، أي إن الاستيلاء سلوك مادي بموجبه يستطيع الجاني أن يوجه الطائرة لأية جهة يبتغيها وذلك من خلال إعطاء أوامر لقائد الطائرة الواقع تحت سيطرة الجاني، أو قيامه هو بمباشرة الفعل^(٢)، أي لا يشترط لارتكاب الجريمة أن يتولى الجاني قيادة الطائرة بنفسه^(٣)، إذ تضمن المشرع العراقي هذا الشرط في المادة(٢/١٨٠) من قانون الطيران المدني، إذ جاء فيها: (إذا استولى شخص على طائرة...)، وتضمنه قانون العقوبات المصري بالمادة(٨٨)، إذ جاء فيها:- (يعاقب... كل من اختطف وسيلة من وسائل النقل الجوي...)، كما تضمن قانون العقوبات الإماراتي هذا الشرط، إذ نصت المادة(٢٨٨) منه على أنه:- (يعاقب... كل من هاجم طائرة بقصد الاستيلاء عليها... أو بقصد إيذاء أي واحد أو أكثر ممن فيها أو بقصد تحويل مسارها بغير مقتضى...).

وطبقاً لاتفاقية لاهاي، لا يدخل في شرط الاستيلاء على الطائرة او السيطرة على قيادتها حالة التدخل في تشغيل الطائرة، عكس ما نصت عليه اتفاقية طوكيو في المادة الحادية عشرة منها^(٤)، وعلى العكس من ذلك

(١) د. محمد توفيق عبدالوهاب حمد، مصدر سابق، ص ١٨٩ .

(٢) د. منتصر سعيد حمودة، مصدر سابق، ص ١٣٤ .

(٣) د. علي بن عبدالله الشهري، مصدر سابق، ص ٣٤ .

(٤) حيث إن اللجنة الفرعية التي أعدت مشروع اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ لم ترى لزوماً للنص في هذه الاتفاقية على حالات مجرد التدخل في تشغيل الطائرة، وذلك لأن مثل هذه الأفعال قد تكون تافهة بطبيعتها ومختلفة جداً عن نوع الحالة التي هي موضع اهتمام اللجنة الفرعية، ومن أمثلة هذا التدخل، أن يقتحم راكب ثمل أو متهوس غرفة القيادة .

حالة التهديد على سبيل المزاح من قبل شخص على متن الطائرة، فهذه الحالة تخضع لاتفاقية لاهاي، والسبب في ذلك أن هذه الاتفاقية لم تأخذ بنظر الاعتبار قصد من يقوم بارتكاب جريمة الاستيلاء، أو يشرع في ارتكابها، وأن التهديد بالاستيلاء على الطائرة وإن كان على سبيل المزاح يثير القلق، والذعر لدى ركاب الطائرة وملاحبيها الأمر الذي يؤدي الى نتائج سيئة^(١).

كما أن الشروع وارد في جريمة الاستيلاء، وذلك طبقاً لما نصت عليه اتفاقية لاهاي بالمادة (١/أ)، إذ جاء فيها أنه:- (... يقوم بغير حق مشروع بالقوة أو بالتهديد باستعمالها أو باستعمال أي شكل آخر من أشكال الإكراه بالاستيلاء على طائرة أو ممارسة سيطرته عليها أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال (...))، أما التشريعات الخاصة بالطيران المدني، فنرى أنها لم تشير لهذا الجانب، ماعدا المشرع الاماراتي، إذ نصت المادة (٧٢) منه على أنه: (يعاقب ... كل من ارتكب إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة (٥٥) أو اشترك في ارتكاب الجريمة وشرع في ارتكابها) .

وهكذا نرى أن قانون الطيران المدني الإماراتي أكثر القوانين المقارنة توافاً مع الاتفاقيات الدولية، وهذا مسلك موفق للمشرع الإماراتي، إذ إنه أكثر المواقف إماماً بهذه الجريمة، فقد أولاهها عناية كما تستحق لذا على الدول المقارنة الأخرى أن تحتذي بالاتجاه الذي سلكه المشرع الإماراتي .

ثانياً:- النتيجة الجرمية

تعد النتيجة الجرمية عنصر من عناصر الركن المادي، والتي تترتب على السلوك الذي ارتكبه الجاني^(٢)، وتعتبر جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية من جرائم الضرر، أي تلك التي (يتطلب نموذجها القانوني تحقيق نتيجة إجرامية محددة)^(٣)، ويعني أن يترتب على إتيانها إهدار، أو تدمير المصلحة محل الحماية الجنائية، إذ إنّ النتيجة المترتبة على وقوع فعل الاستيلاء، هي التحكم او السيطرة على الطائرة وذلك في حال نجاح الجاني^(٤)، هذا وقد تضمنت التشريعات المقارنة هذا العنصر، إذ نص قانون العقوبات

(١) د. عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، مصدر سابق، ص ١٥٩.

(٢) د. فخري عبد الرزاق الحديثي، شرح قانون العقوبات القسم العام، ط ٢، المكتبة القانونية، بغداد، ٢٠١٧، ص ١٨٨.

(٣) د. علي عبد القادر القهوجي، شرح قانون العقوبات القسم العام (نظرية الجريمة)، منشورات الحلبي، بيروت، ٢٠٠٨، ص ٣٢١ .

(٤) د. محمد عبد الله العاصي، المسؤولية الجنائية عن جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات في التشريعات الوطنية، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٩، ص ١٣٤.

الإماراتي على هذا العنصر وبشكل مباشر وذلك بالمادة(٢٨٨)، إذ جاء فيها:- (يعاقب...كل من هاجم طائرة او سفينة بقصد الاستيلاء عليها) .

ثالثاً:- العلاقة السببية

في إطار جرائم الضرر لا يكفي لغرض مساءلة الجاني عن جريمة تامة أن يتم الفاعل الجريمة، وأن تحصل النتيجة المادية، بل يشترط إضافةً لذلك أن ترتبط هذه النتيجة بالفعل برابطة السببية، فإذا وقع الفعل دون تحقق النتيجة فلا مجال للبحث في رابطة السببية^(١)، وفي إطار جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات ينبغي توافر العلاقة السببية بين السلوك الإجرامي الصادر من قبل الجاني، والمتمثل بالسلوك الغير شرعي المصحوب بالقوة او التهديد باستخدامها وبين النتيجة الجرمية التي يهدف الجاني إلى تحقيقها وهي تغيير مسار الطائرة عن الوجهة التي ينبغي أن تتجه إليها، وممارسة سيطرته عليها، ومن ثمّ تعريض الطائرة ومن على متنها للخطر^(٢) .

الفرع الثاني

الركن المعنوي

تنطلق ضرورة توافر هذا الركن، من أنه يلزم أن تكون ماديات الجريمة لها انعكاس في نفسية الجاني، أي ينبغي أن توجد علاقة نفسية بين السلوك الذي قام به الجاني ونتيجة هذا السلوك، فهذه العلاقة النفسية هي التي يطلق عليها بالركن المعنوي، فالقاعدة أنه لا وجود للجريمة من دون توفر الركن المعنوي^(٣)، أما عناصر الركن المعنوي فتتمثل بالعلم والإرادة، وهذان العنصران يمتدان ليشملا كل الماديات التي تتكون منها الجريمة، فإن قصر أحدهما لا يعني انبساط الآخر لغرض قيام القصد الجنائي، بل يعد القصد في هذه الحالة متخلفاً في جملته، وهذا يعني أن العنصرين لا غنى عنهما لقيام القصد في هذه الجريمة^(٤) .

(١) د. فخري عبد الرزاق الحديثي، مصدر سابق، ص ١٩٢ .

(٢) د. كمال أحمد، مصدر سابق، ص ٤٥٨ .

(٣) د. علي عبد القادر القهوجي، مصدر سابق، ص ٣٩١ .

(٤) غازي حنون خلف الدراجي، استظهار القصد الجنائي في جريمة القتل العمد، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٤، ص ١٨.

وجريمة الاستيلاء تعد من الجرائم العمدية التي يركز قيامها على القصد الجنائي العام بعنصريه العلم والإرادة^(١)، أي أن الجاني يعلم بأن فعله ينطوي على التدخل في السير الطبيعي للطائرة، وأن من شأن ذلك تعريض سلامة الطائرة والركاب للخطر^(٢)، ومع ذلك تتجه إرادته إلى فعل الاستيلاء أو السيطرة على الطائرة أيًا كانت البواعث، باعتبار أن البواعث لا تؤثر في تكوين الجريمة وقيام كيانها، ويجب توافر القصد الخاص في ارتكاب هذه الجريمة والمتمثل في اتجاه نية الجاني إلى فعل الاستيلاء، أو السيطرة على الطائرة .

المطلب الثالث

الآثار الجزائية المترتبة عن ارتكاب الجريمة

إن لكل جريمة عقوبة معينة تتضمنها التشريعات الداخلية، لذلك سناقش العقوبات المفروضة على جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية، وذلك من خلال تقسيم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع، نبين في الفرع الأول العقوبة في نطاق قانون العقوبات، ونوضح في الثاني العقوبة في إطار قانون الطيران المدني، أما الثالث سنبين فيه العقوبة في إطار قانون غسل الأموال وقانون تمويل الإرهاب، وعلى النحو التالي .

الفرع الأول

العقوبة في نطاق قانون العقوبات

لم تكن التشريعات العقابية للدول تعاقب على جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات كجريمة خاصة بذاتها^(٣)، لذلك نظرًا لأهمية وخطورة جريمة الاستيلاء وازدياد وقوعها فإنّ الأمر يقتضي تجريمها بشكل خاص^(٤)، وقد تبنت الدول في معالجة هذا الأمر طريقتين، الطريقة الأولى إصدار قانون جديد خاص لمعاقبة مرتكبي هذه الجريمة^(٥)، أما الطريقة الثانية، فهي تعديل قانون العقوبات بتضمينه جريمة الاستيلاء، ومن تلك الدول جمهورية مصر العربية .

(١) بهاء المري، جرائم الإرهاب، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠١٨، ص ٥٥٩ .

(٢) د. احمد محمد أبو مصطفى، مصدر سابق، ص ٢٠٧ .

(٣) احسان هندي، مصدر سابق، ص ٣٨٤ .

(٤) د. شوقي محمد صلاح، الإرهاب وأزمة احتجاز الرهائن(مقتضيات المواجهة الأمنية، ومتطلبات تعويض المضرورين دراسة

أصلية وقانونية مقارنة)، دار الكتب المصرية، القاهرة، ٢٠١٠، ص ١٥٤ .

(٥) كقانون الاختطاف الإنكليزي رقم(٤٥٧٧) الصادر سنة ١٩٧١ .

وبالرجوع لقانون العقوبات العراقي، يتضح أنه لم يورد نصًا خاصًا لجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، لكن يمكن أن تندرج هذه الجريمة ضمن إطار المادة (٣٥٩) منه باعتبار أن هذه الجريمة تنطوي بالضرورة على تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، إذ ورد فيها أنه: - (يعاقب بالحبس والغرامة من عرض عمدًا للخطر سلامة وسيلة من وسائل النقل الخاص بأية طريقة كانت)، وكما نلاحظ على النص إنه جاء بصيغة مرنة، إذ أن عبارة (بأية طريقة كانت)، يمكن أن تندرج ضمنها جريمة الاستيلاء، لكن العقوبة التي أقرها النص لا تتناسب مع أهمية الجريمة المرتكبة، لذا نقترح على المشرع العراقي اقتراحين بخصوص معالجة هذه الجريمة، الاقتراح الأول يتضمن إيراد نص خاص لجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات ضمن قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩، والاقتراح الآخر يتمثل بتشريع قانون خاص بهذه الجريمة .

أما المشرع المصري فقد أصدر القانون رقم (٩٧) لسنة ١٩٩٢ والخاص بتعديل بعض نصوص قانون العقوبات والإجراءات الجنائية^(١)، حيث أضاف مواد خاصة عالجت هذه الجريمة، إذ جاء فيه: - (يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة كل من اختطف وسيلة من وسائل النقل الجوي أو البري أو المائي معرضًا سلامة من بها للخطر، وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا استخدم الجاني الإرهاب أو نشأ عن الفعل المذكور جروح من المنصوص عليها في المادتين (٢٤٠-٢٤١) من هذا القانون... وتكون العقوبة الإعدام إذا نشأ عن الفعل موت شخص كان داخل الوسيلة أو خارجها)^(٢)، ونرى أن المشرع المصري قد فعل حسنًا حينما شدد العقوبة وجعلها متناسبة مع الخطورة التي تنتجها الجريمة، ومن الملاحظ على النص أنه يتصف بالعمومية، فهو لم يذكر أي شروط لقيام الجريمة، كما أنه ساوى بين ارتكاب الجريمة سواء من داخل أو من خارج الطائرة، كما أنه لم يبين حالة الطائرة أثناء وقوع الجريمة سواء أكان وقوعها أثناء حالة الطيران أم قبل الإقلاع .

وبهذا قضت محكمة امن الدولة العليا (طوارئ) مصر بشأن قضية الاستيلاء على الطائرة المصرية إلى ليبيا أثناء رحلتها الداخلية من الأقصر إلى القاهرة، في سنة ١٩٩٦، (حيث قضى على المتهم الأول بالأشغال الشاقة المؤبدة، بينما استخدمت المحكمة الرأفة مع المتهم الثاني نظرًا لكبر سنه فحكمت عليه بالسجن مدة (٧) سنوات، وحكمت على المتهم الثالث بالسجن مدة (١٠) سنوات، وحكمت بالسجن لمدة (٣) سنوات على المتهم الرابع، وأبدت المحكمة في حيثيات حكمها بأن المتهم الأول قد خطط للجريمة بدقة تؤكد مسؤوليته،

(١) د. محمد توفيق عبد الوهاب، مصدر سابق، ص ١٦٦ .

(٢) المادة (٨٨) من قانون العقوبات المصري النافذ .

وتحت ادراك ووعي كامل بخطورتها، وسبق له وأن قام بالتدريب على كيفية تنفيذها، بمعنى أنه قد اختمرت في ذهنه فكرة الاختطاف واجبار قائد الطائرة على تغيير مسار الطائرة، والهبوط في أحد المطارات التابع لدولة عربية مستخدمًا القوة، والتهديد، واستعمال مواد مفرقة وأسس باعثة على ذلك من خلال زعم ضال وشطط جامح^(١).

أما قانون العقوبات لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم (٣) لسنة ١٩٨٧ المعدل بالقانون رقم (٥٢) لسنة ٢٠٠٦، فإنه عالج جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات وذلك بالنص عليها ضمن الفصل الأول من الباب الرابع تحت عنوان (الاعتداء على وسائل المواصلات والمرافق العامة) في المادة (٢٨٨) منه، إذ نص على أنه:- (يعاقب بالسجن المؤبد كل من هاجم طائرة أو سفينة بقصد الاستيلاء عليها أو على كل أو بعض البضائع التي تحملها، أو بقصد إيذاء واحد أو أكثر ممن فيها أو بقصد تحويل مسارها بغير مقتضى، ويحكم بذات العقوبة إذا وقع الفعل من شخص على متن الطائرة أو السفينة، وإذا قام الجاني بإعادة الطائرة أو السفينة بعد الاستيلاء عليها مباشرة ولم يكن قد ترتب على فعله الإضرار بها، أو بالبضائع التي تحملها أو إيذاء الأشخاص الموجودين عليها الى قائدها الشرعي، أو إلى من له الحق في حيازتها قانونًا كانت العقوبة السجن مدة لا تتجاوز خمس سنوات)^(٢).

ويتضح من النص السابق، أن المشرع عاقب عليها بالسجن المؤبد إدراكًا منه لأهمية الجريمة وعواقبها الوخيمة، وكذلك ردع الأشخاص ومنعهم من الاقدام على ارتكابها، ونلاحظ أن المشرع لم يحدد ما إذا كان الجاني على متن الطائرة وقام بارتكاب الفعل، أو أنه قام بارتكاب الجريمة عن بعد، كما أنه لم يوضح حالة الطائرة حين وقوع الجريمة .

الفرع الثاني

العقوبة في نطاق قانون الطيران المدني

استنادًا لقانون الطيران المدني العراقي نجد إنه لم يورد نص خاص يعاقب على الجريمة، واكتفى بنص المادة (٢٠١)، إذ نصت على أن:- (إذ شكل الفعل المنصوص عليه في المواد آتية الذكر جنائية، أو جنحة حسب قانون العقوبات أو القوانين الأخرى فتطبق العقوبة الأشد)، وكما ذكرنا سابقًا أن قانون العقوبات

(١) قرار قضائي منشور في جريدة الاهرام المصرية، العدد ٤٠١٥٣، السنة ١٢١، القاهرة، ١٢/١١/١٩٩٦، على الرابط التالي، <http://gate.ahram.org.eg> ، أخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/١٢/٥ .

(٢) المادة (٢٨٨) من قانون العقوبات الاماراتي النافذ .

العراقي لم يورد نص محدد للجريمة وقلنا حينها أن المادة (٣٥٩) من الممكن أن تطبق في هذا الموضوع، إلا أن المادة تقرر عقوبة الحبس أو الغرامة، وهذه العقوبة غير ملائمة للجريمة، وهذا ما يدل على وجود فراغ تشريعي، لذا نقترح على المشرع العراقي في هذا الموضوع ثلاثة حلول، أما تشريع قانون خاص لمكافحة جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، أو تعديل قانون العقوبات وتضمينه مادة خاصة تعالج هذه الجريمة، (وكما ذكرنا هذه الاقتراحات آنفاً)، أو تعديل نصوص قانون الطيران المدني العراقي باستحداث نص خاص بالجريمة لسد الفراغ التشريعي .

أما قانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١، فإنه أورد نصاً محدداً جرم من خلاله فعل الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، إذ نص على أنه:- (يعاقب بالسجن المشدد كل من يقوم بالاستيلاء على وسيلة من وسائل النقل الجوي أو يسيطر عليها، وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا أتى الجاني في سبيل ارتكاب الجريمة المنصوص عليها في الفقرة السابقة عملاً من أعمال العنف، أو الضرب، أو الجرح، أو الإيذاء ضد شخص داخل تلك الوسيلة، أو خارجها، أو قاوم بالقوة، أو بالتهديد أي من السلطات العامة أثناء تأدية وظيفتها في استعادة الوسيلة من الاستيلاء، أو السيطرة، أو من منع هذه السلطة من أداء وظيفتها، وتكون العقوبة الإعدام إذا نشأ عن الفعل وفاة شخص داخل الوسيلة، أو خارجها)^(١) .

ونلاحظ على هذا النص أن المشرع قد أخذ بنظر الاعتبار العقوبة التي قررها المشرع في قانون العقوبات رقم (٥٧) لسنة ١٩٣٧، وهذا الاتجاه موفق ونحن من مؤيديه، ولعل المشرع لقانون الطيران المدني المصري أراد بذلك توحيد العقوبة المفروضة على جريمة الاستيلاء في إطار قانون العقوبات، ونلاحظ أن المشرع المصري في قانون الطيران المدني قد استعمل مصطلح (الاستيلاء) وليس مصطلح (الخطف) كما هو وارد في نص المادة (٨٨) من قانون العقوبات المصري، ونرى أن مصطلح الاستيلاء أدق من مصطلح الخطف، إذ أن الاتفاقيات الدولية الواردة في هذا المجال قد استخدمت هذا المصطلح .

أما قانون الطيران المدني الإماراتي، فقد أورد نصاً عاقب من خلاله على الجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني، إذ نص على أنه:- (يعاقب بالسجن المؤبد، أو المؤقت كل من ارتكب إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة (٥٥) أو اشترك في ارتكاب الجريمة وشرع في ارتكابها)^(٢)، وتتص المادة (٥/٥٥) على أنه:- (... أن يقوم بالقوة، أو بالتهديد باستعمال القوة، أو أية صورة من صور الإكراه بالاستيلاء على الطائرة

(١) المادة (١٦٨) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

(٢) المادة (٧٢) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

وهي في حالة طيران أو بالسيطرة على قيادتها)، ونلاحظ أن النص الأول قد ساوى بين الشروع في ارتكاب الفعل وبين إتمامه أو الاشتراك فيه بخصوص العقوبة المفروضة على الجريمة، وهذه من المحاسن التي اتصف بها النص، إذ إنَّ المشرع عند تحديد العقوبة أخذ بنظر الاعتبار ما جاءت به اتفاقية لاهاي من أنها ساوت بين الجريمة التامة والشروع والاشتراك فيما يخص العقوبة المفروضة على هذه الجريمة .

أما فيما يتعلق بالجزاء الإداري والجزاء المدني الذي تضمنته قوانين الطيران المدني للدول المقارنة، فأن كلاهما يطبقان على هذه الجريمة، وبما أننا عرضنا مفصلاً الأحكام الخاصة بالجزائين الإداري والمدني، فلا داعي لإعادة توضيحهما في هذا الموضوع، باعتبار أن الجزء الإداري والمدني يشمل كل جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني من دون أن يخص لجريمة محددة بالذات .

الفرع الثالث

العقوبة في نطاق قانون غسل الأموال وقانون تمويل الإرهاب

تضمن قانون غسل الأموال وتمويل الإرهاب العراقي رقم (٣٩) لسنة ٢٠١٥، تجريم كافة أفعال الاعتداء على سلامة الطيران المدني، وعدها ضمن الجرائم الارهابية، إذ جاء في المادة (١١/١) منه إنه:- (العمل الإرهابي ويشمل:....، ب- كل فعل يشكل جريمة وفقاً للتعريف المنصوص عليها في اتفاقية قمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات لسنة ١٩٧٠، واتفاقية قمع جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني سنة ١٩٧١، والبروتوكول المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي المكمل لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني لسنة ١٩٨٨... أو أي اتفاقية أخرى، أو بروتوكول ذي صلة بتمويل الإرهاب تكون جمهورية العراق طرفاً فيها)، كما تناولت المادة (٣٧) منه عقوبة الجريمة، إذ نصت على أنه:- (يعاقب بالسجن المؤبد كل من ارتكب جريمة تمويل إرهاب) .

كما أن قانون مكافحة الإرهاب في إقليم كردستان العراق رقم (٣) لسنة ٢٠٠٦ قد جرم فعل الاستيلاء على الطائرات المدنية، واعتبر فعل الاستيلاء من ضمن الأفعال الإرهابية التي عاقب عليها المشرع بالسجن المؤبد^(١)، ويعد هذا القانون أكثر تشعباً ودقة من قانون مكافحة الإرهاب العراقي رقم (١٣) لسنة ٢٠٠٥، إذ

(١) د. طاهر سلمان خليل، مكافحة الإرهاب وتأثيرها على حقوق الإنسان المدنية (دراسة مقارنة)، مكتبة صباح للنشر، بغداد،

نصت المادة (٣) من قانون مكافحة الإرهاب لإقليم كردستان على أنه:- (تعد الأفعال الآتية جرائم إرهابية ويعاقب عليها بالسجن المؤبد...٢- الاستيلاء على الطائرات المدنية او اختطافها وتكون العقوبة الإعدام إذا أدى الفعل الى موت إنسان أو أكثر)^(١) .

وتضمن قانون الإرهاب المصري رقم (٩٤) لسنة ٢٠١٥ نصًا جرم من خلاله أفعال الاستيلاء غير القانوني على الطائرات وفرض عقوبة على تلك الأفعال، إذ جاء فيه:- (يعاقب بالسجن المشدد مدة لا تقل عن سبع سنين كل من استولى بالقوة، أو العنف، أو التهديد، أو الترويع على وسيلة من وسائل النقل الجوي، أو البري، أو البحري، أو النهري، أو المنصات الثابتة التي يتم تثبيتها بشكل دائم في قاع البحر بغرض اكتشاف أو استغلال الموارد، أو لأية أغراض اقتصادية أخرى، وذلك تحقيقًا لغرض إرهابي)^(٢) .

أما قانون مكافحة الإرهاب الإماراتي رقم(٧) لسنة ٢٠١٤، قد تضمن نصًا جرم من خلاله جريمة الاستيلاء، إذ نص على أنه:- (١- يعاقب بالسجن المؤبد كل من اختطف لغرض إرهابي وسيلة من وسائل النقل الجوي، أو البري أو المائي،٢- وتكون العقوبة الإعدام، أو السجن المؤبد إذا نتج عن الفعل المذكور بالبند السابق إصابة أي شخص، أو إذا قاوم الجاني بالقوة، أو العنف السلطات العامة أثناء تأدية وظيفتها في استعادة الوسيلة من سيطرته،٣- وتكون العقوبة الإعدام إذا نتج عن فعل الجاني وفاة شخص)^(٣) .

(١) المادة (٢/٣) من قانون مكافحة الإرهاب لإقليم كردستان العراق رقم (٣) لسنة ٢٠٠٦ النافذ .

(٢) المادة (٢٤) من قانون الإرهاب المصري رقم (٩٤) لسنة ٢٠١٥ النافذ .

(٣) المادة(٥) من قانون مكافحة الإرهاب الإماراتي رقم(٧) لسنة ٢٠١٤ النافذ .

تتضمن جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني أحكاماً إجرائية، بوصفها أداة إعمال النصوص العقابية^(١)، وفيما يتعلق بالإجراءات المتبعة في جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، فإنها تتميز بخصوصية في بعض الإجراءات تختلف عن الإجراءات الأخرى المتبعة في غيرها من الجرائم، لذا سنقتصر في هذا المبحث على أهم الأحكام الإجرائية ووفقاً لما تتضمنه من خصوصية تتميز بها عن الإجراءات المتبعة في الجرائم الأخرى .

إذ تتطلب مكافحة الجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني اتخاذ عدة إجراءات، كالتحري وجمع الأدلة، وهي المرحلة الأولى وبعدها تأتي مرحلة التحقيق الابتدائي^(٢)، فإن لكل دولة وطبقاً لقوانينها الوطنية حق القبض على أي متهم ومحاكمته^(٣)، وإن أهم المشاكل التي تثار في هذا الفصل هي مسألة الاختصاص الجنائي والتي تعد أحد أبرز المشاكل التي يعالجها الباحث، إذ لم تكتفِ هذه المشكلة بأخذ نصيبها من الجهود الوطنية للمشرعين، بل وجدت طريقها إلى المؤتمرات والاتفاقيات الدولية، باعتبار أن الطبيعة التي تتميز بها الطائرة ما يمكنها من العبور لأكثر من إقليم في آن واحد، الأمر الذي يثير مشكلة في حال وقوع إحدى الجرائم على متنها وبذلك نجدها قد انعكست وأخذت نصيبها من الاهتمام الدولي، فضلاً عن مسألة الاتفاق على تسليم المجرمين، إذ تعد من أبرز أدوات تفعيل التعاون الدولي التي تعقب مرحلة تحديد الدولة المختصة في نظر هذه الجرائم .

ولغرض مناقشة كل تلك الفقرات ارتأينا تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، نبين في المبحث الأول منه التحري وجمع الأدلة والتحقيق الابتدائي، أما المبحث الثاني سنناقش فيه مشكلة الاختصاص الجنائي وتسليم المجرمين في إطار جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني .

(١) د. محمد عبد الله العاصي، المسؤولية الجنائية عن جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، مصدر سابق، ص ٢١٥ .

(٢) د. علاء زكي، جرائم المرور وتعريض وسائل المواصلات للخطر في ضوء القواعد القانونية لمحكمة النقض، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، ٢٠١٥، ص ٢٠٠ .

(٣) د. علي عبد القادر علي الشمري، مفهوم جرائم الإرهاب الدولي وآليات مكافحتها (دراسة في القانون الدولي الجنائي)، دار الأيام للطباعة والنشر، بغداد، ٢٠١٦، ص ٨٢ .

المبحث الأول

التحري وجمع الأدلة والتحقيق الابتدائي

تُعدُّ مرحلة التحري وجمع الأدلة مرحلة تحضيرية، إذ أن هذه المرحلة تكشف النقاب عن الجريمة المرتكبة، وتمثل أول اتصال للسلطة العامة بأمر الجريمة^(١)، ومن خلالها تنتقل الدعوى من حالة السكون إلى حالة الحركة^(٢).

كما تتجلى أهمية التحقيق في أنه ينطوي على عدة إجراءات متنوعة^(٣) وصولاً إلى اكتشاف الأدلة وتمحيصها قبل النظر في الدعوى من قبل المحكمة المختصة، على اعتبار أن هناك من الأدلة ما لا يمكن الوصول إليها أثناء المحاكمة وإنما ينبغي أن يتم اكتشافها في وقت معاصر لارتكاب الجريمة^(٤)، وبما أن التحقيق في جرائم الطيران المدني له طبيعته الخاصة، لذلك سنقتصر في هذا المبحث على بيان كل ما يميز التحقيق في هذه الجرائم دون الولوج في الإجراءات العامة المتبعة في سائر الجرائم الأخرى، ولغرض الاطلاع أكثر على هذا الموضوع سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين، نتناول في المطلب الأول منه التحري وجمع الأدلة، أما المطلب الثاني نوضح فيه إجراءات التحقيق الابتدائي.

(١) د. سليمان عبد المنعم، اصول الإجراءات الجنائية (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٦، ص ٦٢٣.

(٢) د. أشرف توفيق شمس الدين، شرح قانون الإجراءات الجنائية (الجزء الأول مرحلة ما قبل المحاكمة -دراسة مقارنة-)، دار الكتب القانونية، القاهرة، ٢٠١٢، ص ٤٧.

(٣) سردار علي عزيز، النطاق القانوني لإجراءات التحقيق الابتدائي (دراسة مقارنة)، دار شتات للنشر والبرمجيات، القاهرة، ٢٠١١، ص ٩.

(٤) د. ممدوح خليل البحر، التحقيق الابتدائي في قانون الإجراءات الجزائية الإماراتي وقانون الإجراءات الجنائية المصري، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٢، ص ٢٤-٢٥.

المطلب الأول

التحري وجمع الأدلة

تعد مرحلة التحري وجمع الأدلة من أهم المراحل التي تسبق مرحلة التحقيق الابتدائي، فالتحري عن الواقعة عمل ضروري لغرض التوصل إلى كشف الحقيقة وإزالة الغموض ومعرفة أسباب وقوع الجريمة وملابساتها وجميع المعلومات التي تدل على ارتكابها^(١).

ويعرف التحري على أنه:- (مجموعة من الإجراءات الجوهرية غير المنظورة يتوخى فيها مأمور الضبط القضائي، أو مرؤوسهم الصدق والدقة في التنقيب عن الحقائق المتعلقة بموضوع معين، واستخراجها من مكنها في إطار القانون)^(٢)، أما جمع الأدلة فيقصد به:- (جمع المعلومات، والبيانات الخاصة بالجريمة، والتحري عنها والبحث عن فاعليها بشتى الطرق والوسائل المشروعة، والهدف من ذلك إعداد العناصر اللازمة للبدء في التحقيق الابتدائي، أو المحاكمة مباشرة)^(٣)، وهذه المرحلة تكون من اختصاص أعضاء الضبط القضائي^(٤)، إذ تكون مهمتهم جمع المعلومات التي بواسطتها يمكن معرفة فاعل الجريمة^(٥).

ويعد تحريك الدعوى الجزائية أول استعمال لها^(٦)، وفي العراق لا بد من تقديم طلب لسلطة الطيران المدني لغرض تحريك الدعوى الجزائية^(٧) الخاصة بجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، إذ نص القانون على أنه: (تحرك الدعوى المتعلقة بالحق العام في جميع الأحوال بناءً على طلب من سلطات الطيران المدني باستثناء البند (أ) من الفقرة (١) من المادة (١٩٧) من هذا القانون مع مراعاة البند (ب)

(١) د. ممدوح خليل البحر، اختصاصات مأمور الضبط القضائي في القانون الإماراتي والمقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٢، ص ١٥.

(٢) د. محمد عبد الواحد مرسي، الموسوعة الذهبية في التحريات، ط٤، دار المعارف والمكاتب الكبرى، الإسكندرية، ١٩٩٨، ص ٦٦.

(٣) د. عبد المجيد محمود عبد المجيد، المواجهة الجنائية للفساد في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة والتشريع المصري (الجوانب الإجرائية والتعاون الدولي)، ج٣، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٥، ص ٢٥.

(٤) المادة (٣٩) من قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي رقم (٢٣) لسنة ١٩٧١ النافذ.

(٥) د. محمود نجيب حسني، شرح قانون الإجراءات الجنائية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٨، ص ٤٩٩.

(٦) د. سليم إبراهيم حربة، د. عبد الأمير العكيلي، شرح قانون أصول المحاكمات الجزائية، العاتك لصناعة الكتاب، القاهرة، ٢٠٠٨، ص ٢٣.

(٧) تم فصل سلطة الطيران المدني العراقي عن وزارة النقل بالقرار رقم (٢١٠) لسنة ٢٠١٨.

منها^(١)، كما تحرك الدعوى الجزائية في جمهورية مصر من قبل النيابة العامة حصراً دون غيرها^(٢)، أما المشرع الإماراتي فإنه اتخذ موقف الصمت بهذا الخصوص، وتتجسد الفلسفة التشريعية من تقييد حق الدولة في تحريك الدعوى على طلب من سلطة الطيران المدني، في أن هذه السلطة تعد أقدر من الادعاء العام على تقدير الملائمة بين تحريك وعدم تحريك الدعوى الجزائية، لذلك فإن العدالة تقتضي أن يترك لسلطات الطيران المدني تقدير ما إذا كان من مصلحتها تحريك الدعوى الجزائية، أو عدم تحريكها، وأن هذا القيد له أثر على التقاضي وبالتالي يسهم في حسن سير العدالة وسرعة أداؤها^(٣).

وتتمثل أولى خطوات التحري وجمع الأدلة عن جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني بفحص الإخطار، سواء تم الإخطار بواسطة قائد الطائرة أو أحد أفراد الطاقم أو بواسطة برج المراقبة أو من أحد قادة الطائرات الأخرى التي شاهدت الحادث^(٤)، ويثار السؤال في هذا الموضوع عن الجهة التي تقوم بالإخطار وكيفية القيام به؟ وما هي وسائل الإخطار؟ .

يجيب المشرع لقانون الطيران المدني المصري على هذا السؤال بنصه على أن:- (الإخطار عن وقوع حادث أو واقعة لطائرة: ١- على كل عضو في طاقم الطائرة عند وقوع الحادث لطائرته أن يخطر به أقرب سلطة مختصة إذا سمحت حالته بذلك، وعلى كل قائد طائرة عند مشاهدته لحادث طائرة أخرى في الجو أن يخطر وحدة المراقبة الجوية بالحادث، وعلى المشغل إخبار إدارة حوادث الطائرات وسلطة الطيران المدني بما يقع لطائرته من حوادث فور علمه بها وعلى مديرية المطارات وقائدي ومشغلي الطائرات إخطار إدارة حوادث الطائرات وسلطة الطيران المدني بوقائع الطائرات فور علمهم بها)^(٥)، وذلك على أن يتم الإخطار عن طريق إحدى الوسائل، كالهاتف المحمول، الفاكس، الشبكة الثابتة لاتصالات الطيران المدني، شبكة المبرقات الدولية^(٦).

(١) المادة (٢/٢٠٢) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ، ينظر في ذلك، د. زينب محمود حسين زنكنة، نظم العلاقة بين سلطتي الاتهام والتحقيق (دراسة مقارنة)، المركز العربي للنشر والتوزيع، الاسكندرية، ٢٠١٧، ص ١٤٢.

(٢) المادة (١٠٨) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

(٣) د. أحمد مصطفى علي، الفلسفة التشريعية من تقييد حق الدولة في العقاب (جرائم الطلب والاذن انموذجاً)، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية السياسية، جامعة نوروز، العدد (٢٠)، المجلد (٧)، ٢٠١٧، ص ٤٥٧ .

(٤) احمد عبد الهادي عبد المنعم القاضي، مصدر سابق، ص ١٨٩ .

(٥) المادة (٩٩) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

(٦) احمد عبد الهادي عبد المنعم القاضي، مصدر سابق، ص ١٨٩ .

كما أوجب قانون الطيران المدني العراقي على السلطات المحلية عند وقوع حادث في منطقة اختصاصها أن تخطر بالأمر فوراً سلطة الطيران المدني، وعليها أن تحافظ على الطائرة حتى وصول مندوب سلطات الطيران المدني^(١)، كما يجوز لقائد الطائرة بناءً على اسباب معقولة أن يطلب من السلطات المختصة في الجمهورية التي تهبط الطائرة في إقليمها القيام بإنزال الشخص الذي يقصد ارتكاب جريمة ماسة بسلامة الطيران، وبيان الأسباب المبررة لاتخاذ هذا الإجراء، أما إذا رأى أن تسليم هذا الشخص بسبب خطورة الجريمة فيتوجب عليه في هذه الحالة إخطار السلطات المختصة في الجمهورية التي تهبط الطائرة في إقليمها بأسرع وقت مع ذكر الأسباب، وعليه أن يقدم عند الهبوط عناصر الإثبات، والمعلومات المتوفرة لديه^(٢).

ويتضح من النص السابق إن المشرع المصري قد منح حق الإخطار لأحد الجهات الثلاثة، قائد الطائرة، أو أعضاء طاقم الطائرة، أو مشغل الطائرة، وكل منهم يقوم بالإخبار للجهة المحددة بنص القانون، أما المشرع العراقي فإنه قد أعطى حق الإخبار لجهتين هما، السلطات المحلية في حالة وقوع الجريمة في منطقة اختصاصها، ولقائد الطائرة، لكن من جهة أخرى نلاحظ أن المشرع المصري قد أهمل أثر السلطات المحلية في حالة وقوع جريمة في منطقة اختصاصها، إذ كان الاجدر بالمشرع أن يدرج السلطات المحلية في النص الذي يمنح حق الاخبار للجهات الأخرى .

ويعد القبض على المتهم من المسلمات التي يتوجب على الدول القيام به عن طريق السلطات المختصة أو الإنتربول (المنظمة الدولية للشرطة الجنائية)^(٣)، وأن قانون الطيران المدني المصري قد منح لقائد الطائرة الحق بالقيام ببعض التدابير التي يراها ضرورية في حال اعتقاله لأسباب معقولة أن شخصاً ما على متن الطائرة قد ارتكب فعلاً يمس بسلامة الطائرة أو يعرض سلامتها للخطر، ويجوز لقائد الطائرة أن يأذن لباقي أعضاء الطاقم بمعاونته في ذلك، ويجوز له أن يطلب المعونة من الركاب او يأذن لهم بها، الا أنه لا يجوز أن يقوم بإجبارهم على القيام بذلك^(٤).

وتعزز اتفاقية طوكيو موقف المشرع المصري، إذ أعطت لقائد الطائرة الحق في اتخاذ الإجراءات الضرورية بما في ذلك إجراءات القسر على المتهم في حال استناده لأسباب معقولة تبرر قيامه بهذا الفعل^(٥)،

(١) المادة (١٤٠) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٢) المادة (١٤٧) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

(٣) احمد عبد الهادي عبد المنعم القاضي، مصدر سابق، ص ١٨٨.

(٤) المادة (١٤٦) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

الفعل^(١)، ويلاحظ على النص الوارد في اتفاقية طوكيو أنه أجاز لقائد الطائرة اتخاذ إجراءات معقولة في حالة توافر الشروط اللازمة، من دون أن يحدد النص معيار أو ماهية تلك الإجراءات ما عدا إجراءات القسر التي نص عليها صراحة، ولكن يمكن أن تتضمن تلك الإجراءات تقييد حركة الراكب، وتجريده من السلاح وإلقاء القبض على أي شخص يهدد أمن وسلامة الطائرة ويعرضها للخطر^(٢)، فضلاً عن أن النص لم يوضح ما إذا كان قائد الطائرة يقوم بالقبض على الفاعل بأي صفة، هل بصفته عضو ضبط قضائي أم ماذا؟ .

ومن الملاحظ على قانون الطيران المدني لجمهورية العراق ودولة الإمارات العربية المتحدة، أنهما لم يتضمنا أية سلطات لقائد الطائرة في حالة وجود مشتبه به على متن الطائرة، وكان الأجدر بكلا القانونين مسايرة النص الوارد في قانون الطيران المدني المصري في إعطاء قائد الطائرة الحق في اتخاذ التدابير اللازمة لغرض مواجهة الجريمة، وهذا الفراغ التشريعي قد يقصد من ورائه إحالة الأمر للاتفاقيات الخاصة بالطيران المدني، على اعتبار إن الدولتين قد صادقت على تلك الاتفاقيات .

إلا أن قانون اصول المحاكمات الجزائية العراقي رقم(٢٣) لسنة ١٩٧١، قد أعطى لربان الطائرة صفة عضو ضبط قضائي، إذ نص على أنه:- (أعضاء الضبط القضائي هم الأشخاص الآتي بيانهم في جهات اختصاصهم:٣- مدير محطة السكك الحديدية ومعاونيه ومأمور سير القطار والمسؤول عن إدارة الميناء البحري أو الجوي وربان السفينة أو الطائرة ومعاونيه في الجرائم التي تقع فيها)^(٣)، ومن خلال هذه المادة يمكن معالجة القصور الوارد في قانون الطيران المدني العراقي، إذ طبقاً للنص فإنه يجوز لقائد الطائرة أن يتولى السلطات المقررة لعضو الضبط القضائي في حال وقوع جريمة على متن الطائرة، ومع هذا لا بد من معالجة القصور الذي يتسم به قانون الطيران المدني بهذا الشأن .

أما طرق جمع المعلومات فتتمثل بجمع الإيضاحات عن الجريمة وسماع الأقوال، والانتقال إلى مسرح الجريمة للمعاينة وفقاً لقانون اصول المحاكمات الجزائية، إذ يقوم مأمور الضبط القضائي بالانتقال فوراً إلى مكان وقوع الجريمة ومعاينة الآثار المتعلقة بها، كما له الحق في منع الحضور من الانصراف أثناء فترة إجراء المعاينة، كما له الحق في استدعاء غير الموجودين وندب الخبراء، وذلك لغرض فحص الآثار التي قد

(١) المادة ١/٦-٢ من اتفاقية طوكيو .

(٢) د. هيثم احمد الناصري، مصدر سابق، ص ٣٢١ .

(٣) المادة (٣٩) من قانون اصول المحاكمات الجزائية العراقي النافذ .

تكون على الأشياء التي تم ضبطها، فهي قد تكون أدلة مهمة للحصول على معلومات ذات طابع فني يخفى على مأمور الضبط القضائي كشفها^(١) .

كما احتوت قوانين الطيران المدنية على إجراءات التحفظ، إذ نص قانون الطيران المدني العراقي على أن:- (على السلطات المحلية عند وقوع حادث طيران في منطقة اختصاصها أن تخطر بالأمر فوراً سلطات الطيران المدني وتمنع إقلاع الطائرة وتحافظ عليها، وعلى أجزائها وجميع موجوداتها، أو حطامها وإبقائها على ما هي عليه حتى وصول مندوب سلطات الطيران المدني)^(٢) .

كما نص قانون الطيران المدني المصري على أنه:- (الرئيس إدارة حوادث الطائرات ومساعديه، ولأعضاء لجنة التحقيق ومن تستعين بهم من ذوي الخبرة الخاصة من المصريين ممن ينضمون لعضوية اللجنة صفة الضبطية القضائية، ولهم بهذه الصفة الحق في دخول مكان الحادث، والأماكن الأخرى المرتبطة به وإجراء المعاينات، واتخاذ الإجراءات اللازمة للحفاظ على الطائرة وأجزائها، وحطامها، وحمولتها في مكان الحادث وكذا الاطلاع على المستندات، والسجلات، والمراجع، والرسومات، والأوراق)^(٣) .

وتتمثل واجبات القائمين على تأمين سلامة الطيران المدني بالقيام بالتنبيه على قادة الطائرات المدنية التي تسلك ذات خط الطائرة التي انقطع الاتصال بها بإخلاء هذا الخط من أي طائرة لحين استرجاع الاتصال بالطائرة، وفي حالة وقوع حادث أثناء ذلك يبدأ القائمون على تأمين سلامة الطيران المدني في تدوين بيانات ومعلومات ووقوع الحادث وفق نموذج معد لذلك، بالإضافة الى قيامهم بالتنبيه على مسؤولي الإنقاذ بعدم تحريك الطائرة من مكان الحادث إلا إذا كان تحريكها ضرورياً لغرض إنقاذ الأرواح الموجودة على متنها، أو إذا شكل وجودها أو حطامها في مكان الحادث خطراً على سلامة الملاحة الجوية، كما يلزم جمع المعلومات عن الحادث أو الواقعة في سجلات وحدة المراقبة الجوية مع التحفظ الدائم عليها^(٤) .

(١) د. علاء زكي، المصدر السابق، ص ٣٧٣-٤٧٤ .

(٢) المادة (١٤٠) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٣) المادة (١٠٦) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

(٤) وثيقة الايكاو المرقمة (Icao circular . 240. An/1144ch3.29) .

المطلب الثاني

اجراءات التحقيق الابتدائي

يعرف التحقيق الابتدائي على أنه:- (مجموعة من الإجراءات التي تباشرها السلطة المختصة بالتحقيق طبقاً للشروط والأوضاع المحددة قانوناً بهدف التتقيب عن الأدلة وتقديرها، والكشف عن الحقيقة في شأن جريمة ارتكبت لتقرير لزوم محاكمة المتهم أو عدم لزومها)^(١)، وتتمثل أهمية التحقيق الابتدائي في كونه أول مرحلة من مراحل الدعوى الجزائية لذلك لا بد أن تجري الإجراءات بشكل صحيح، لكي تقوم الدعوى على أساس قوي يتوصل من خلاله إلى كشف الحقيقة، وينبغي أن تتم إجراءات التحقيق بموضوعية وحياد تامين^(٢).

إذ إنّ لكل دولة طبقاً لقوانينها الداخلية حق القبض على المتهم، وإجراء التحقيقات بخصوص الجريمة التي ارتكبتها، والهدف الأساسي من إجراء التحقيقات فيما يتعلق بجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني هو تعزيز السلامة للطيران المدني من خلال كشف الأسباب والعوامل ذات الصلة في وقوع الجريمة وإصدار توصيات للإحالة دون تكرار وقوعها مجدداً^(٣)، وللتوصل الى الحقائق الدالة على الإهمال وعدم الانضباط، وتوفير البيانات الإحصائية التي يمكن الأخذ بها عند تقييم التجارب المرتبطة بها بوجه عام وذلك لغرض اتخاذ الإجراءات الصحيحة المطلوبة^(٤).

وتبدأ إجراءات التحقيق بعد أن تستلم السلطات المختصة (السلطات المحلية) المتهم^(٥)، وحينها يتوجب على تلك السلطة أن تجري تحقيقاً فورياً عن الحادث إذا تبين لها أن الجريمة التي تم ارتكابها تدخل ضمن الاختصاص القضائي للدولة، وفي جميع الأحوال يكون للسلطة المختصة إذا تبين لها عدم اختصاصها

(١) د. عمر سعد هويدي، مكافحة جرائم الإرهاب في التشريعات الجزائية (دراسة مقارنة)، دار وائل للنشر، عمان، ٢٠١١، ص ٢٠٤.

(٢) د. محمد سعيد نمور، اصول الإجراءات الجزائية (شرح لقانون أصول المحاكمات الجزائية)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٤، ص ٣٢٨.

(٣) إسماعيل الحوشي، التحقيق في الحوادث الجوية، مقال منشور على موقع الهيئة العامة للطيران المدني لدولة الامارات العربية المتحدة على الرابط التالي، <https://www.gcaa.gov.ae>، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٨/١.

(٤) دليل إجراءات التحقيق في حوادث الطيران، مقال منشور على شبكة ومندتيات خط الطيران، على الرابط التالي، www.flying.com، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٨/١.

(٥) المادة (١٤٠) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ.

بالواقعة أن تسلم المتهم الى الدولة التي يحمل جنسيتها او الدولة التي يقيم فيها بصورة دائمة أو تلك التي بدأ منها رحلته الجوية^(١) .

وطبقاً لقانون الطيران المدني العراقي والمصري، فإن مهمة التحقيق تتولاها لجنة تتألف من ثلاثة أعضاء على الأقل يصدر بتشكيلها قرار من الوزير المختص، وتتكفل الجهة الخاصة بالطيران المدني بمصاريف ومكافآت أعضاء اللجنة وبما يستعان بهم من خبراء، ولا يجوز عزل أحد الأعضاء أثناء التحقيق إلا بقرار من الوزير المختص، ويحق للجنة استدعاء الأشخاص واستجواب الشهود^(٢)، وذات الموضوع أوصت به منظمة الطيران المدني وذلك خلال الحلقة الدراسية التي أقيمت بشأن حوادث الطائرات والتحقيق سنة ٢٠١٤، إذ رأت:- (أن تنشئ الدول سلطة للتحقيق في الحوادث مستقلة عن سلطات الطيران في الدولة والكيانات الأخرى التي يمكن أن تتدخل في إجراء التحقيق)^(٣)، ومن الملاحظ على قانون الطيران المدني الإماراتي، أنه لم يتضمن نصاً يوضح كيفية تشكيل لجنة التحقيق واكتفى بعبارة (اللجنة المختصة)^(٤)، إذ كان الأجدر به أن يحدد كيفية تشكيل اللجنة كما ورد في القانون العراقي والمصري دون ترك الأمر مجهولاً .

و بعد ذلك يتم الانتقال الى محل الحادث لغرض اجراء المعاينة في مكان الواقعة، ومن الوسائل التي يعتمدها المحقق في التحقيقات هو تفرغ مسجلات الرحلة طبقاً للملحق الثالث عشر من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي، وتزويده بالتصوير الفوتوغرافي لموقع الحادث، كذلك له حق طلب المصابين والشهود والاستماع إليهم، إضافةً للاستعانة بالخبرات الفنية وندب الطب العدلي^(٥)، كذلك على السلطات الإدارية وجهاز الأمن كلاً بحسب تخصصه تسهيل أعمال لجنة التحقيق من خلال اتخاذ الإجراءات اللازمة وتنفيذ

(١) المادة (١٥٢) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

(٢) المادة (١٤٣/١٤٢) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ، المادة (٩٩ مكرر) من قانون الطيران المدني المصري النافذ، وينظر في ذلك د. محمد عزمي البكري، موسوعة الفقه في شرح قانون التجارة الجديد، م١، دار محمود للنشر والتوزيع، ٢٠١٨، ص ٨٦ .

(٣) د. ممدوح محمد حشمت، حوادث الطائرات، بحث مقدم إلى المؤتمر السنوي الثاني لإدارة كوارث الأزمات والذي عقدته وحدة البحوث، كلية التجارة، جامعة عين شمس، المجلد (٢)، القاهرة، الفترة من ٢٥-٢٦ أكتوبر عام ١٩٩٧، ص ٣٨٣ .

(٤) المادة (٤٩) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

(٥) هشام عبد الحميد الجميلي، الوافي في التحقيق الجنائي واعمال النيابة العامة من الوجة العملية في ضوء مختلف الآراء واحكام محكمة النقض، مكتبة نادي القضاة، القاهرة، ٢٠١٥، ص ٦٨ .

كل ما يصدر عن اللجنة من تعليمات تسهم في تسهيل مهمتها، وعليها القيام بأعمال الإنقاذ والإسعاف ونقل المصابين وإخماد الحرائق وانتشال الجثث مع المحافظة على آثار الحادث^(١) .

كما سمحت قوانين الطيران المدني اشتراك ممثلين الدول في إجراءات التحقيق، وقد تناول المشرع المصري هذه الحالة بالتفصيل، إذ ميز بين ثلاث حالات، الحالة الأولى تتجسد في حال ما إذا وقعت الحادثة في الإقليم المصري وكان المستثمر لا يحمل الجنسية المصرية أو جنسية دولة الصانع، وفي هذه الحالة يجوز أن يشترك في التحقيق ممثل عن كل من دولة المستثمر ودولة الصانع، كما يجوز لممثل الجمهورية أن يصطحب معه مستشار، أو أكثر لمساعدته، أما الحالة الثانية، حالة وقوع الحادث لطائرة أجنبية فوق الأراضي المصرية، ففي هذه الحالة يسمح بتعيين ممثل عن كل من دولة تسجيل الطائرة ودولة المستثمر ودولة الصانع إذا ما كان إسهامها في إجراءات التحقيق أمرًا ضروريًا، كما يجوز للجمهورية التي تسهم بمعلومات تفيد التحقيق إذا ما طلب منها ذلك، ويمنح لممثل الجمهورية المشتركة في التحقيق بزيارة مكان الحادث وفحص الحطام وسؤال الشهود والاطلاع على الأدلة والحصول على صور من المستندات الوثيقة بالحادث، كما له الحق في إبداء الملحوظات الكتابية بشأن عناصر التحقيق المختلفة^(٢)، أما الحالة الثالثة هي حالة وقوع حادث لطائرة مصرية فوق إقليم أجنبي، ففي هذه الحالة يعين وزير الطيران المدني ممثلًا عن الجمهورية ومستشاريه لغرض الاشتراك في إجراءات التحقيق^(٣) .

أما المشرع العراقي فأجاز لممثل الدولة المسجلة فيها الطائرة محل الحادث بحضور التحقيقات وبصفة مراقب وله أن يستعين بمن يشاء من المستشارين، أي أنه لا يحق له الاشتراك في إجراءات التحقيق كما هو الحال في التشريع المصري^(٤)، كذلك فإن المشرع الإماراتي قد سار على نهج التشريع العراقي بهذا الخصوص .

وتعزز اتفاقية طوكيو واتفاقية لاهاي الإجراءات التي تناولتها القوانين الخاصة بالطيران المدني، إذ نصت على وجوب مساعدة أي شخص تم القبض عليه في الاتصال فورًا بأقرب ممثل لدولة تسجيل الطائرة، أو الدولة التي يتبعها المقبوض عليه بحقيقة هذا الإجراء، ولها أن تخطر بذلك أي دولة أخرى يكون لها

(١) المادة (١٤٢) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ، المادة (١٠٧) من قانون الطيران المدني المصري النافذ، المادة (٤٩) من قانون الطيران الإماراتي النافذ .

(٢) المادة (١٠٤) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

(٣) المادة (١٠٥) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

(٤) المادة (٥٠) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

مصلحة في ذلك، وعلى الدولة التي تقوم بإجراء التحقيق أن تبادر فوراً بإرسال تقرير بنتائج هذا التحقيق إلى الدول المشار إليها، وبيان ما إذا كانت ترمع تولي الاختصاص في هذه الواقعة^(١) .

هذا فضلاً عن إلى أهمية الصندوق الأسود، إذ يساهم بشكل فعلي في بيان الملابسات وكشف الحقائق، ويعرف الصندوق الأسود على أنه:- (مصطلح يطلق على صندوقين أحدهما يعمل كمسجل بيانات رحلة الطائرة باستخدام نظام كمبيوتر مصغر موجود بداخله يعمل على تسجيل البيانات الفنية الخاصة بأجهزة الطائرة، كالسرعة الجوية وارتفاع الطائرة، وغيرها من البيانات، أما الصندوق الآخر فيعمل كمسجل صوتي، ويسجل المحادثات التي تدور بين أفراد طاقم الطائرة أثناء الرحلة وبين طاقم الطائرة والجهات الأخرى)^(٢) .

إذ إن أول ما يتبادر إلى الذهن ويتردد على ألسن الناس عقب كل حادث طيران هو عبارة (الصندوق الأسود)، وأول استخدام له يعود للأربعينيات من القرن الماضي، وفي سنة ١٩٦٧ قامت وكالة الطيران المدني في الولايات المتحدة بوضع ميكروفونات لاقطة في قمرة القيادة لغرض تسجيل أصوات الملاحين وتثبيت لحظات الرعب المرافقة للحادث، ورصد سرعة المحرك وتدفق الوقود، ووضع ضوابط التحكم الرئيسية والفرامل، ومقود الطائرة، وحالة الجزء المتحرك في جناح الطائرة الخاص بحفظ التوازن، وسمي بهذا الاسم لارتباطه بأخبار الكوارث المؤلمة، ومن جانب آخر يؤكد فريق من الخبراء أن الصناديق السوداء على الرغم من الإمكانيات الفنية التي تتميز بها فإنها لا تزود القائمين بالتحقيق بشرح واف عن أسباب الحادث، ومن الشبهات التي توجه للصندوق الأسود، عدم قدرته على تسجيل التشويش الكهرومغناطيسي، وعدم إمكانية تسجيل عمليات الدخول على البرامج عبر شبكات الإنترنت، وصعوبة فك طلائم تسجيلات الصندوق الأسود التي تحتكرها جهات محددة، لكن مع ذلك يبقى الصندوق الأسود أحد أهم عناصر التحقيق لكشف غموض الجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني^(٣) .

وبعد أن تستكمل اللجنة التحقيقية عملها ترفع التقرير النهائي الناتج عن التحقيق لرئيس الإدارة المختصة بالحوادث ومن ثم عرضه على الوزير المختص لغرض اعتماده، ويلزم على رئيس الإدارة أن يبلغ التقارير إلى الدول والجهات ذات الصلة بالحادث^(٤)، كدولة تسجيل الطائرة ودولة المركز الرئيسي لمستأجر الطائرة والدولة

(١) المادة (٣/٥-٣) من اتفاقية طوكيو، المادة (٦/٣-٤) من اتفاقية لاهاي .

(٢) إيناس الدويكات، مقال بعنوان (ما هو الصندوق الأسود)، منشور على الموقع التالي، www.mawdoo.com، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٩/١٩ .

(٣) د. محمد الأمين البشري، التحقيق في الجرائم المستحدثة، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠٠٤، ص ٢٢٥-٢٢٦ .

(٤) المادة (١٠٨) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

التي يحمل الشخص المقبوض عليه جنسيتها، وأية دولة أخرى ترمع مباشرة الاختصاص القضائي^(١)، بالإضافة الى تزويد المنظمة الدولية للطيران المدني بالتقرير النهائي^(٢)، ويجوز إعادة فتح التحقيق إذا ظهرت بيانات جوهرية لم تكن موجودة وقت التحقيق، بشرط أن يصدر قرار مسبب من قبل وزير الطيران المدني^(٣)، ويعد التقرير النهائي الصادر من لجنة التحقيق صحيح حتى يتم إثبات العكس^(٤).

أما اذا تبين من خلال التقرير النهائي الذي عدته لجنة التحقيق إن الواقعة تتضمن ارتكاب فعل مشوب بشبهة جنائية، ففي هذه الحالة يتوجب عليها إبلاغ الأمر لقاضي التحقيق المختص والادعاء العام طبقاً للمادة (١٤٧) من قانون الطيران المدني العراقي، وإبلاغ الأمر إلى النيابة العامة وذلك طبقاً للمادة (١٠٨) من قانون الطيران المدني المصري، وإحالة الموضوع إلى السلطات القضائية المختصة في الدولة وفقاً للمادة (٥٣) من قانون الطيران المدني الإماراتي، إذ إن إحالة الموضوع للجهات القضائية يقضي على تلك الجهات سواء قاضي التحقيق أو الادعاء العام الشروع بمباشرة الإجراءات الجنائية المتبعة في أي جريمة أخرى .

المبحث الثاني

الاختصاص الجنائي وتسليم المجرمين في إطار جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني

تخضع الأحكام الخاصة بجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني في مرحلة المحاكمة للقواعد العامة للإجراءات الجنائية^(٥)، لذلك فإن الأمر لا يستدعي الخوض في تلك الإجراءات طالما أن الإجراءات المتبعة في هذه المرحلة ليس لها خصوصية معينة بالنسبة لهذه الجرائم إلا أن ما يستحق تسليط الضوء عليه في هذه المرحلة هو الاختصاص الجنائي في مرحلة المحاكمة .

إذ يستتبع إنهاء التقرير الذي أصدرته اللجنة المختصة بالتحقيق، بدأ مرحلة جديدة الا وهي مرحلة تحديد المحكمة المختصة والفصل في النزاع الحاصل بين الدول بشأن الجريمة والبت فيها، باعتبار أن جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني من الجرائم التي تثير التنازع بين قوانين عدة دول، إذ إن الجريمة التي

(١) د. بدر عبد اللطيف الياقوت، تأمين مرفق الطيران المدني من اخطار الاعمال الإرهابية، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، ٢٠١٠، ص ١٦٦ .

(٢) المادة (٥١) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

(٣) المادة (١٤٦) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ، المادة (١٥٢) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

(٤) المادة (١١١) من قانون الطيران المصري ، المادة (٥٢) من قانون الطيران الإماراتي النافذ .

(٥) احمد عبد الهادي عبد المنعم القاضي، مصدر سابق، ص ٢٠٨ .

تقع على متن طائرة مدنية في أحد الأقاليم الأجنبية حاملة لجنسية دولة معينة، وعلى متنها أشخاص من جنسيات مختلفة، إذ إن هذه الحالة تتصف بالتعقيد، فقد تتصارع قوانين عدة دول نظراً لاختلاف النظم بين تلك الدول، فالدولة التي تحلق الطائرة في إقليمها قد تركز لمبدأ الإقليمية، وتتمسك الدولة التي تحمل جنسيتها الطائرة بمبدأ الإقليمية في حال ما إذا اعتبرت الدولة طائراتها امتداداً لإقليمها، أو بمبدأ الشخصية، أو غير ذلك من المبادئ، وفي الوقت نفسه قد تدعي دولة معينة غير الدولتين المذكورتين بأن الاختصاص ينعقد لها كأن يكون الجاني أو المجني عليه من رعايا هذه الدول، أو إن مكان إلقاء القبض على الجاني يكون في أحد أقاليم تلك الدول^(١)، فأى دولة تختص بمحاكمة الجاني في ظل هذا الظرف؟ هل الدولة صاحبة الجنسية أم تلك التي تتمسك بمبدأ الإقليمية؟ أم تلك التي يتبعها الجاني أو المجني عليه؟

بعد أن يتم تحديد الدولة صاحبة الاختصاص الجنائي تبدأ مرحلة التعاون القضائي الذي يعد التسليم من أبرز صوره وأكثرها فاعلية^(٢)، فعندما تعمد دولة من الدول إلى تسليم متهم أو محكوم عليه إلى دولة أخرى، فإنها بذلك تبدي المعونة^(٣)، وتتيح للدولة صاحبة الاختصاص تطبيق قانونها الجنائي^(٤).

وتأسيساً على ما تقدم فإننا سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين، نوضح في المطلب الأول الاختصاص الجنائي لجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، ونوضح في المطلب الثاني مسألة تسليم المجرمين وعلى النحو التالي .

المطلب الأول

الاختصاص الجنائي لجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني

لغرض توضيح مسألة الاختصاص الجنائي نرتأى تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، نبين في الفرع الأول منه موقف الاتفاقيات الدولية من الاختصاص الجنائي، ونوضح في الفرع الثاني موقف التشريعات الوطنية من الاختصاص الجنائي .

(١) د. حيدر حسين الكريطي، الاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٧، ص ٨-٩ .

(٢) يعرف التعاون الدولي بأنه:- تبادل العون والمساعدة وتضافر الجهود المشتركة بين دولتين أو أكثر نفع أو خدمة أو مصلحة مشتركة في مجال التصدي لمخاطر الإجرام، ينظر في ذلك د. أحمد فتحي سرور، الوسيط في قانون الإجراءات الجنائية، ط ٥، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩، ص ١٣٩ .

(٣) د. عبد المجيد محمود عبد المجيد، المصدر السابق، ص ١٠٩ .

(٤) د. سلامة إسماعيل محمد، مصدر سابق، ص ٥٢٦ .

الفرع الأول

موقف الاتفاقيات الدولية من الاختصاص الجنائي

لقد اهتمت الدول والمنظمات الدولية الخاصة بالطيران المدني بوضع اتفاقيات دولية لغرض تجريم العمليات التي تشكل مساسًا بالطيران المدني، واتخاذ التدابير اللازمة لمعاقبة الجناة، ومن هذه الاتفاقيات اتفاقية طوكيو المبرمة سنة ١٩٦٣، والبروتوكول الملحق بها المبرم سنة ٢٠١٤، واتفاقية لاهاي المبرمة سنة ١٩٧٠، وبروتوكول بكين الملحق بها المبرم سنة ٢٠١٠، واتفاقية مونتريال المبرمة سنة ١٩٧١، والبروتوكول الملحق بها المبرم سنة ١٩٨٨، لذلك لابد من بيان موقف كل من تلك الاتفاقيات في المحاور الثلاثة التالية.

أولاً:- موقف اتفاقية طوكيو:- إن اتفاقية طوكيو تعد المحاولة الأولى في تحديد الاختصاص الجنائي^(١)، وقد عيّنت المادة الثالثة منها بهذه المسألة، إذ جاء فيها بأنه:- (تختص دولة تسجيل الطائرة بمباشرة اختصاصها الجنائي فيما يتعلق بالجرائم، والأفعال التي ترتكب على متن هذه الطائرة)، ومن ظاهر النص أنّ الاتفاقية أحالت الاختصاص العام فيما يرتكب على متن الطائرات من جرائم لدولة تسجيل الطائرة، وسواء تم ارتكابها في إقليم دولة أجنبية أو فوق أعالي البحار، هذا وقد فرضت الاتفاقية التزام على الدول المتعاقدة، إذ نصت على أنه:- (على كل دولة متعاقدة باعتبارها دولة التسجيل أن تقوم باتخاذ الإجراءات التي قد تكون ضرورية ولازمة لتأسيس اختصاصها بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن الطائرة المسجلة فيها)^(٢).

وقد ثار جدل حول هذا النص في مؤتمر طوكيو، بخصوص ما إذا كانت دولة تسجيل الطائرة تمتلك سلطة تقديرية في مباشرة الاختصاص المنصوص عليه أم لا تمتلك هذه السلطة، وقد انتهى هذا الجدل بالاقترح الذي قدمه ممثل بريطانيا في المؤتمر، إذ أقر بوجوب تأسيس اختصاص كل دولة متعاقدة بشأن الطائرات المسجلة لديها على أن يكون للدولة حرية كاملة في التعيين ازاء هذه الجرائم^(٣).

كما نصت الاتفاقية على أنه:- (لا تستبعد هذه الاتفاقية أي اختصاص جنائي تجري مباشرته طبقاً لأحكام القانون الوطني)^(٤)، وهذا النص يكتفه الغموض، إذ أنه سكت عن تحديد الدولة التي لا تستبعد الاتفاقية قيامها بممارسة الاختصاص طبقاً لقانونها الوطني، وفيما إذا كان هو قانون دولة التسجيل أم قانون

(١) د. سلامة إسماعيل محمد، مصدر سابق، ص ٢٠٦.

(٢) المادة (١-٢/٣) من اتفاقية طوكيو.

(٣) د. حيدر حسين الكريطي، مصدر سابق، ص ٦٣.

(٤) المادة (٣/٣) من اتفاقية طوكيو.

الدولة التي هبطت فيها الطائرة أم الدولة التي وقعت الجريمة في إقليمها الجوي أم تلك التي ينتمي إليها المجني عليه بجنسيه^(١)؟

وهناك رأي يُستنتج من سياق الفقرتين الأولى والثانية من المادة الثالثة من الاتفاقية التي جاءت بخصوص معالجة الموضوع من خلال جعله محصوراً على دولة تسجيل الطائرة لذلك يجب أن تفسر الفقرة الثالثة في ضوء الإطار العام للمادة الثالثة، وبالتالي فإن القانون الوطني يعني قانون دولة تسجيل الطائرة، وربما كان الغرض من الفقرة الثالثة هو تأكيد الاختصاص الجنائي بوجه خاص لدولة تسجيل الطائرة، وأن هذا التفسير يأخذ بنظر الاعتبار الهدف الذي جاءت من أجله الاتفاقية ألا وهو توحيد قواعد الاختصاص الجنائي فيما يخص الجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني^(٢).

مضافاً لما تقدم، فإن الاتفاقية أوردت عدة حالات أجازت فيها للدولة صاحبة الإقليم ممارسة اختصاصها على ما يقع على متن الطائرة من جرائم وعلى سبيل الحصر، إذ نصت على أنه:- (لا يجوز لدولة متعاقدة غير دولة التسجيل أن تتعرض لأية طائرة في حالة طيران لغرض مباشرة اختصاصها الجنائي بالنسبة لجريمة ارتكبت على متن هذه الطائرة إلا في الحالات الآتية: أ- أن يكون للجريمة أثر في إقليم هذه الدولة، ب- أن تكون الجريمة قد ارتكبتها أو ارتكبت ضد أحد رعايا هذه الدولة أو أحد الأشخاص ذوي العلاقة الدائمة فيها، ج- إذا ارتكبت الجريمة ضد أمن الدولة، د- إذا اشتملت الجريمة على خرق للقواعد والأنظمة النافذة في هذه الدولة المتعلقة بالطيران أو تحركات الطائرات، ه- إذا كان مباشرة هذا الاختصاص ضرورياً لضمان مراعاة هذه الدولة لأي من تعهداتها طبقاً لاتفاقية دولية متعددة الأطراف)^(٣)، والغرض من هذه المادة هو مراعاة مصالح الدولة التي استقر العرف الدولي بشأنها، وعدم تقرير الاختصاص المطلق لدولة التسجيل، لأن هذا الإطلاق يؤدي إلى إغفال حقوق الدولة صاحبة الإقليم الجوي^(٤).

(١) د. حيدر حسين الكريطي، مصدر سابق، ص ٦٤.

(٢) د. حيدر حسين الكريطي، مصدر سابق، ص ٦٤.

(٣) المادة (٤) من اتفاقية طوكيو.

(٤) د. حيدر حسين الكريطي، مصدر سابق، ص ٦٦.

أما البروتوكول الملحق باتفاقية طوكيو المبرم سنة ٢٠١٤، فإنه ألزم دولة الهبوط ودولة المشغل بإتخاذ تدابير لغرض تحديد الولاية القضائية^(١)، إذ إن ما جاء به البروتوكول يُعد إضافة قد تساهم في تحديد الدولة ذات الاختصاص .

ثانياً: - موقف اتفاقية لاهاي: نتيجةً لمعالجة الاختصاص القضائي وتوسيعه، فقد ابرمت اتفاقية لاهاي، لتشمل حالات لم تحظى بالاهتمام من جانب اتفاقية طوكيو، إذ نصت المادة (٤) منها على أنه: - (١) كل دولة متعاقدة أن تتخذ ما يلزم من إجراءات قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي بنظر الجريمة وأي فعل آخر من أفعال العنف الأخرى التي تكون قد ارتكبت ضد الركاب أو الطاقم من جانب المتهم بمناسبة ارتكاب الجريمة وذلك في الأحوال الآتية: أ- عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة، ب- عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة في إقليم تلك الدولة والمتهم لا يزال على متنها، ج- إذا ارتكبت الجريمة على متن طائرة مؤجرة بدون ملاحين إلى مستأجر يكون مركز أعماله الرئيس في تلك الدولة أو يكون له إقامة دائمة بها مثل هذا المركز، ٢- تقوم كل دولة متعاقدة كذلك بما يلزم من إجراءات مماثلة قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي على الجريمة في حالة ما إذا تواجد المتهم في إقليمها ولا تقوم بتسليمه طبقاً للمادة الثامنة لأي من الدول المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة...^(٢)، كما أضاف بروتوكول بكين المبرم سنة ٢٠١٠، حالة أخرى للحالات السابقة وهي: - (١) على كل دولة متعاقدة أن تتخذ الإجراءات اللازمة لغرض اختصاصها القضائي بنظر الجرائم في الحالات الآتية: أ- عندما ترتكب الجريمة في إقليم تلك الدولة...^(٣)، وهذه تعد إضافة مهمة أغفلت عنها اتفاقيتي طوكيو ولاهاي، إذ أن اتفاقية طوكيو قد تضمنت هذه الحالة إلا أنها اشترطت أن تحدث الجريمة أثرًا في إقليم تلك الدولة، وإن ما جاء به البروتوكول يعد النقطة المهمة تم اضافتها لاتفاقية لاهاي .

وبهذا فإن الاختصاص بمحاكمة المتهم طبقاً للاتفاقية ينعقد لدولة تسجيل الطائرة، وذلك على اعتبار إن دولة تسجيل الطائرة تعد أكثر الدول اهتماماً بمحاكمة المتهم^(٤)، كما ينعقد للدولة التي تهبط الطائرة في

(١) المادة (٣/١-٢-٣) من البروتوكول الملحق باتفاقية طوكيو المبرم سنة ٢٠١٤.

(٢) المادة (٤) من اتفاقية لاهاي .

(٣) المادة (١/٥) من بروتوكول بكين الملحق باتفاقية لاهاي، ومن الجدير بالذكر أن اتفاقية بكين وبروتوكول بكين قد تضمنتا ذات المعالجة .

(٤) طالب مندوب الاتحاد السوفيتي وبولندا في مؤتمر لاهاي بمنح دولة تسجيل الطائرة الأولوية في ممارسة الاختصاص القضائي بالنسبة للأشخاص الذين يرتكبون جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة، إلا أن المؤتمر رفض منح دولة التسجيل هذه الأولوية في الاختصاص، انظر في ذلك د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، مصدر سابق، ص ١٠٠ .

إقليمها ولا يزال المتهم على متنها^(١)، كذلك منحت الاختصاص للدولة التي يقيم فيها مستأجر الطائرة إذ كان مركز عمله الرئيسي فيها، أو للدولة التي يوجد المتهم على إقليمها إذا لم تقم بتسليمه لأي دولة من الدول ذات الصلة، وأضاف البروتوكول دولة الإقليم .

ونلاحظ على الاتفاقية أنها أقرت مبدأ جديد هو اتخاذ المركز الرئيس، أو مكان الإقامة الدائمة لمستأجر الطائرة لغرض انعقاد الاختصاص، وقد تزايدت أهمية هذا المبدأ الجديد نتيجة لكثرة حالات استئجار الطائرات مؤخرًا^(٢)، كما أقرت الاختصاص للدولة التي تقع في إقليمها الجريمة حتى وإن لم تحدث اثرًا على الإقليم .

كذلك إن الاتفاقية لا تمنع الدول الأطراف من أن تؤسس اختصاصها القضائي في حالات أخرى لم تنص عليها الاتفاقية، إذ قد ترى دولة من الدول إن اختصاصها على كافة الجرائم الموجهة إلى سلامة النقل الجوي في أي مكان في العالم إذا ما وقع أحد المواطنين التابعين لها ضحية في هذه الجريمة، ومما لا شك فيه إن الاختصاصات التي ترد في القوانين العقابية تدعم اتفاقية لاهاي في تحقيق أهدافها في قمع الجرائم التي تشكل مساس بسلامة الطيران المدني^(٣) .

وفي هذا الشأن فإن الأمر لا يثير مشكلة فيما لو حدثت الجريمة أثناء طيران الطائرة في الإقليم الجوي لدولة الهبوط، إلا أن الأمر قد يثير مشاكل في حالة ما إذا ارتكبت الجريمة خارج الحدود الإقليمية لدولة الهبوط، إذ يبدو الأمر متعارضًا مع مبدأ الإقليمية القانون الجنائي، لأن هذا المبدأ يقضي بوجود رابطة بين الدولة المختصة ومكان وقوع الجريمة، وهذه الحالة كما يبدو لا تتوافر فيها هذه الرابطة^(٤) .

فقد رأى أحد المندوبين في مؤتمر لاهاي ١٩٧٠ إلى أن هذا الأمر ينطوي على صعوبة كبيرة على دولة الهبوط بشأن ممارسة اختصاصها لجريمة تمت خارج إقليمها، فيما ذهب رأي آخر إلى القول بانعدام الرابطة بين دولة الهبوط والجريمة المرتكبة حتى وإن انتهت الجريمة في إقليم هذه الدولة، أما الرأي الآخر فقد أقر بضرورة إعطاء هذا الاختصاص لدولة الهبوط، لأنه لو لم يحدث ذلك فأن الجريمة قد تبقى دون جزاء مما

(١) المادة (٤/١-ب) من اتفاقية لاهاي .

(٢) الأخضر دهيمي، مصدر سابق، ص ١٦١ .

(٣) د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، مصدر سابق، ص ١٠٢ .

(٤) د. عبد الواحد أحمد الفار، مصدر سابق، ص ٤٩٤ .

يؤدي إلى تشجيع المجرمين لارتكاب المزيد من هذه الجرائم^(١)، ونحن نؤيد هذا الرأي كونه ينسجم والغرض الذي تتشده الاتفاقية .

ويتضح لنا جلياً إن اتفاقية لاهاي قد جاءت بتوسيع الاختصاص القضائي لمحاكمة الأشخاص الذين يرتكبون جرائم تمس بسلامة الطيران المدني وذلك لغرض التضييق على المتهم، وملاحقته وفرض العقوبة عليه، لكنها انتهت دونما معالجة، باعتبار أنها أوردت اختصاصات لعدة دول ومن دون تحديد الدولة صاحبة الأولوية بالاختصاص .

ثالثاً:- موقف اتفاقية مونتريال: تضمنت اتفاقية مونتريال المبرمة سنة ١٩٧١، ذات الأحكام التي نصت عليها اتفاقية لاهاي، إذ إن المادة الخامسة من الاتفاقية لم تضيف شيئاً جديداً .

ومما يلاحظ على هذه الاتفاقية إنها اعتنقت نظام تزامم الاختصاصات القضائية دون تحديدها الدولة ذات الأولوية في ممارسة الاختصاص، وفي هذا الشأن ذهب رأي إلى إن:- (اتفاقية مونتريال لا تهدف إلى تحديد الاختصاص القضائي بنظر الجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني، إنما تفرض إلزاماً محددًا على عاتق الدول الموقعة، وذلك باتخاذ الإجراءات التشريعية الوطنية لغرض الاختصاص القضائي الوطني في الحالات الآتية، ارتكاب الجريمة في إقليم الدولة، وارتكاب الجريمة ضد طائرة مسجلة في الدول، وجود متهم في إقليم الدولة التي ترتكب الجريمة في إقليمها ولم تكن الطائرة مسجلة فيها، ولم تقر بتسليمه لأي من دولة مكان ارتكاب الجريمة أو دولة تسجيل الطائرة)^(٢) .

ولكن على الرغم من التشابه الكبير بين أحكام اتفاقية لاهاي ومونتريال إلا أن اتفاقية مونتريال تبنت مبدأ آخر هو، مبدأ الاختصاص الجنائي لدولة الإقليم، وهو ذات الشرط الذي نص عليه بروتوكول بكين، إذ نجد أن اتفاقية مونتريال قد نصت عليه في طبيعة الاختصاصات التي قررتها^(٣) .

ونستنتج من خلال الاتفاقيات الثلاث التي تم عرضها أعلاه، أنها لم تُبدِ حلاً دقيقاً في مسألة تحديد الاختصاص الجنائي، إذ أنها اعتنقت مبدأ تزامم الاختصاصات، وكان الأجدر بها أن تحدد الدولة ذات الأولوية في الاختصاص، ومن هذا المنطلق نقترح تعديل تلك الاتفاقيات بما يتلاءم ومعالجة هذه المشكلة،

(١) د. منتصر سعيد حمودة، مصدر سابق، ص ٤٣٢ .

(٢) د. عبد الرحمن ضوي، قضية لوكربي ومستقبل النظام الدولي، مركز دراسات العالم الإسلامي، مالطا، ١٩٩٢، ص ١٥٢ .

(٣) المادة (٥) من اتفاقية مونتريال .

وذلك من خلال إضافة نصوص تولي الاختصاص في تلك الجرائم للدولة صاحبة الأولوية في الاختصاص، أو بواسطة إضافة نصوص تحتوي على معيار يتم على أساسه تحديد تلك الدولة .

الفرع الثاني

موقف التشريعات الوطنية من الاختصاص الجنائي

يعد القانون الجنائي خط الدفاع الأول والحارس لحماية الإقليم والمواطنين من العابثين بالأمن، إذ يعد أداة مواجهة الإجرام لكل من يرتكب جريمة ماسة بأمن الإقليم الأرضي والبحري والإقليم الجوي، إلا أن التشريعات الجزائية اختلفت فيما بينها بشأن معالجة مسألة الاختصاص الجنائي فيما يتعلق بالجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني^(١)، لذلك سنبين في إطار هذا الفرع مواقف التشريعات الوطنية من مسألة الاختصاص الجنائي، في حالة ارتكاب الجريمة ضد طائرة أجنبية في الإقليم الوطني، وحالة ارتكاب الجريمة ضد طائرة وطنية في أحد الأقاليم الأجنبية، وذلك في المحورين الآتيين .

أولاً:- حالة ارتكاب الجريمة ضد طائرة أجنبية في الإقليم الوطني

بالاستناد لأحكام قانون العقوبات العراقي نجد أن الأصل هو عدم اختصاص جمهورية العراق بالجرائم التي تقع على متن طائرة أجنبية في الإقليم الجوي العراقي، لكن ذلك الأصل يرد عليه عدة استثناءات تتضمن سريان القانون العراقي على الجريمة وهذه الحالات تضمنتها المادة الثامنة التي جاء فيها:- (لا يسري هذا القانون على الجرائم التي ترتكب على متن سفينة أجنبية في ميناء عراقي أو في المياه الإقليمية إلا إذا مست الجريمة أمن الإقليم، أو كان الجاني، أو المجني عليه عراقياً، أو طلبت المعونة من السلطات العراقية، وكذلك لا يسري هذا القانون على الجرائم التي ترتكب في طائرة أجنبية في إقليم العراق الجوي إلا إذا حطت في العراق بعد ارتكاب الجريمة أو مست أمنه، أو كان الجاني، أو المجني عليه عراقياً، أو طلبت المعونة من السلطات العراقية)^(٢) .

أما فيما يتعلق بقانون الطيران المدني العراقي نجده قد نص على أن:- (لمحاكم الدولة صلاحية النظر في جميع مخالفات احكام هذا القانون، أو الأنظمة، أو التعليمات او القواعد الصادرة تنفيذاً له وذلك إذا

(١) د. حسن عزيز نور الحلو، د. جلال خضير الزبيدي، الإرهاب في القانون الدولي (دراسة مقارنة)، مركز الكتاب الأكاديمي، عمان، ٢٠١٥، ص ٤ .

(٢) المادة (٨) من قانون العقوبات العراقي النافذ .

ارتكبت في إقليم الدولة، أو الفضاء الذي يعلوه...^(١)، ومن خلال النصين يتضح أن النص الوارد في قانون الطيران المدني أوسع نطاقاً من النص الذي تضمنه قانون العقوبات، وبذلك يطبق النص الوارد في قانون الطيران المدني في حال ما إذا وقعت جريمة على الإقليم العراقي بغض النظر عن القيود التي أوردها النص العقابي، استناداً لقاعدة النص الخاص يقيد النص العام، وبهذا فإن نص قانون الطيران المدني يعد خاصاً بالنسبة للنص الوارد في قانون العقوبات ومن ثم يقيد به .

أما فيما يتعلق بقانون العقوبات المصري، فإنه لم يورد نصاً محدداً حول هذه المسألة، إلا أنه وفقاً للقواعد العامة الواردة في القانون الجنائي، فإن أحكام هذا القانون تسري على الجرائم التي ترتكب في الإقليم المصري، إذ جاء فيه:- (تسري أحكام هذا القانون على كل من يرتكب في القطر المصري جريمة من الجرائم المنصوص عليها فيه)^(٢)، ولم يرد في قانون العقوبات نصاً يوضح المقصود بالإقليم المصري وما يشتمل عليه، إلا أن قانون الطيران المدني المصري بين مفهوم الإقليم الجوي المصري إذ جاء فيه: (الفضاء الجوي الذي يعلو الإقليم البري والبحر الإقليمي وإن للدولة السيادة الكاملة والمطلقة على هذه المناطق)^(٣)، وما يفهم من النص السابق إن المشرع المصري مد اختصاصه لمواجهة الجرائم التي تمس سلامة الطيران المدني الواقعة في الإقليم الجوي المصري، وهذا ما يؤكد حرص المشرع المصري على فرض سيادته على الإقليم الجوي، ونستنتج من نص المادة (١٥٢)، من قانون الطيران المدني، إن محاكم الجمهورية تختص بنظر الواقعة في حالة ما إذا تبين للسلطات المختصة أنها تدخل ضمن الاختصاص الجنائي المصري، وطبقاً للمادة (١٧٨)، تختص محكمة جنايات القاهرة، أو محكمة عابدين الجزائية بنظر هذه الجرائم .

أما موقف المشرع الإماراتي فبالرجوع لقانون العقوبات رقم (٣) لسنة ١٩٨٧، نجده قد منح الاختصاص في عدة حالات، إذ جاء فيه:- (وبالنسبة إلى الجرائم التي ترتكب على ظهر الطائرات الأجنبية في إقليم الدولة الجوي فلا تسري عليها أحكام هذا القانون إلا إذا حطت الطائرة في أحد مطاراتها بعد ارتكاب الجريمة، أو كانت الجريمة بطبيعتها تعكر السلم في الدولة أو تخل بنظامها العام، أو إذا شكلت الجريمة مخالفة للوائح

(١) المادة (١/٢٠٢) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٢) المادة (١) من قانون العقوبات المصري النافذ .

(٣) المادة (٤) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

والأحكام المنظمة لحركة الملاحة في الدولة، أو طلب ربان الطائرة المعونة من السلطات المحلية، أو كان الجاني أو المجنى عليه من مواطني الدولة^(١) .

أما قانون الطيران المدني الإماراتي فقد تناولها من بين عدة حالات نص عليها، إذ جاء فيه:- (تباشر الدولة اختصاصاتها القضائية فيما يتعلق بالجرائم المنصوص عليها في المادة (٥٥) في الحالات الآتية، ١- عندما ترتكب الجريمة في إقليم الدولة...٣- عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة في إقليم الدولة والمتهم لا يزال على متنها...٥- عندما يوجد المتهم في إقليم الدولة، وذلك إذا لم تقم بتسليمه إلى أي من الدول المعنية، ٦- في أي حالة أخرى تباشر الدولة فيها اختصاصاتها الجنائية بمقتضى قوانينها)^(٢)، وبالمقارنة بين قانون العقوبات وقانون الطيران المدني، نجد أن قانون الطيران المدني قد توسع بتطبيق الاختصاص وهذا المسلك يحمى عليه المشرع الإماراتي، إذ قد يقصد المشرع من وراء هذا التوسع التصديق على المتهم والانقضاض عليه منعاً من إفلاته من العقاب، ومن سياق الفقرتين أعلاه يتضح لنا أن قانون الطيران المدني أوسع من حيث النطاق مقارنةً بالنص الوارد في قانون العقوبات، لذلك في حالة وقوع جريمة في الإقليم يطبق النص الوارد في قانون الطيران المدني، أما فيما يتعلق بالمحكمة المختصة في نظر هذه الجرائم، فإن المشرع الإماراتي لم يحدد محكمة خاصة للنظر بهذه الجرائم، إذ نصت المادة (٧٤) منه على أن:- (وتختص بنظر هذه الجرائم محاكم الدولة) .

ثانياً:- حالة ارتكاب الجريمة ضد طائرة وطنية في أحد الأقاليم الأجنبية

استناداً لقانون العقوبات العراقي، نجده قد مد نطاق تطبيقه على الجرائم الماسة بسلامة الطائرات العراقية^(٣) فيما إذا ارتكبت خارج الإقليم، إذ تضمنت المادة (٧) من قانون العقوبات العراقي هذه الحالة، إذ جاء فيها بأنه:- (يشمل الاختصاص الإقليمي للعراق أراضي جمهورية العراق وكل مكان يخضع لسيادتها بما في ذلك المياه الإقليمية والفضاء الجوي الذي يعلوها وكذلك الأراضي الأجنبية التي يحتلها الجيش العراقي بالنسبة الى الجرائم التي تمس سلامة الجيش او مصالحه، وتخضع السفن، والطائرات العراقية لاختصاص الجمهورية العراقية الإقليمي أينما وجدت)^(٤)، وقد ذهب رأي إلى أن هذا التوجه يستمد علة من الفكرة القائلة بأنه يقع على الدولة حماية الأفراد الذين ينتمون إليها وحماية مصالحهم وممتلكاتهم لغرض الحفاظ عليها من

(١) المادة (١٨) من قانون العقوبات الإماراتي النافذ .

(٢) المادة (٥٧) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

(٣) المشرع العراقي عند معالجته هذا الموضوع لم يفرق بين الطائرات العامة والطائرات الخاصة .

(٤) حلت عبارة (جمهورية العراق) محل عبارة (الجمهورية العراقية) بموجب قرار قيادة الثورة المنحل رقم (٤٦٠) لسنة ١٩٨١ .

التعريض للخطر، ففي هذه الحالة يطبق القانون الجنائي للدولة حتى وإن بعدت وسيلة النقل عن الإقليم الوطني^(١).

ويدعم قانون الطيران المدني العراقي الموقف الذي اتخذه المشرع العراقي في قانون العقوبات، إذ نصت المادة(١٩١) منه على أن:- (تكون الطائرة في حكم إقليم الدولة المسجلة فيها، والفضاء الذي يعلوه عند وجودها في مكان خاضع لسلطة أية دولة)^(٢).

وعلى الرغم من ذلك، فإن قانون العقوبات العراقي لم يتضمن نص يتعلق بمسألة تنازع الاختصاص بين القانون العراقي وقانون الدولة التي وقعت الجريمة ضمن إقليمها^(٣)، إذ من الممكن أن يتقرر الاختصاص لتلك الدولة بحسب قوانينها باعتبار أن الجريمة وقعت في حدود اقليمها، ولذلك كان الأجدر بالمشرع العراقي أن يورد نصًا يعالج من خلاله حالة التعارض بين القانونين .

أما موقف قانون العقوبات المصري فإنه لم يتضمن نصًا يعالج مسألة الاختصاص الجنائي فيما يتعلق بالجرائم الماسة بسلامة الطائرات المدنية المصرية في خارج الإقليم، لكن يلجأ عند النظر في هذه الحالة إلى قانون الطيران المدني المصري، إذ نص على أنه:- (مع عدم الإخلال بأحكام المواد ١، ٢، ٣، ٤، من قانون العقوبات تسري أحكام العقوبات المنصوص عليها في هذا القانون على كل من ارتكب جريمة منصوص عليها فيه خارج مصر وذلك في الحالات الآتية: ١- إذا ارتكب الجريمة ضد وسيلة من وسائل النقل الجوي مسجلة في الدولة أو تحمل علمها أو على متنها، ٢- إذا ارتكبت الجريمة على متن وسيلة من وسائل النقل الجوي مؤجرة دون طاقم الى مستأجر يقع المركز الرئيس لأعماله أو محل إقامته الدائمة في الدولة، ٣- إذا كان من شأن الجريمة إلحاق الضرر بوسيلة من وسائل النقل الجوي المنصوص عليها في البندين السابقين أو كان الغرض منها حمل الدولة أو أي من سلطاتها أو مؤسساتها على القيام بعمل أو الامتناع عنه، ٤- إذا كان مرتكب الجريمة أجنبيًا تواجد في مصر وذلك في حالة عدم تسليمه)^(٤)، ويتضح لنا من خلال النص الآنف الذكر أن الجرائم الماسة بسلامة الطائرات المصرية التي تقع خارج القطر يختص بها القضاء المصري .

(١) د. مصطفى العوجي، القانون الجنائي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٦، ص ٣٥٧ .

(٢) المادة (١٩١) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .

(٣) د. حيدر حسين الكريطي، مصدر سابق، ص ٦٨ .

(٤) المادة (١٧٨) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

أما موقف المشرع الإماراتي، فإنه أعطى الاختصاص للقضاء الإماراتي في هذه الحالة، إذ نص قانون العقوبات على أنه:- (تسري أحكام هذا القانون على الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن والطائرات الحربية التي تحمل علم الدولة أينما وجدت، وينطبق الحكم المتقدم على السفن، والطائرات غير الحربية التي تملكها الدولة أو تديرها لأغراض غير تجارية وكذلك السفن والطائرات التجارية التي تحمل علم الدولة)^(١)، كما أن قانون الطيران المدني الإماراتي عزز موقف قانون العقوبات في حالة امتداد الاختصاص القضائي للدولة فيما إذا ارتكبت جريمة على طائرتها في الخارج، إذ نصت المادة(٥٧) على أنه:- (تباشر الدولة اختصاصاتها القضائية فيما يتعلق بالجرائم المنصوص عليها في المادة(٥٥) في الحالات الآتية:....٢- عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة مسجلة في الدولة،٤- إذا ارتكبت الجريمة على متن طائرة مؤجرة إلى مستأجر يكون المركز الرئيس لأعماله في الدولة، أو يكون له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن له فيها مثل هذا المركز...)، ويتضح من نصوص المواد الأنفة الذكر أن المشرع الإماراتي قد مد اختصاصه على الجرائم التي تقع على طائراته حال وجودها في الأقاليم الأجنبية .

وبعد أن عرضنا مسألة الاختصاص الجنائي وما تثيره تلك المسألة من إشكاليات جمة يصعب معها تحديد الدولة التي يتقرر لها حق الفصل في الجريمة، وتجنباً لتضارب الاختصاصات، ولتلافي الإشكالات التي قد تحيط بالموضوع، فإننا نقترح تعديل الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية الخاصة بالطيران المدني بشأن تحديد الأولوية للدولة التي يتقرر لها الاختصاص .

المطلب الثاني

تسليم المجرمين

لقد تضمنت الاتفاقيات الدولية ضرورة المساعدة القانونية المتبادلة، إذ أبرمت اغلب الدول اتفاقيات ثنائية وجماعية لغرض ترسيخ آليات التعاون القضائي^(٢)، إضافةً لمساهمة التشريعات الوطنية في النص على الإجراءات الخاصة بتسليم المجرمين، وبما أن الجرائم محل البحث تعد من الجرائم القابلة للتسليم بموجب الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية، لذلك لا بد من توضيح مفهوم التسليم وذلك في الفرع الأول من هذا

(١) المادة (١٧) من قانون العقوبات الإماراتي النافذ .

(٢) خالد حامد مصطفى، مقال بعنوان(تسليم المجرمين إحدى الآليات للتعاون القضائي الدولي في المسائل الجنائية)، منشور على الموقع التالي، <https://journals.nauss>، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٩/٢ .

المطلب، وتسليط الضوء على تسليم المجرمين في إطار جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني في الفرع الثاني منه .

الفرع الأول

مفهوم تسليم المجرمين

لم يتفق الفقه على تعريف موحد لتسليم المجرمين، إذ عرفه رأي على أنه:- (إجراء من مقتضاه أن تتخلى دولة عن شخص موجود في إقليمها لدولة أخرى تطالب بتسليمه إليها لغرض محاكمته عن جريمة منسوبة إليه ارتكابها أو لتنفيذ عقوبة مقضي عليه بها من محاكم هذه الدولة)⁽¹⁾، أو أنه:- (نظام في علاقات الدول من مقتضاه أن تقبل إحداها تسليم شخص يوجد فوق إقليمها إلى دولة أخرى تطلبه لمحاكمته عن جريمة ما، أو لتنفيذ عقوبة قضت بها محاكمها عليه باعتبار أن هذه الدولة هي صاحبة الاختصاص الطبيعي أو الأفضل في تلك المحاكمة أو ذلك التنفيذ)⁽²⁾ .

وقد عرفه الفقه الفرنسي على أنه:- (هو ذلك الإجراء القانوني الذي تقوم به كل دولة معينة اثناء تسليم شخص متواجد على إقليمها إلى دولة أخرى تطالب به لغرض محاكمته أو لتنفيذ العقوبة المحكوم بها كإجراء وقائي)، أما الفقه الانكلوسكسوني فقد عرفه على أنه: (وسيلة قانونية تستخدمها دولة ما لتسليم الى دولة أخرى بناءً على طلبها، شخص متهم أو محكوم عليه في جريمة ارتكبت مخالفة لتشريعات الدولة الطالبة به والتي تختص بمحاكمته تأسيساً على المعاهدة أو المعاملة بالمثل)⁽³⁾، ويتضح مما تقدم أن كل التعاريف تدور حول عمليتين هما: ١- أن تقدم الدولة المعنية طلب لغرض محاكمة المتهم أو لتنفيذ حكم أصدرته عليه محاكمها، ٢- أن تتخذ الدولة المطلوب منها التسليم الإجراءات القانونية بحق المطلوب تسليمه .

(1) D. Methaq AL-daifi, D.Bakhta Laatab, Decision makers and international criminal responsibility, E-Kutub Ltdm, London,2018, 102 .

(٢) د. مازن خلف الشمري، مقال بعنوان (موانع تسليم الإرهاب)، منشور على الموقع التالي، www.jast.net ، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٩/٢ .

(٣) آسية تركي، صبرينة لحضير، نظام تسليم المجرمين، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بجاية، الجزائر، ٢٠١٤، ص ١١-١٢ .

وقد اختلفت الآراء في بيان طبيعة هذا النظام، فمنهم من عدّه عملاً من أعمال القضاء ومن تلك الدول بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية^(١)، ومنهم من عدّه عملاً من أعمال الإدارة كجمهورية مصر^(٢)، ويؤخذ على هذا الرأي أنه يتجاهل دور القضاء، أما البعض الآخر فأسبغ عليه الطبيعة المزدوجة، أي عمل تتشارك في إجراءاته السلطات القضائية والتنفيذية كجمهورية العراق^(٣)، فالتوقيف والقبض وتسليم الشخص المطلوب وعدم تسليمه تختص بهذه الاجراءات السلطة القضائية، وإن كان القرار الصادر من محكمة الجنايات بالموافقة على تسليم الشخص المطلوب لا يعد نافذاً إلا بعد صدور قرار من مجلس القضاء الأعلى^(٤)، وحصول موافقة من قبل وزير الخارجية، ويعد قرار مجلس القضاء الأعلى في هذا الموضوع قطعياً، وله أن يقدم طلب للمحكمة بتوقيف الإجراءات كحالة أن يشترط عدم إجراء محاكمته في الدولة طالبة التسليم في حالة موافقته على تسليمه إليها بخصوص جريمة أخرى غير الجريمة المسلم من أجلها^(٥).

الفرع الثاني

تسليم المجرمين في إطار جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني

تشكل الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية الخاصة بجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، أساساً قانونياً تركز إليه الدول لأغراض التسليم^(٦)، وأن التشريعات الوطنية لا تقل أهمية عن تلك الاتفاقيات في هذا الإطار، ومن هذا المنطلق سنبين أثر الاتفاقيات الدولية في مجال تسليم المجرمين وذلك في المحور الأول من هذا الفرع، وبيان دور التشريعات الوطنية في المحور الثاني منه .

-
- (١) قاسم عبد الحميد الأورفلي، استرداد المجرمين في العراق، مركز البحوث القانونية/وزارة العدل، بغداد، ١٩٨٥، ص ١٠ .
 - (٢) عبد العظيم مرعي فريد، المبادئ العامة لتسليم المجرمين في ضوء المجهودات الفقهية والمعاهدات الدولية، المؤتمر العلمي السنوي الثالث، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ١٩٩٨ ، ص ١٤٠ .
 - (٣) د. محمد الفاضل، التعاون الدولي في مكافحة الإجرام، ط٥، منشورات جامعة حلب، سوريا، ١٩٩٢، ص ٦٣-٦٤ .
 - (٤) نص أمر سلطة الائتلاف المرقم(٣٥) لسنة ٢٠٠٣، بالقسم(٦) منه، على أنه: (يحل مجلس القضاء محل مجلس العدل الذي كان قد جرى تشكيله بموجب قانون التنظيم القضائي(القانون رقم(١٦٠) لعام ١٩٧٩)، ويتولى ممارسة السلطات التي كان مجلس العدل يمارسها ...).
 - (٥) المادة (٣٦٢/د) من قانون اصول المحاكمات الجزائية العراقي النافذ .
 - (٦) مقال بعنوان(التعاون الدولي في المسائل الجنائية المتعلقة بمكافحة الإرهاب)، منشور على موقع مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة والتدريب القانوني على مكافحة الإرهاب، على الرابط التالي، www.unode.orj ، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٦/٩/٢٠١٩ .

أولاً:- موقف الاتفاقيات الدولية

بالنظر لاتفاقية طوكيو الخاصة ببعض الجرائم والأفعال الواقعة على متن الطائرات، نجد أنها لم تتناول نظام التسليم، أي أنها استبعدت نظام تسليم المجرمين بشكل واضح وصريح^(١)، أما اتفاقية لاهاي، فأنها تعد أول اتفاقية في مجال الطيران المدني تناولت مسألة تسليم المجرمين، أما قبل انعقاد تلك الاتفاقية فأن نظام تسليم المجرمين لا يقوم إلا على أحد أساسين: أما وجود معاهدة دولية^(٢)، وأما أن يكون التسليم على سبيل المجاملة الدولية^(٣)، ويكون التسليم واجباً وإلزامياً في حالة وجود معاهدة دولية، واختيارياً في حالة ما إذا حصل التسليم على سبيل المجاملة .

ومما جاء بنص اتفاقية لاهاي أنه:- (١- تعتبر الجريمة إحدى الجرائم القابلة للتسليم التي تتضمنها أي معاهدة تسليم تكون قائمة بين الدولة المتعاقدة، وتتعهد الدول المتعاقدة بأن تدرج هذه الجريمة في أية معاهدة تسليم تعقد مستقبلاً كإحدى الجرائم القابلة للتسليم، ٢- إذا تطلبت دولة متعاقدة وجوب قيام معاهدة تسليم كشرط لإجراء التسليم وتلقت طلباً من دولة متعاقدة أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة فيجوز لها حسب اختيارها اعتبار الاتفاقية الحالية كأساس قانوني للتسليم وذلك فيما يتعلق بالجريمة ويجري التسليم طبقاً للشروط الأخرى التي ينص عليها قانون الدولة التي يطلب منها التسليم، ٣- على الدول المتعاقدة التي لا تشترط لإجراء التسليم وجود معاهدة قائمة أن تعترف فيما بينها باعتبار الجريمة كإحدى الجرائم القابلة للتسليم وذلك مع مراعاة الشروط المنصوص عليها بقوانين الدولة المطلوب منها تسليم المتهم، ٤- تعامل الجريمة فيما يتعلق بأغراض التسليم بين الدول المتعاقدة كما لو كانت قد ارتكبت ليس فقط في المكان الذي وقعت فيه ولكن أيضاً في أقاليم الدول التي ينعقد لها الاختصاص القضائي طبقاً للمادة (٤) فقرة (١)^(٤)، أما اتفاقية مونتريال فأنها عالجت موضوع التسليم بشكل مماثل لاتفاقية لاهاي^(٥) .

(١) نصت المادة (٢/١٦) من اتفاقية طوكيو على أنه:- (بدون الإخلال بأحكام الفقرة السابقة ليس في أحكام هذه المعاهدة ما ينشئ التزاماً بإجراء إعادة التسليم) .

(٢) عقدت أول اتفاقية لتسليم المجرمين سنة ١٩٠٣ بين فرنسا وانكلترا وتتضمن عدم جواز حماية أعداء إحدى الدولتين إذا لجأ المجرم إلى الدولة الأخرى .

(٣) الأخضر دهيمي، مصدر سابق ، ص ٢١ .

(٤) المادة (٨) من اتفاقية لاهاي .

(٥) المادة (٨) من اتفاقية مونتريال .

ومن خلال ما تقدم، نلاحظ أن اتفاقيتي لاهاي ومونتريال قد عالجتا عدة حالات، لذلك لا بد من مناقشتها وعلى النحو التالي .

١ - في حالة وجود معاهدة خاصة بالتسليم

يتبين من نص الفقرة الأولى من اتفاقيتي لاهاي ومونتريال أن الجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني، تعد جرائم قابلة وخاضعة لنظام التسليم، وأن الدول المتعاقدة يتوجب عليها أن تدرج هذه الجريمة في المعاهدات الثنائية والمتعددة الأطراف التي تعقد مستقبلاً^(١)، وهذا يعني أن الالتزام الوارد في هذه الفقرة لا يشمل اتفاقيات التسليم مع دول غير متعاقدة، لذلك اقترح المندوب المكسيكي تعديل الشرط الثاني من الفقرة الأولى وجعلها كالآتي:- (تتقيد الدول المتعاقدة بإدراج جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات بوصفها جريمة يتعرض مقترفها للتسليم في أية معاهدة لتبادل المجرمين يجري إبرامها بين هذه الدول مع دولة غير متعاقدة) إلا أن اللجنة رفضت هذا الاقتراح^(٢)، ونرى أنه كان الأجدر بالمشروع أن يأخذ بالاقتراح المقدم من قبل المندوب المكسيكي، وعدم حصر التسليم فيما بين الدول المتعاقدة .

٢ - في حالة عدم وجود اتفاقية تسليم مع اعتبار وجودها شرطاً ضرورياً لإجراء التسليم

ببتبع هذه الحالة التي تضمنتها الفقرة الثانية من اتفاقيتي لاهاي ومونتريال، يتبين أنها تعود بالأصل إلى الاقتراح الذي أبداه الوفد الهولندي في مؤتمر لاهاي^(٣)، وتقدم وفد الولايات المتحدة الأمريكية ونيوزيلاندا بذات الاقتراح المقدم من قبل الوفد الهولندي، وفيما بعد شاركت عشرة وفود في إبداء اقتراح جديد لغرض التوفيق بين الاقتراحات الثلاث المذكورة أعلاه، وما أن حصل الاقتراح على أغلبية عدد الأصوات تبنته اللجنة وتم إرساله إلى لجنة الصياغة، فكانت الصيغة الجديدة هي:- (إذا تطلبت دولة متعاقدة وجوب قيام معاهدة تسليم كشرط لإجراء التسليم وتلقت طلباً للتسليم من دولة متعاقدة أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة تسليم، كان عليها

(١) وقد أبدى مندوب السنغال اقتراحاً بخصوص هذه الفقرة، بأن يعد ما تتضمنه الفقرة توصية بسيطة، غير أن اللجنة رفضت الاقتراح بأغلبية (٤٠) صوت مقابل (٢٣) صوتاً وامتناع (٨) عن التصويت .

(٢) ينظر وثيقة الايكاو المرقمة (Icao doc 8979) .

(٣) ويتضمن الاقتراح ما يأتي:- (على الدول المتعاقدة التي تجعل التسليم مشروطاً بوجود معاهدة في شأن تبادل تسليم المجرمين، أن تعتبر هذه الاتفاقية أساساً قانونياً للتسليم، فإذا طلبت إحدى الدول المتعاقدة إلى دولة متعاقدة أخرى تسليم المتهم دون أن توجد معاهدة تسليم بين هاتين الدولتين، يتم التسليم بموجب القواعد التي تنطبق على التسليم، في الجريمة أو في جريمة مشابهة، بين الدولة المطلوب إليها التسليم ودولة أخرى عقدت معها الدولة السابقة معاهدة تسليم، وعلى الدولة التي تشترط للتسليم وجود معاهدة أن تعين تلك القواعد في الوقت الذي تصدق فيه هذه الاتفاقية) .

أن تعد هذه الاتفاقية بمثابة معاهدة تسليم في ما يتعلق بالجريمة، ويجري التسليم طبقاً للشروط الأخرى التي ينص عليها قانون الدولة التي يطلب إليها التسليم^(١).

ونلاحظ على الفقرة الثانية أنها عدت اتفاقية لاهاي أساساً قانونياً يتم التسليم على أساسه حتى مع عدم وجود اتفاقية تسليم بين الطرفين .

٣- حالة عدم اشتراط وجود معاهدة لإجراء التسليم

في بعض الأحيان لا تشترط الدول وجود معاهدة تسليم بينها وبين الدولة طالبة التسليم، ومن ثمَّ يقوم التسليم وفقاً للقانون الوطني، أو أعمال مبدأ المعاملة بالمثل، لذلك عالجت الفقرة الثالثة من اتفاقية لاهاي ومونتريال هذه الحالة، وألزمت الدول المتعاقدة بالاعتراف بأن الجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني تُعد من ضمن الجرائم القابلة للتسليم فيما بينها، مع الأخذ بنظر الاعتبار الشروط المنصوص عليها في القانون الداخلي للدولة المطلوب منها التسليم^(٢).

وتعود هذه الفقرة إلى الاقتراح الذي قدمه المندوب الإسباني والذي حاز على تأييد كل من فنزولا وفرنسا، والذي يتضمن الاستعاضة عن عبارة (بين الدول المتعاقدة) بعبارة أخرى هي (بين بعضها البعض)، وقد استند هذا الاقتراح إلى حجة أن الالتزام الناشئ عن الفقرة المذكورة سيكون بين الدول التي لا تشترط وجود معاهدة تسليم، وقد تم قبول الاقتراح بأغلبية عدد الاصوات، ومن ثمَّ تبني المؤتمر هذه الفقرة^(٣).

ولو قارنا بين الفقرة الأولى من جهة وبين الفقرة الثانية والثالثة من جهة أخرى، نلاحظ أن الفقرة الأولى تتميز بقوة وسهولة في التطبيق باعتبار أنها ألزمت الدول المتعاقدة بالتسليم على أساس الاتفاقية من دون الرجوع إلى القانون الوطني عكس ما تضمنته الفقرة الثانية والثالثة التي اشترطت الركون إلى القانون الداخلي، وهاتان الفقرتان قد يتعطل تطبيقهما، إذ قد يشترط القانون الداخلي بعض الشروط التي لا تكون موجودة في الواقعة الجرمية وبذلك يتعذر تسليم المجرم .

(١) د. هيثم أحمد الناصري، مصدر سابق، ص ٣٦١-٣٦٢ .

(٢) د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي ، مصدر سابق، ص ١٠٥ .

(٣) د. هيثم أحمد الناصري، مصدر سابق، ص ٣٦٦ .

٤- حالة اعتبار الجريمة الواقعة في أحد الأقاليم كأنها قد وقعت في إقليم الدولة التي ينعقد لها الاختصاص القضائي

إن هذه الحالة جاءت لغرض حل إشكالية الاتفاقيات التي تشترط ضرورة وقوع الجريمة المطلوب التسليم بشأنها في إقليم الدولة التي تطالب بالتسليم، إذ افترضت أن الجريمة المطلوب التسليم فيها كأنها قد وقعت في إقليم الدولة التي ينعقد لها الاختصاص بمحاكمة المتهم أو تسليمه، وليس حصراً في الإقليم الذي وقعت فيه الجريمة^(١).

ومن خلال ما تقدم نجد أن كل من اتفاقية لاهاي ومونتريال، كانتا ثمرة ناتجة عن جهود دولية في مجال تسليم المجرمين فيما يخص جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، إذ يرجع الفضل لكلا الاتفاقيتين باعتبار أن نصوصهما قد عالجت مسألة التسليم التي تعد من أهم المسائل التي تثار في إطار موضوع البحث .

أما على المستوى الإقليمي فإن الاتفاقيات الإقليمية المبرمة بين الدول العربية لا تخلو من معالجة هذا الأمر، كاتفاقية الرياض العربية للتعاون القضائي المبرمة سنة ١٩٥٨^(٢)، قد تضمنت مسألة تسليم المجرمين فيما يخص الجرائم موضوع البحث، وأنها استثنت صراحة هذه الجرائم من الصبغة السياسية حتى وإن كان الباعث وراء ارتكابها باعثاً سياسياً .

كما يظهر دور الإنترنت في هذا الخصوص^(٣)، والذي يعد أكبر منظمة شرطية على الصعيد العالمي، ويتمثل دوره في تمكين أجهزة الشرطة في كل دول العالم لجعل العالم أكثر أماناً، وتتكون من قوات شرطة

(١) لقد وضعت هذه الفقرة استناداً للاقتراح الذي تقدمت به عشرة وفود في مؤتمر لاهاي، وقد تبنت الهيئة العامة الاقتراح وتم إرساله الى لجنة الصياغة التي أوجزت الفقرة الأخيرة منها دون إجراء تغييرات في المعنى، وقد تم إقرار الفقرة بالصيغة التي وضعتها اللجنة بأغلبية (٧٤) صوتاً مقابل لا شيء وامتناع مندوب واحد عن التصويت .

(٢) وذلك في المادة (٤١) منها وتحت عنوان الجرائم التي لا يجوز التسليم فيها، إذ نصت على أنه:- (... وفي تطبيق أحكام هذه الاتفاقية لا تعتبر من الجرائم ذات الصبغة السياسية المشار إليها في الفقرة (أ) من هذه المادة ولو كانت بهدف سياسي الجرائم الآتية...٣- القتل العمد والسرقة المصحوبة بإكراه ضد الأفراد أو السلطات أو وسائل النقل والمواصلات)، علماً إن العراق انضم إليها بالقانون رقم (١١٠) لسنة ١٩٨٤ .

(٣) مصطلح الإنترنت اختصاراً لعبارة الشرطة الدولية، والاسم الكامل هو (منظمة الشرطة الجنائية الدولية)، إذ كانت في بادئ الامر لجنة تم إنشاؤها سنة ١٩٢٣ لغرض التنسيق والتعاون بين أجهزة الشرطة، وقد كانت مخصصة للدول الأوروبية حصراً، غير أنه بسبب اندلاع الحرب العالمية الثانية فأنها توقفت عن نشاطها ومن ثم أعادها مؤتمر فيينا سنة ١٩٤٦ وتحت إثم (منظمة الشرطة الجنائية الدولية) .

تابعة ل(١٩٠) دولة ومقرها الرئيسي في مدينة ليون بفرنسا^(١)، ولها ثلاث وظائف أساسية هي: (١- خدمات اتصال شرطي عالمي مأمون من خلال شبكة أمنية لتمكين الاتصال بين جميع الدول الأعضاء بالمنظمة، ٢- خدمات بيانات وقواعد بيانات للشرطة، تقيدها في إجراء التحقيقات ومنع الإجرام، وقد قام الإنترنت بتطوير وإدانة مجموعات من قواعد البيانات تشمل: أسماء، بصمات، وصور، والبصمة الوراثية (دي أن أي) للأفراد، ووثائق السفر والهويات وبيانات عن المطلوبين لأجهزة العدالة، ٣- خدمات إسناد شرطي في مجالات (المخدرات، الجريمة المنظمة، الجرائم المالية، الهاربون من وجه العدالة، والإرهاب، والإتجار بالبشر، والإجرام البيئي)، من خلال خبراء يشكلون فرق عمل للمعاونة وتشجيع أفضل الممارسات والتدريب على تقنيات التحقيق والتحليل الحديثة، ومن خلال مركز العمليات والتنسيق التابع للإنترنت، وهو الذي يربط الأمانة العامة بالمكاتب الإقليمية وجميع المكاتب المركزية الوطنية فيما بينها، ويشكل أول نقطة اتصال لأي بلد عضو عندما يواجه أزمة فيتم تنسيق وتبادل المعلومات مع البلد المعني^(٢).

ويوجد في كل بلد عضو في الإنترنت من أحد الأعضاء الذين ينتمون للمنظمة، ودوره يتجسد بالقيام بإجراءات المتابعة والمهام التنفيذية التي تتعلق بمسألة تسليم المجرمين، إذ يقوم بتنظيم التعاون وتفعيل التواصل مع الدول الأخرى في إطار العمل المشترك والذي يتعلق بمسألة تسليم المتهمين المطلوبين الفارين من العدالة من دولة لأخرى، ويتمثل دور مكتب الإنترنت أو شعبة الاتصال في البلد المعني باسترداد المتهم الهارب من خلال مخاطبة نظيره في البلد الذي يتواجد فيه الشخص المطلوب بشأن القبض على المتهم الهارب، وذلك وفقاً لملف التسليم المعد بموجب أمر قبض صادر عن السلطة القضائية في الدولة التي تطالب بالمتهم، ويكون ذلك في ظل وجود اتفاقية للتعاون القضائي بين الطرفين، تنظم مسألة تبادل وتسليم المتهمين، وفي حالة عدم وجود اتفاقية فإن التسليم يتم عن طريق الإنترنت .

أما بالنسبة للطلبات التي تكون بين الدول العربية، فيفترض أن تتم عن طريق المكتب العربي للشرطة الجنائية ومقره في دمشق، ويطلق عليه الإنترنت العربي، وفي حالة لم يتحقق للجهات المعنية معرفة مكان

(١) أمل سالم، مقال بعنوان(ما هي الدولة التي تسلم مطلوبين للإنترنت)، منشور على الموقع التالي،

<https://www.mosoah.com> ، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٩/٢ .

(٢) المادة (١) من دستور منظمة الإنترنت لسنة ١٩٥٦ .

تواجد المتهم المطلوب ففي هذه الحالة يتم تعميم أمر القبض القضائي الصادر بحقه في جميع الدول حتى يتم إلقاء القبض على المتهم^(١).

ثانيًا:- موقف القوانين الوطنية

بنتبع موقف المشرع العراقي لقانوني الطيران المدني، نجده لم ينص على نظام التسليم بخصوص هذه الفئة من الجرائم، وهذا الفراغ التشريعي يعد نقطة ضعف تؤخذ على قانون الطيران المدني، لذا نقترح على مشرنا أن يأخذ بنظر الاعتبار نظام التسليم من خلال استحداث نصوص تعالج هذه المسألة إلا أن عدم النص هذا لا يجعل الجريمة غير قابلة للتسليم، إذ نجد أن قانون اصول المحاكمات الجزائية رقم(٢٣) لسنة ١٩٧٣ قد نص على الإجراءات الخاصة بتسليم المجرمين وذلك في الباب السابع تحت عنوان (الإنبابة القضائية وتسليم المجرمين)، إذ جاء فيه على أنه:- (تتبع في الإنبابة القضائية وتسليم الأشخاص المتهمين، والمحكوم عليهم إلى الدول الأجنبية الأحكام المنصوص عليها في هذا الباب مع مراعاة أحكام المعاهدات، والاتفاقيات الدولية وقواعد القانون الدولي العام ومبدأ المعاملة بالمثل)^(٢).

ونلاحظ على نص المادة أن المشرع يأخذ بنظر الاعتبار أحكام الاتفاقيات الدولية، باعتبار إن من أهم مصادر التسليم هي الاتفاقيات، وبما أن جمهورية العراق قد صادقت على الاتفاقيات الخاصة بالطيران المدني، لذلك نلجأ حين البحث عن أساس التسليم في جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني إلى الاتفاقيات الدولية الخاصة بهذا الشأن، ومع هذا نقترح على المشرع العراقي أن يحدث أحكام قانون الطيران المدني بإضافة نصوص تتناول موضوع تسليم المجرمين في إطار جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني باعتبار إن هذه الفئة من الجرائم تخضع لنظام التسليم .

كما نص قانون الطيران المدني المصري على أنه:- (يجب على السلطات المختصة أن تتسلم أي متهم قام قائد الطائرة بتسليمه لها وفقًا لنص المادة (١٤٧) من هذا القانون...وإذا تبين لها أن الجريمة لا تدخل في نطاق الاختصاص القضائي المشار إليه، فلها أن تتخذ القرار المناسب في شأنه طبقًا للقانون، وفي جميع

(١) أكرم عبد الرزاق المشهذاني، مقال بعنوان(حدود سلطة الشرطة الدولية الإنترنتبول في ملاحقة المطلوبين للعدالة)، منشور

على الموقع التالي، www.ahewar.orj، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٩/٢ .

(٢) المادة (٣٢٥) من قانون أصول المحاكمات الجزائية النافذ.

الأحوال يكون لهذه السلطات طبقاً للقانون الحق في تسليم المتهم إلى الدولة التي يحمل جنسيتها، أو الدولة التي يقيم فيها بصورة دائمة، أو الدولة التي بدأ منها رحلته الجوية^(١).

ونلاحظ على النص أن المشرع المصري قد حصر تسليم المتهم بثلاث دول، إذ استهلكت المادة بالدولة التي يحمل جنسيتها باعتبار أن الرأي الراجح والمتفق عليه في انعقاد الاختصاص القضائي يكون لدولة جنسية المتهم، ثم ذكرت موطن الشخص الدائم، وانتهت بالدولة التي بدأ منها رحلته الجوية، ونرى لو أن المشرع المصري لم يورد الحالات المذكورة آنفاً ويحصر التسليم بتلك الدول، إذ كان الأولى بالمشرع أن يجعل النص مرناً بشموليته لحالات أخرى، أو إضافة هذه العبارة للنص (أو أي دولة يثبت لها الاختصاص القضائي)، لكي يتسع النص ويشمل الدولة التي يتقرر لها الاختصاص القضائي .

وتطبيقاً لنظام التسليم ما حدث سنة ٢٠١٦ في جمهورية مصر، إذ وقعت جريمة استيلاء على طائرة مصرية تابعة لخطوط مصر للطيران والتي كانت في رحلة داخلية من الإسكندرية إلى القاهرة، حيث تمت العملية وتم تحويل مسار الطائرة إلى قبرص وعلى متنها (٥٥) راكباً، واستمرت الأزمة لمدة تقارب (٦) ساعات، وبعدها تم اعتقال المجرم وتحرير الركاب بسلام، بعدها طلبت مصر من السلطات القبرصية تسليم المتهم وفقاً للاتفاقية المعقودة بينهما سنة ١٩٩٦، وعليه طلبت الوزارة القبرصية من المسؤولين إرجاء تسليم المتهم لحين تولي المحكمة الأوربية لحقوق الإنسان القضية، لتدفع المتهم بأنه لن ينال محاكمة عادلة في مصر، وبعد معركة قضائية امتدت على مدى عامين، قامت السلطات القبرصية بتسليم المتهم إلى مصر، وذلك بمساعدة البعثة الأمنية التابعة لإدارة شرطة الانتربول المصري، إذ توجهت إلى العاصمة القبرصية لاستلام المتهم والتوجه به إلى القاهرة وذلك بتاريخ ١٨/أغسطس ٢٠١٨، وأمرت النيابة العامة بالإسكندرية بحبس المتهم (١٥) يوماً على ذمة التحقيق، وإحالة ملف القضية للنائب العام^(٢).

أما موقف المشرع الإماراتي، فإنه ذكر ضمناً عملية التسليم دون الولوج في التفاصيل، إذ أورده عرضاً في النصوص الخاصة بشأن تحديد الاختصاص الجنائي، وجاء فيه:- (تباشر الدولة اختصاصاتها القضائية فيما يتعلق بالجرائم المنصوص عليها في المادة (٥٥) في الحالات الآتية: ٥،...- عندما يوجد المتهم في

(١) المادة (١٥٢) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .

(٢) أحمد عبد الهادي عبد المنعم القاضي، مصدر سابق، ص ٢٥٩ .

إقليم الدولة وذلك إن لم تقم بتسليمه إلى أي من الدول المعنية^(١)، ويتضح من خلال النص أن المشرع الإماراتي قد اعتبر نظام التسليم من المسلمات في إطار جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني .

وتطبيقاً لما ورد أعلاه، تلك القضية التي حدثت سنة ٢٠٠٨، وحيثياتها: (أن الإمارات لم تتمكن من ممارسة اختصاصها الإقليمي على المواطنين المصريين حال ارتكابهما جريمة في الإقليم الإماراتي، لتمكنهم من الهرب والعودة إلى مصر، وبعد نظر القضية تقرر الاختصاص بنظر القضية لمحكمة جنايات القاهرة طبقاً لمبدأ الشخصية الإيجابية، وبهذا تعذر على القضاء الإماراتي ممارسة اختصاصه الإقليمي لوقوف مبدأ حظر تسليم الرعايا حائلاً دون ذلك، ومن ثم أعلنت المحاكم حكمها الصادر في ٢٨/٩/٢٠١٠، بالسجن لمدة (١٥) عام للمتهم الأول، وعلى الثاني السجن لمدة (١٨) سنة، وهذا ما جاء تأكيداً لمبدأ عدم تسليم الدولة رعاياها)^(٢) .

وبعد إن انتهينا من مناقشة نظام التسليم على الصعيدين الدولي والداخلي، نجد أنّ كل من اتفاقية لاهاي ومونتريال، قد عالجت مسألة تسليم المجرمين بشكل أكثر دقة ووضوح مما تضمنته التشريعات الوطنية، إذ يؤخذ على تلك التشريعات أنها قد جاءت قاصرة بشكل واضحاً في معالجة هذا الأمر، إذ كان الأجدر بتلك التشريعات أن تنتهج المسار الذي سلكته الاتفاقيات الدولية، باعتبار أن موقف الاتفاقيات يتصف بالدقة، وفي هذا الإطار نقترح تعديل نصوص قانون الطيران المدني لكافة الدول المقارنة، من خلال إضافة نصوص تُبرز أهمية نظام التسليم في مجال جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، وينبغي في هذا الموضع أن يؤخذ بنظر الاعتبار موقف كل من اتفاقية لاهاي ومونتريال لغرض تجنب الازدواج في القواعد القانونية حين تعديل نصوص هذا القانون .

(١) المادة (٥٧) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .

(٢) أحمد عبد الهادي عبد المنعم القاضي ، مصدر سابق، ص ٢٦٠ .

الخاتمة

بعد أن فرغنا من بحثنا المتواضع الذي دار حول جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني وبالمقارنة التي أجريناها بين قوانين عدة دول، وبتوفيق من الله العلي العظيم، فلا يسعنا إلا أن نختم بما يتراءى لنا من معطيات كانت محصلة ما تقدم من البحث، إذ يمكننا أن نجمل أفكار الرسالة ببعض النتائج المهمة التي توصلنا إليها، ومن ثم نحدد بعض الاقتراحات عسى أن يسترشد بها المشرع العراقي أو يستدل بها غيرنا من الباحثين في هذا الموضوع لإكمال ما وقفنا عنده في هذه الدراسة .

أولاً:- النتائج

١- هامشية دور الفقه والتشريعات على الصعيدين الدولي والوطني في إيجاد تعريف للطائرة المدنية التي تعد المحور الأساس الذي تدور حوله أحكام قانون الطيران المدني، إذ إنَّ جهودهم قد تركزت لتعريف الطائرة بشكل عام .

٢- تكيّف الطائرة في إطار القانون الخاص على أنها، مال منقول ذو طبيعة خاصة، إذ تتميز عن غيرها في أن لها نظامها الخاص كخضوعها لنظام الشهر، وإنه لا يجوز تملكها بالتقادم، أما في إطار القانون العام فتكيف الطائرة على أنها تعد جزءاً لا يتجزأ من إقليم الدولة، وبذلك يمتد اختصاص الدولة على طائرتها حتى في حالة وجودها في أحد الأقاليم الأجنبية .

٣- يتميز الطيران المدني بذاتية خاصة، وتتمثل هذه الخاصية في أنه حديث النشأة وذو طبيعة دولية، كما أن قواعده تتميز بالطابع التنظيمي والمرن، وغلبة الطابع السياسي عليه .

٤- يجد الطيران المدني مصدر وأساس حمايته وتنظيمه في الاتفاقيات الدولية، كاتفاقية شيكاغو، واتفاقية لاهاي، واتفاقية مونتريال، واتفاقية بكين، فضلاً عن البروتوكولات الملحقة بتلك الاتفاقيات، وبعد إن توسعت حركة النقل الجوي وما صاحبها من تصاعد وتيرة الجرائم المرتكبة ضد الطائرات المدنية، فكان أن أخذت الدول على عاتقها إصدار تشريع يخص الطيران المدني، فأصدرت الدول المقارنة قانون ينظم كل ما يتعلق بالطيران المدني .

٥- نظراً للطبيعة الخاصة للطيران المدني والآثار الخطرة المترتبة على جريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، فقد عمدت السياسة الجنائية إلى اعتراض خطوات تلك الجريمة قبل بلوغها مرحلة الضرر، إذ جرمت كل صور السوك الذي يؤدي إلى تعريض سلامة الطائرة للخطر، وبقدر ما تمنحه تلك السياسة من

حماية مبكرة، بقدر ما تثار مشاكل موضوعية بشأنها، ومن أبرز المشكلات في هذا الصدد هو مدى تصور الشروع في تلك الجريمة، وهذا ما أدى إلى تباين وجهات النظر بصدد هذه المشكلة، فذهب رأي إلى عدم تصور الشروع فيها، فهي إما أن تقع أو لا تقع، وذهب رأي آخر إلى تصور الشروع فيها وهذا ما أيدته محكمة النقض المصرية .

٦- لم تتناول التشريعات الجزائية للدول المقارنة صور السلوك الذي تتم بواسطته جريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، إذ إنّ تلك التشريعات تضمنت صيغ عامة ولم تحدد أية صور للسلوك، إلا أن التشريعات الخاصة بالطيران المدني قد نصت على تلك الصور، عدا المشرع العراقي فإنه أحال تحديد كل ما يتعلق بتلك الجرائم إلى الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني، وهذا يعد قصور موضوعي يشوب قانون الطيران المدني العراقي .

٧- اختلاف جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية عن جريمة القرصنة الجوية من عدة نواحي، كالباعث على ارتكاب الجريمة ومكان وقوعها .

٨- على الرغم من جهود التشريعات الدولية والوطنية لغرض إيجاد قواعد قانونية تتسجم مع التطور السريع والمستمر لمرفق الطيران المدني لحمايته من الأفعال الجرمية، فإن هذه الجهود لم ترق إلى مستوى معالجة الجرائم المستحدثة الماسة بسلامة الطيران المدني، كأفعال الخطر التي يقوم بها الركاب المشاغبين الغير منضبطين، لذلك لم تزال هذه التشريعات تتضمن ثغرات لا بد من معالجتها .

٩- تتميز جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني بخصوصية من ناحية الإجراءات المتبعة فيها، وتتمثل تلك الخصوصية ابتداءً من مرحلة رفع الدعوى التي تتوقف على حصول موافقة من قبل سلطة الطيران المدني، ومروراً بمرحلة جمع الأدلة والتحقيق وما يضيفه الصندوق الأسود من أهمية عملية تساعد في كشف اللبس والغموض الذي يكتنف الواقعة الجرمية، وكذلك التدابير الممنوحة لقائد الطائرة حين وقوع الجريمة، وانتهاءً بخضوع مرتكبي تلك الجرائم لنظام التسليم باعتبار إن تلك الفئة من الجرائم تتطبع بالصبغة الدولية.

١٠- تتنازع الاختصاصات القضائية بين الدول في حالة ارتكاب احدي جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، باعتبار أن الطائرة تجوب أقاليم أكثر من دولة في آن واحد وهذا ما يثير مشكلة تنازع الاختصاصات، إذ أن كل دولة تتمسك بالمبدأ الذي تقره تشريعاتها الداخلية، فبعضها يتبنى مبدأ الشخصية، والآخر يتمسك بمبدأ الإقليمية، كذلك الدولة التي أصابها ضرر من جراء وقوع الجريمة قد تدعي الاختصاص، وأن الاتفاقيات الدولية لم تقر قاعدة واضحة في هذا الشأن، إذ إنّ نصوصها تضمنت معالجة

مسألة تنازع الاختصاصات من دون تحديدها الدولة ذات الأولوية بالاختصاص، وهذا ما يؤدي بالنتيجة إلى عدة مشاكل تنتهي بتوتر العلاقات بين تلك الدول .

ثانيًا:- المقترحات والحلول

١- نقترح على المشرع الدولي للاتفاقيات الخاصة بالطيران المدني أن يعدل نصوص تلك الاتفاقيات بإضافة تعريف دقيق للطائرة المدنية، وذلك من خلال تحديث نصوص اتفاقية شيكاغو الخاصة بالطيران المدني الدولي، باعتبار أن نطاق تطبيق هذه الاتفاقية ينحصر على الطائرات المدنية دون العسكرية، وكذلك الحال في اتفاقية طوكيو واتفاقية لاهاي واتفاقية مونتريال واتفاقية بكين، وذات الاقتراح نعرضه على المشرع الوطني لقانون الطيران المدني للدول المقارنة، كون الطائرة المدنية تعد الأساس الذي تتمحور حوله أحكام هذا القانون.

٢- يتعين على المشرع الجنائي للدول المقارنة تضمين نصوص قانون العقوبات كافة الصور التي من خلالها تتم جريمة تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر، وفي هذا الإطار ينبغي على المشرع نهج مسار الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني، لأنها قد تضمنت أغلب صور السلوك لهذه الجريمة .

٣- ينبغي تضمين الاتفاقيات الدولية والقوانين الخاصة بالطيران المدني للدول المقارنة، الصور المستحدثة لارتكاب جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني التي تؤدي الى تعريض سلامة الطائرة للخطر، كالأفعال التي يقوم بها الركاب المشاغبين، وجريمة الاستيلاء على الطائرات المدنية واستعمالها كأداة لضرب مواقع معينة .

٤- نقترح على المشرع العراقي تعديل قانون الطيران المدني لما يشوب نصوص هذا القانون من قصور موضوعي واضح وفراغ تشريعي يوجب المعالجة، كعدم تحديده لجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، إذ إنه أحال بنص المادة (١٨٩) منه تنظيم كل ما يتعلق بالجرائم للاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني، وكان الأجدر بمشرعنا أن يحدد تلك الجرائم دون تخويل الأمر للاتفاقيات، كما نقترح على المشرع فرض عقوبات مشددة تتلاءم مع خطورة هذه الفئة من الجرائم .

٥- نقترح على المشرع العراقي لقانون العقوبات وإسوةً بقانون العقوبات المصري والاماراتي، تعديل نصوص هذا القانون وتضمينه نصوص تعالج جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية، أو تشريع قانون خاص لغرض مكافحة الجريمة، كونها تشكل اعتداءً صارخاً لحق الافراد بالسفر، والتنقل بأمان وطمأنينة .

٦- يتعين على المشرع العراقي والاماراتي لقانون الطيران المدني أن يضيفا نصوص تتضمن التدابير الممنوحة لقائد الطائرة حال وجود مشتبه به على متن الطائرة، إذ إن خلو تلك التشريعات من التدابير يعد فراغاً تشريعياً يؤدي إلى تسهيل الأمر أمام الجناة لإتمام ارتكاب الجريمة .

٧- نقترح على مشرعي قوانين الطيران المدني في الدول المقارنة، تحديث أحكام هذا القانون بإضافة نصوص تتناول الإجراءات المتبعة في مسألة تسليم مرتكبي هذه الجرائم، ويفضل في هذا الإطار اتباع النهج الذي سلكته اتفاقية لاهاي ومونتريال، كونهما يتصفان بالدقة، والوضوح فيما يتعلق بمسألة تسليم المجرمين .

٨- نقترح على المشرع الدولي تعديل الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بمسألة الاختصاص الجنائي، إذ إنها من أبرز المشاكل التي تثير تنازعا في اختصاص عدة دول عند وقوع إحدى الجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني، إذ لا بد من تحديد أولوية لإحدى الدول المتنازعة بشأن الاختصاص الجنائي، وذات الاقتراح نطرحه على المشرع الوطني لقانون العقوبات وقانون الطيران المدني، وينبغي في هذا الإطار أن تتوحد المعالجة التشريعية فيما بين الاتفاقيات والقوانين الوطنية، لغرض تجنب ازدواج وتضارب المعالجة في نطاق جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني .

والحمد لله رب العالمين

المصادر

القرآن الكريم

أولاً: - الكتب

أ/ كتب معاجم اللغة العربية

- ١- د. إبراهيم أنيس، د. عبد الحليم منتصر، عطية الصوالحي، محمد خلف الله احمد، المعجم الوسيط، مكتبة الشروق الدولية، القاهرة، ٢٠٠٤ .
- ٢- أبا الفضل جمال الدين ابن منظور، لسان العرب، م٤، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٧١ .
- ٣- أحمد بن فارس الرازي، معجم مقاييس اللغة، ط٥، دار الفكر العربي، بيروت، ١٩٧٩ .
- ٤- إسماعيل ابن حماد الجوهري، الصحاح تاج اللغة العربية وصاح العربية، دار العلم للملايين، بيروت، ١٩٩٠ .
- ٥- العلامة اللغوي احمد رضا، معجم متن اللغة موسوعة لغوية حديثة، م٣، دار مكتبة الحياة، بيروت، ١٩٥٩ .
- ٦- أحمد بن محمد بن علي المقرئ الفيومي، المصباح المنير في غريب الشرح الكبير، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٧ .
- ٧- د. أحمد مختار عمر، معجم اللغة العربية المعاصرة، م١، عالم الكتب، القاهرة، ٢٠٠٨ .
- ٨- الحسن بن محمد بن الحسن الصغانى، التكملة والذيل والصلة لكتاب تاج اللغة وصاح العربية، ج٣، دار الكتب، القاهرة، ١٩٧١ .
- ٩- جبران مسعود، المعجم الرائد، ط٧، دار العلم للملايين، بيروت، ١٩٩٧ .
- ١٠- الخليل ابن أحمد الفراهيدي، كتاب العين، دار احياء التراث العربي، بيروت، ١٩٩٤ .
- ١١- عبد الغني أبو العزم، المعجم الغني الزاهر، دار الكتب العلمية، بيروت، ٢٠١٣ .
- ١٢- علي بن الحسن الهنائي، المنجد الأبجدي، ط١، دار المشرق، بيروت، ١٩٦٧ .
- ١٣- د. عصام حداد و د. حسان جعفر، معجم المنبع الموسع، دار ربيع، حلب، ٢٠١١ .
- ١٤- مجد الدين آبادي، المعجم المحيط، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٧١ .
- ١٥- محمد مرتضى الحسيني الزبيدي، تاج العروس من جواهر اللغة، ج٣٩، دار الكتب العلمية، بيروت، ط٢، ٢٠١٢ .

ب-الكتب القانونية

- ١- أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٨ .
- ٢- د. إيهاب السيد العماوي، دور الشرطة في حماية أمن الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١١ .
- ٣- احمد ابراهيم شلبي، مبادئ القانون الدولي العام، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٨٦ .
- ٤- د. انتصار أحميدة محمد امسيويط، التحول في نظام الأثبات الجنائي، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٨ .
- ٥- د. أشرف توفيق شمس الدين، شرح قانون الإجراءات الجنائية(الجزء الأول مرحلة ما قبل المحاكمة دراسة مقارنة)، دار الكتب القانونية، القاهرة، ٢٠١٢ .
- ٦- د. أحمد حسام طه، تعريض الغير للخطر في القانون الجنائي، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤ .
- ٧- د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٣ .
- ٨- د. أحمد شوقي أبو خطوة، جرائم التعريض للخطر العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩ .
- ٩- إيهاب صبيح محمد زريق، راشد عبدالله الزهراني، معجم مصطلحات الطائرات(ملحق بمختصرات الطيران إنكليزي-عربي)، دار الكتب القانونية، القاهرة، ٢٠٠٧ .
- ١٠- د. أحمد عبد الحكيم، الجرائم الدولية في ضوء القانون الدولي الجنائي والشريعة الاسلامية، دار الكتب القانوني، القاهرة، ٢٠٠٩ .
- ١١- د. احمد عبدالحميد عشوش، د. عمر ابو بكر، الوسيط في القانون الدولي العام(دراسة مقارنة مع الاهتمام بموقف المملكة العربية السعودية)، مؤسسة شعباب الجامعة، الإسكندرية، ١٩٩٠ .
- ١٢- د. أحمد عبد اللطيف غطاشة، الطيران المدني، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٢ .
- ١٣- د. إبراهيم فهد إبراهيم شحاتة، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٦ .
- ١٤- د. أحمد فتحي سرور، الوسيط في قانون الإجراءات الجنائية، ط٤، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩ .
- ١٥- د. أحمد محمد أبو مصطفى، الإرهاب ومواجهته جنائياً(دراسة مقارنة في ضوء المادة ١٧٩ من الدستور)، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠٠٧ .
- ١٦- د. إيناس محمد البهجي، القانون الجوي الدولي، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ٢٠١٣ .
- ١٧- د. أمين مصطفى محمد، قانون العقوبات القسم العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٤ .
- ١٨- د. أكرم ياملكي، القانون الجوي(دراسة مقارنة)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٨ .

- ١٩- بهاء المري، جرائم الإرهاب، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠١٨ .
- ٢٠- د. بدر عبد اللطيف الياقوت، تأمين مرفق الطيران المدني من اخطار الاعمال الإرهابية، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، ٢٠١٠ .
- ٢١- د. ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٦ .
- ٢٢- جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، ٢٠٠٥ .
- ٢٣- د. حسنين المحمدي بوادي، الإرهاب الدولي تجريمًا ومكافحة، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، ٢٠٠٧ .
- ٢٤- د. حسنين إبراهيم صالح عبيد، الجريمة الدولية(دراسة تطبيقية تحليلية)، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩ .
- ٢٥- حازم حسن الجمل، الحماية الجنائية الموضوعية لعناصر النقل الجوي والمائي والبري من التعريض للخطر(دراسة مقارنة)، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٠ .
- ٢٦- د. حيدر حسين الكريطي، الاختصاص الجنائي في الجرائم المرتكبة على متن الطائرات، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٧ .
- ٢٧- حسن عزيز نور الحلو، د. جلال خضير الزبيدي، الإرهاب في القانون الدولي(دراسة مقارنة)، مركز الكتاب الأكاديمي، عمان، ٢٠١٥ .
- ٢٨- د. حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي(الأفكار والقواعد الأساسية، عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع)، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ٢٠١٦ .
- ٢٩- د. خيرى الحسيني، أحكام التسجيل والإرهاب الجوي في قانون الطيران العام، دار الكتب، القاهرة، ١٩٩٢ .
- ٣٠- د. خيرى الحسيني، التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي العام بظهور مؤسسات النقل الجوي الدولية، دار وهدان للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٧٦ .
- ٣١- د. خالد مجيد عبد الحميد الجبوري، النظرية العامة للتجريم الوقائي، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٨ .
- ٣٢- د. رؤوف عبيد، السببية(دراسة تحليلية بين الفقه والقضاء)، ط٤، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٨٤ .
- ٣٣- د. رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، وحدة توزيع الكتب الجامعية للنشر والتوزيع، جامعة عين الشمس، ٢٠٠٧ .
- ٣٤- د. زينب محمود حسين زكنة، نظم العلاقة بين سلطتي الاتهام والتحقيق(دراسة مقارنة)، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٧ .

- ٣٥- د. سليم إبراهيم حربة، د. عبد الأمير العكيلي، شرح قانون أصول المحاكمات الجزائية، العاتك لصناعة الكتاب، القاهرة، ٢٠٠٨ .
- ٣٦- د. سلامة إسماعيل محمد، مكافحة الإرهاب الدولي، ط٢، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٥ .
- ٣٧- د. سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي العام في السلام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٠ .
- ٣٨- سومر داود، الثقافة الجوية والطيران، منشورات وزارة الثقافة، دمشق، ٢٠٠٦ .
- ٣٩- د. سليمان عبد المنعم، النظرية العامة لقانون العقوبات، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٤ .
- ٤٠- د. سليمان عبد المنعم، اصول الإجراءات الجنائية(دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٦ .
- ٤١- سردار علي عزيز، النطاق القانوني لإجراءات التحقيق الابتدائي(دراسة مقارنة)، دار شتات للنشر والبرمجيات، القاهرة، ٢٠١١ .
- ٤٢- سهام عبد الرزاق مجلي السعيد، فكرة رهن المنقول دون حيازة والحماية القانونية له، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٨ .
- ٤٣- شوقي محمد صلاح، الإرهاب وأزمة احتجاز الرهائن(مقتضيات المواجهة الأمنية ومتطلبات تعويض المضرورين دراسة أصلية وقانونية مقارنة)، دار الكتب المصرية، القاهرة، ٢٠١٠ .
- ٤٤- د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٠ .
- ٤٥- د. طاهر سلمان خليل، مكافحة الإرهاب وتأثيرها على حقوق الإنسان المدنية(دراسة مقارنة)، مكتبة صباح للنشر، بغداد، ٢٠١٤ .
- ٤٦- د. طارق عبد العزيز محدي، التقنين الدولي لجريمة إرهاب الدولة، دار الكتب القانونية، القاهرة، ٢٠٠٩ .
- ٤٧- عيسى السيد أحمد الهاشمي، القانون الدولي للطيران والفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٩ .
- ٤٨- د. عدلى امير خالد، عقد النقل الجوي قواعد واحكام في ضوء قانون الطيران المدني الجديد والمستحدث من احكام النقض وراء الفقهاء، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٢ .
- ٤٩- د. علي حسين الخلف، سلطان عبد القادر الشاوي، المبادئ العامة في قانون العقوبات، ط٢، العاتك لصناعة الكتاب، القاهرة، ٢٠١٠ .
- ٥٠- د. علي راشد، القانون الجنائي المدخل واصول النظرية العامة الثابتة، ط٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٤ .
- ٥١- علاء زكي، جرائم المرور وتعريض وسائل المواصلات للخطر في ضوء القواعد القانونية لمحكمة النقض، مكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ٢٠١٥ .

- ٥٢- عبدالصمد سكر، مواجهة الإرهاب وإشكالياته في ضوء المواثيق الدولية والتشريعات المقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٨ .
- ٥٣- عمر سعد هويدي، مكافحة جرائم الإرهاب في التشريعات الجزائرية (دراسة مقارنة)، دار وائل للنشر، عمان، ٢٠١١ .
- ٥٤- د. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، ط١١، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠١٥ .
- ٥٥- عبد الرحمن ضوي، قضية لوكربي ومستقبل النظام الدولي، مركز دراسات العالم الإسلامي، مالطا، ١٩٩٢ .
- ٥٦- د. عبدالوهاب عبدالله المعمري، جرائم الاختطاف (دراسة قانونية مقارنة بأحكام الشريعة الإسلامية)، مكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، ٢٠٠٦ .
- ٥٧- د. علي عبد القادر القهوجي، شرح قانون العقوبات القسم العام (نظرية الجريمة)، منشورات الحلبي، بيروت، ٢٠٠٨ .
- ٥٨- د. علي عبد القادر علي الشمري، مفهوم جرائم الإرهاب الدولي وآليات مكافحتها (دراسة في القانون الدولي الجنائي)، دار الأيام للطباعة والنشر، بغداد، ٢٠١٦ .
- ٥٩- د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، ١٩٩٩ .
- ٦٠- د. عبدالواحد محمد الفار، الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٧ .
- ٦١- د. عبد المجيد محمود عبد المجيد، الفساد (تعريفه وصوره وعلاقته بالأنشطة الإجرامية الأخرى)، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٤ .
- ٦٢- د. عبد العظيم مرسي وزير، افتراض الخطأ كأساس للمسؤولية الجنائية، دراسة مقارنة في النظامين اللاتيني والانكلوسكسوني، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٨ .
- ٦٣- عبد العظيم مرسي وزير، شرح قانون العقوبات القسم العام، ج١، دار النهضة العربية، القاهرة، ط٤، ٢٠٠٦ .
- ٦٤- د. فاروق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠١٧ .
- ٦٥- د. فاروق أحمد زاهر، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥ .
- ٦٦- د. فرج سيد سليمان، القانون الجوي، بلا طبعة، دون ذكر دار نشر، ١٩٨٤ .
- ٦٧- د. فخري عبد الرزاق الحديثي، شرح قانون العقوبات القسم العام، ط٢، المكتبة القانونية، بغداد، ٢٠١٧ .
- ٦٨- د. فوزية عبد الستار، شرح قانون العقوبات القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٦ .
- ٦٩- قاسم عبد الحميد الأورفلي، استرداد المجرمين في العراق، مركز البحوث القانونية / وزارة العدل، بغداد، ١٩٨٥ .

- ٧٠- د. كمال احمد، الوسيط في مكافحة الإرهاب(دراسة قانونية مقارنة متخصصة في القوانين العربية)، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٧ .
- ٧١- د. محمد أحمد المشهداني، أصول علمي الإجرام والعقاب في الفقهين الوضعي والإسلامي، ط٢، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٨ .
- ٧٢- د. محمد الفاضل، التعاون الدولي في مكافحة الإجرام، ط٥، منشورات جامعة حلب، سوريا، ١٩٩٢ .
- ٧٣- د. محمد المجذوب، محاضرات في القانون الدولي العام، الدار الجامعية، بيروت، ١٩٨٣ .
- ٧٤- د. مصطفى العوجي، القانون الجنائي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ٢٠٠٦ .
- ٧٥- محمد بكر حسين، الحقوق والحريات العامة(حق التنقل والسفر- دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون مدعماً بأحدث احكام القضاء الإداري)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٨، ص ٣ .
- ٧٦- د. محمد توفيق عبد الوهاب حمد، الاختصاص الجنائي بخصوص الجرائم المرتكبة ضد الطائرات، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٩ .
- ٧٧- د. محمد حسن مرعي، الجوانب الموضوعية لجريمة إثارة النعرة الطائفية(دراسة تحليلية مقارنة)، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٨ .
- ٧٨- د. ممدوح خليل البحر، التحقيق الابتدائي في قانون الإجراءات الجزائية الاماراتي وقانون الإجراءات الجنائية المصري، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٢ .
- ٧٩- د. ممدوح خليل البحر، اختصاصات مأموري الضبط القضائي في القانون الاماراتي والمقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٢ .
- ٨٠- د. منتصر سعيد حمودة، الإرهاب الدولي جوانبه القانونية(وسائل مكافحته في القانون الدولي العام والفقه الإسلامي)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٨ .
- ٨١- د. محمد سعيد نمور، اصول الإجراءات الجزائية(شرح لقانون اصول المحاكمات الجزائية)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٤ .
- ٨٢- د. محسن شفيق، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة ، ١٩٩٠ .
- ٨٣- د. محمد شريف غنام، قانون الطيران المدني لدولة الامارات العربية المتحدة مقارناً بالاتفاقيات الدولية، ط٢، مطبعة الفجيرة الوطنية، الامارات العربية المتحدة، ٢٠١٦ .
- ٨٤- د. محمد طلعت الغنيمي، قانون السلام في الاسلام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٩ .
- ٨٥- د. محمد عبد الرحمن الدسوقي، الحماية الدولية للطيران المدني من الأنشطة العسكرية للدول في زمن السلم وحال الحرب، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٩ .

- ٨٦- د. محمد عزمي البكري، موسوعة الفقه في شرح قانون التجارة الجديد، م ١، دار محمود للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٨ .
- ٨٧- د. محمد علي السالم الحلبي، شرح قانون العقوبات القسم العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٧ .
- ٨٨- د. محمد عودة الجبور، الجرائم الواقعة على أمن الدولة وجرائم الارهاب، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٨ .
- ٨٩- د. محمد عبد الواحد مرسي، الموسوعة الذهبية في التحريات، ط٤، دار المعارف والمكاتب الكبرى، الاسكندرية، ١٩٩٨ .
- ٩٠- د. محمد فريد العريني، القانون الجوي(النقل الجوي الداخلي والدولي)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٢ .
- ٩١- د. محمد فريد العريني، د. هادي محمد دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥ .
- ٩٢- د. محروس نصار الهيتي، النتيجة الجرمية في قانون العقوبات، منشورات زين الحقوقية، بيروت، ٢٠١١، ص ١٨ .
- ٩٣- د. محمد نصر القطري، الوافي في الحماية الجنائية للنقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٣ .
- ٩٤- د. محمود نجيب حسني، علاقة السببية في قانون العقوبات، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٣ .
- ٩٥- د. محمود نجيب حسني، شرح قانون الإجراءات الجنائية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٨ .
- ٩٦- د. محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام(القانون الجوي)، ج٧، منشورات زين الحقوقية، بيروت، ٢٠١٢ .
- ٩٧- د. محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٨ .
- ٩٨- د. محمود مختار بريري، د. عمر فؤاد عمر، القانون الجوي(مقدمة عامة، أغراض الملاحة الجوية، عوارض الملاحة الجوية)، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٧ .
- ٩٩- د. مأمون محمد سلامة، الأحكام العامة في جرائم أمن الدولة من جهة الخارج ومن جهة الداخل، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٧ .
- ١٠٠- د. مأمون محمد سلامة، قانون العقوبات القسم العام، ط٣، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٩٠ .
- ١٠١- د. محمد عبد الله العاصي، السياسة الجنائية الحديثة في مواجهة أفعال الخطر الواقع على سلامة الطيران المدني، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٩ .

- ١٠٢- د. محمد عبد الله العاصي، المسؤولية الجنائية عن جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات في التشريعات الوطنية، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٩ .
- ١٠٣- نبيل احمد حلمي، الإرهاب الدولي وفقاً لقواعد القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨ .
- ١٠٤- د. نوال طارق إبراهيم العبيدي، الجرائم الماسة بحرية التعبير عن الفكر، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠٠٨ .
- ١٠٥- د. هيثم أحمد الناصري، خطف الطائرات (دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية)، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ١٩٧٦ .
- ١٠٦- هشام عبد الحميد الجميلي، الوافي في التحقيق الجنائي واعمال النيابة العامة من الوجهة العملية في ضوء مختلف الآراء واحكام محكمة النقض والتعليمات العامة للنيابات، مكتبة نادي القضاة، القاهرة، ٢٠١٥ .
- ١٠٧- هشام عبد الحميد الجميلي، شرح قانون العقوبات في ضوء آراء الفقهاء واحكام محكمة النقض، م٢، مكتبة نادي القضاة، القاهرة، ٢٠٠٩ .
- ١٠٨- هيثم فالح شهاب، جريمة الإرهاب وسبل مكافحتها في التشريعات الجزائية المقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٠ .
- ١٠٩- د. وليد البيطار، القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، بيروت، ٢٠٠٨ .
- ١١٠- د. يحيى أحمد البناء، الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٤ .
- ١١١- يسر أنور علي، شرح قانون العقوبات القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨ .

ثانياً:- الرسائل والأطاريح الجامعية

أ/ الرسائل

- ١- آسية تركي، صبرينة لحضير، نظام تسليم المجرمين، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بجاية، الجزائر، ٢٠١٤ .
- ٢- الأخضر دهيمي، الارهاب الدولي واختطاف الطائرات، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق جامعة سعد دحلب، الجزائر، ٢٠٠٠ .
- ٣- انقوش سعاد، إشعالل صورية، الركن المعنوي في الجريمة، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة عبد الرحمن ميرة- بجاية، الجزائر، ٢٠١٧ .
- ٤- حازم حسن الجمل، نظام المسؤولية الجنائية عن جرائم تعريض سلامة الطيران المدني للخطر (دراسة تحليلية تأصيلية مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة الى كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ٢٠١٢ .

- ٥- حسن عزيز نور الحلو، الإرهاب في القانون الدولي(دراسة قانونية مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة إلى الأكاديمية العربية المفتوحة، الدنمارك، ٢٠٠٧ .
- ٦- رشيد صبحي جاسم محمد، الإرهاب والقانون الدولي، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٣ .
- ٧- رنيم مجيد حميد، دور قواعد القانون الدولي في مكافحة الإرهاب(الحالة العراقية)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق، جامعة الإسراء، بغداد، ٢٠٠٦ .
- ٨- سامح أحمد رفعت أبو ذكري، خطف الطائرات(دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٩٩٧ .
- ٩- سمير داود عبد، ضمان سلامة الملاحة الجوية في القانون العراقي، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية القانون والعلوم السياسية، الجامعة العراقية، ٢٠١٨ .
- ١٠- عز الدين الطيب آدم، اتفاقية مونتريال لأمن الطيران المدني وقضية لوكربي، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية القانون، جامعة بغداد، ١٩٩٩ .
- ١١- علاء الدين رضوان موسى، مسؤولية الناقل الجوي ع أضرار الإرهاب(دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية الشريعة والقانون، جامعة أم درمان، السودان، ٢٠١٧ .
- ١٢- غازي حنون خلف الدراجي، استظهار القصد الجنائي في جريمة القتل العمد، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٤ .
- ١٣- فاطمة حسن شبيب السامرائي، الطيران المدني العربي والقانون الدولي، رسالة ماجستير مقدمة إلى مجلس كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، ١٩٨٢ .
- ١٤- معتز حسين جابر، المصلحة المعتبرة في تجريم الأعمال الإرهابية(دراسة تحليلية)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون، الجامعة المستنصرية، ٢٠١٠ .
- ١٥- محمد راشد عبيد النقبلي، الجرائم التي تقع على الطائرات في القواعد الدولية وقانون دولة الامارات، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ٢٠١١ .
- ١٦- نعمة علي حسين، مشكلة الإرهاب الدولي(دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، ١٩٨٤ .
- ١٧- مهند موسى جاسم، المركز القانوني لقائد الطائرة، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون الجامعة المستنصرية، ٢٠١٧ .

١٨- منصور بن مقعد خالد الربيعان، احتجاز الرهائن وعقوبته (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠٠٦ .

ب/ الأطاريح

١- أحمد عبد الهادي عبد المنعم القاضي، الحماية الجنائية للطائرات المدنية من الإرهاب، أطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ٢٠١٩ .

٢- باقر موسى سعيد الخفاجي، دور المنظمة الدولية للشرطة الجنائية في مكافحة الجرائم العابرة للحدود، أطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية القانون، جامعة بابل، ٢٠١٧ .

٣- حمدي حسن محمد النهري، الحماية الجنائية لوسائل النقل الجوي والبحري، أطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ٢٠١٣ .

٤- رامي سليمان عبد الرحمن شقر، سريان القانون الجنائي من حيث المكان (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه مقدمة إلى مجلس كلية القانون، جامعة الموصل، ٢٠٠٢ .

٥- عبد الباسط محمد سيف الحكيمي، النظرية العامة للجرائم ذات الخطر العام، أطروحة دكتوراه مقدمة إلى مجلس كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٠ .

٦- علي هلال محمد أمين الهادي، النظام القانوني لاستخدام الأجواء الإقليمية للملاحة الجوية الدولية، أطروحة مقدمة إلى مجلس كلية الحقوق، جامعة النهريين، ٢٠٠٦ .

٧- ناعمة علي سلطان الزعابي، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن اضرار الإرهاب الموجه ضد أمن وسلامة الطيران المدني وفقاً للقانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، ٢٠١٦ .

٨- ياسر عطوي عبود الزبيدي، الحق في حرية التنقل (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية القانون جامعة بغداد، ٢٠٠٧ .

ثالثاً:- البحوث

١- أحمد زكي الشنبي، مؤتمر شيكاغو للطيران المدني (الاول من نوفمبر-٧ ديسمبر ١٩٤٤)، مجلة الاقتصاد و القانون، العدد (١)، السنة (١٧)، ١٩٧٤ .

٢- ادم سميان نيباب الغريبي، الأوصاف الخاصة بالجرائم مبكرة الإتمام، مجلة جامعة تكريت للحقوق، العدد (٢)، المجلد (٢)، ٢٠١٧ .

- ٣- آدم سميان الغريزي ، م. منار عبد المحسن العبيدي، الأوصاف الخاصة بالجرائم الماسة بأمن الدولة الداخلي، بحث منشور في مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية، العدد(٢٨)، المجلد(١)، ٢٠١٥ .
- ٤- د. أحمد مصطفى علي، الفلسفة التشريعية من تقييد حق الدولة في العقاب(جرائم الطلب والاذن انموذجًا)، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية السياسية، كلية القانون والسياسة، جامعة نوروز، ٢٠١٧ .
- ٥- د. إسرائ محمد علي، د. منى عبد العالي موسى، جريمة إخفاء المال الضائع(دراسة مقارنة)، مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، العدد(٦)، المجلد(٢٢)، ٢٠١٤ .
- ٦- إحسان هندي، اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٠ الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، مجلة الشريعة والقانون، كلية القانون، جامعة الامارات العربية المتحدة، العدد(٣)، ١٩٨٩ .
- ٧- تميم ظاهر أحمد الجادر، سيف صالح مهدي العكلي، الضرورة والتناسب في القاعدة الجنائية، المجلة السياسية والدولية، العدد(٨٣)، المجلد(٢٤)، ٢٠١٤ .
- ٨- د. حسين علي محسن، المصلحة المحمية في جرائم تلويث البيئة وآليات تنفيذها، بحث منشور في مجلة كلية الآداب، الجامعة المستنصرية، ٢٠١٣ .
- ٩- حسني موسى محمد رضوان، مكافحة الجرائم الارهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني(دراسة تحليلية للصوصك الدولية وقوانين مملكة البحرين)، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب(السعودية)، العدد(٦٢)، المجلد(٣١)، ٢٠١٥ .
- ١٠- دانيال اودونيل، المعاهدات الدولية المناهضة للارهاب واستخدام الارهاب اثناء النزاعات المسلحة من قبل القوات المسلحة، مختارات من المجلة الدولية للصليب الاحمر العدد(٨٦٤)، المجلد(٨٨)، ٢٠٠٦ .
- ١١- رنا إبراهيم العطور، جريمة تعريض الغير للخطر في قانون العقوبات الفرنسي، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، العدد(٢)، المجلد(٨)، ٢٠١١ .
- ١٢- سعاد بنور، تسجيل الطائرة في القانون المغربي(قراءة في القانون الحالي والمشروع المرتقب)، مجلة المنبر القانوني، العدد(٨)، المجلد(٧)، ٢٠١٥ .
- ١٣- سمعان بطرس فرج الله، تغيير مسار الطائرات بالقوة، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد(٢٥)، ١٩٦٩ .
- ١٤- سكهة جبهة فرج، واقع النقل الجوي في العراق، مجلة دراسات البصرة والخليج العربي، العدد(١٩)، السنة (١٠)، ٢٠١٥ .
- ١٥- شاوش رفيق، المصلحة المحمية في الجرائم المضرة بالإدارة العامة في التشريع الجنائي المقارن، مجلة المفكر، العدد(١٣)، ٢٠١٣ .
- ١٦- علي حسين الدوسري، جرائم الارهاب الجوي، مجلة الحقوق، العدد(٤) المجلد(٤١)، ٢٠١٧ .

- ١٧- علي حمزة عسل الخفاجي، علي خضير عبد الزهرة حسون، أركان جريمة استغلال الوظيفة، مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، العدد(٨)، المجلد(٢٦)، ٢٠١٨ .
- ١٨- عبيد سيف سالم سيف الطنجي، الاتفاقيات الدولية المتعلقة بجرائم الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني، مجلة القانون المغربي، دار السلام للطباعة والنشر، العدد(٣٦)، المغرب العربي، ٢٠١٧ .
- ١٩- د. عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، العدد(١)، ديالى، ٢٠١٢ .
- ٢٠- علاء عبدة التميمي، مدى مسؤولية النقل الجوي عن أضرار الإرهاب طبقاً لأحدث الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص، مجلة الحقوق الكويتية، العدد(١)، المجلد(١٣٩)، ٢٠١٥ .
- ٢١- علي بن عبدالله الشهري، جريمة اختطاف الطائرات المدنية في الفقه الإسلامي والنظام السعودي، مجلة البحوث الأمنية، العدد ٣٢، الرياض، ٢٠٠٦ .
- ٢٢- د. عبد المهدي كاظم ناصر، مصطفى سعيد وهاب، النظام التعويضي لضحايا الإرهاب في النقل الجوي، مجلة جامعة الكوفة للعلوم القانونية، ٢٠١٨ .
- ٢٣- عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، القانون الكويتي الجديد في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية في ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة لسلامة الطيران المدني الدولي، مجلة الحقوق الكويتية، العدد(١)، السنة(٩)، ١٩٩٥ .
- ٢٤- عبد العظيم مرعي فريد، المبادئ العامة لتسليم المجرمين في ضوء الجهود الفقهية والمعاهدات الدولية، المؤتمر العلمي السنوي الثالث، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ١٩٩٨ .
- ٢٥- كرناس سربست عمر، التنظيم القانوني لشروط سلامة الطيران المدني(العراق انموذجاً)، المجلة الأكاديمية لجامعة نوروز، العدد(٤)، المجلد(٦)، ٢٠١٧ .
- ٢٦- محمد أبو الوفا، جريمة تعريض الطائرة للخطر بين التدابير الضرورية والوقائية والعقوبة في اتفاقية طوكيو وقانون الطيران المدني المصري والاماراتي، كلية القانون جامعة الامارات العربية المتحدة، مركز الدراسات والبحوث الاستراتيجية، ٢٠١٢ .
- ٢٧- محمد الأمين البشري، التحقيق في الجرائم المستحدثة، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠٠٤ .
- ٢٨- ممدوح محمد حشمت، حوادث الطائرات، بحث مقدم الى المؤتمر السنوي الثاني لإدارة كوارث الأزمات والذي عقدته وحدة البحوث، م٢، كلية التجارة، جامعة عين شمس، القاهرة، الفترة من ٢٥-٢٦ أكتوبر لعام ١٩٩٧ .
- ٢٩- مصباح مهدي صالح، مفهوم الجريمة الإرهابية، بحث ترقية الى الصنف الثالث من أصناف القضاة مقدم الى مجلس القضاء الأعلى، ٢٠١٤ .

٣٠- ياسر عطويوي الزبيدي، الحق في حرية التنقل (دراسة دستورية مقارنة)، مجلة الفرات، جامعة كربلاء، العدد (٤)، ٢٠٠٨ .

رابعاً:- البحوث القانونية المنشورة على شبكة الانترنت

١- إسماعيل الحوشي، التحقيق في الحوادث الجوية، مقال منشور على موقع الهيئة العامة للطيران المدني لدولة الامارات العربية المتحدة على الرابط التالي، <https://www.gcaa.gov.ae>، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٨/١ .

٢- إيناس الدويكات، (ما هو الصندوق الأسود)، مقال منشور على الرابط التالي، www.mawdoo.com ، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩ /٩/١٩ .

٣- أحمد رمضان جويبر، حماية امن الطيران المدني الدولي من افعال التدخل غير المشروع، بحث منشور بتاريخ ٢٢ سبتمبر ٢٠١٥، على الرابط التالي. <https://almysallh0com> . آخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٦/١٢ .

٤- أمل سالم، (ماهي الدولة التي تسلم مطلوبين للإنتربول)، مقال منشور على الرابط التالي، <https://www.mosoah.com> ، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٩/٢ .

٥- أزاد عيشو، (ما هي عقوبة المسافرين المشاغب على الطائرات)، مقال منشور في صحيفة الامارات اليوم، على الرابط التالي، <https://www.Emaratyom.com> ، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٤/٢٩ .

٦- أكرم عبد الرزاق المشهداني، (حدود سلطة الشرطة الدولية للإنتربول في ملاحقة المطلوبين للعدالة)، مقال منشور على الرابط التالي، www.ahewar.orj ، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٩/٢ .

٧- إدريس لكريني، الطيران المدني وتحديات الإرهاب الدولي، بحث منشور في موقع المنظومة المصري، المجلد (١٦٢)، مراكش، ٢٠١٥، على الرابط التالي، <http://search.mandumah.com/Record/694202> ، اخر زيارة للموقع ٢٠١٩/١٢/٨ .

٨- خالد حامد مصطفى، (تسليم المجرمين إحدى الآليات للتعاون القضائي الدولي في المسائل الجنائية)، مقال منشور على الموقع التالي <https://jouruals.nauss> ، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٩/٢ .

٩- رشدي صبحي جاسم، الارهاب والقانون الدولي (اختطاف الطائرات من اساليب الارهاب)، بحث منشور على موقع المرجع الالكتروني للمعلوماتية بتاريخ ٢٠١٦/٤/٥، على الرابط التالي، <https://www.almerga.com> ، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٦/١٢ .

١٠- زياد بن عمر بن علي الحمادي، (جريمة تعريض النقل الجوي للخطر)، مقال منشور على الرابط التالي، www.sayhipres/indu/induy.Edu.libbac ، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٤/٧ .

- ١١- د. عبد الرحيم بن بو عبدة، الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة الإرهاب الدولي في مجال الطيران المدني، بحث منشور على الرابط التالي، <https://repositry.Nauss.edu>، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٦/١٢.
- ١٢- عباس صاحب علي، حسنين مكي جودي، التنظيم القانوني لجنسية الطائرة (دراسة مقارنة)، بحث منشور على الرابط التالي، www.Alkafeel.edu.iq، آخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٣/٢٧.
- ١٣- عبدالله فرحات، النظام القانوني للمجال الجوي والفضائي، بحث منشور في مجلة الدفاع الوطني اللبناني على الموقع التالي، <https://www.lebarmy.go>، آخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٦/١١.
- ١٤- كمال ضيف، "سكاي غايد" أمام القضاء في قضية حادث أوبرلينغن، تقرير منشور على الموقع التالي، <https://www.swissinfo.ch/ara/>، آخر دخول للموقع بتاريخ ٢٠٢٠/٧/٨.
- ١٥- د. مازن خلف الشمري، (موانع تسليم الإرهاب)، مقال منشور على الموقع التالي، www.jast.net، اخر دخول للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٩/٢.
- ١٦- تقرير منشور في صحيفة الاتحاد بعنوان (الامارات الاولى عالمياً في اتفاقيات النقل الجوي الثنائية)، على الموقع التالي <https://www.alitthad.ar/article>، اخر زيارة للموقع ٢٦/٨/٢٠١٩.
- ١٧- الموقع الرسمي للأمانة العامة لمجلس الوزراء العراقي، www.cabinet.qi، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٢/٢٢.
- ١٨- مقال منشور على شبكة الانترنت بعنوان (التعريف بالقانون الجوي وخصائصه واستقلاله ومصادره وانواع النقل الجوي)، <https://uomstansiriyah.edu.iq>، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٢/٢٢.
- ١٩- مقال منشور على موقع مدونة التكامل القانوني بعنوان (القانون الجوي خصائصه ومصادره وعقد النقل الجوي)، على الموقع التالي، <http://www.lawintegration.com>، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٢/٢٢.
- ٢٠- ورقة عمل بعنوان (التعليق العام رقم (٢٧) حرية التنقل)، منشورة في مكتبة حقوق الإنسان جامعة ميونستوتا، على الرابط التالي <https://hrlibrary.umn.edu>، اخر زيارة للموقع ٢٢/٣/٢٠١٩.
- ٢١- دليل إجراءات التحقيق في حوادث الطيران، مقال منشور على شبكة ومنتديات خط الطيران، على الرابط التالي، www.flying.com، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٨/١.
- ٢٢- تقرير منشور في صحيفة الامارات اليوم (الطيران المدني خمسة اتفاقيات نقل جوي قبل نهاية ٢٠١٥)، على الرابط التالي <https://www.emaratalyom.com>، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٩/٣.
- ٢٣- مقال بعنوان (التعاون الدولي في المسائل الجنائية المتعلقة بمكافحة الإرهاب)، منشور على موقع مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريم والتدريب القانوني على مكافحة الإرهاب، على الرابط التالي، www.unode.orj، اخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/٩/٦.

- ٢٤- التقرير السنوي لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي لعام ٢٠١٦، ص ١٣، منشور على الرابط التالي،
<https://www.icao.int/annual-report-2016/pajes/AR/the-world-of-air-transport-in-2016-statistical-results.aspx> ، آخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/١١/٢١ .
- ٢٥- قرار قضائي منشور في جريدة الاهرام المصرية، العدد ٤٠١٥٣، السنة ١٢١، القاهرة، ١٢/١١/١٩٩٦، على الرابط التالي، <http://gate.ahram.org.eg>، آخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/١٢/٥ .

خامسًا:- التشريعات

أ-الدساتير

- ١- دستور منظمة الانتربول لسنة ١٩٥٦ .
- ٢- دستور الامارات العربية المتحدة لسنة ١٩٧١ .
- ٣- دستور جمهورية العراق لسنة ٢٠٠٥ .
- ٤- دستور جمهورية مصر العربية لسنة ٢٠١٤ .

ب-القوانين

- ١- قانون العقوبات المصري رقم (٥٨) لسنة ١٩٣٧ .
- ٢- القانون المدني العراقي رقم(٤٠) لسنة ١٩٥١ .
- ٣- قانون العقوبات العراقي رقم(١١١) لسنة ١٩٦٩ .
- ٤- قانون الاختطاف الإنكليزي رقم(٤٥٧٧) لسنة ١٩٧١ .
- ٥- قانون أصول المحاكمات الجزائية العراقي رقم(٢٣) لسنة ١٩٧١ .
- ٦- قانون الطيران المدني العراقي رقم(١٤٨) لسنة ١٩٧٤ .
- ٧- قانون الطيران المدني المصري رقم(٢٨) لسنة ١٩٨١ .
- ٨- قانون النقل العراقي رقم(٨٠) لسنة ١٩٨٣ .
- ٩- قانون الطيران المدني الاماراتي رقم(٢٠) لسنة ١٩٩١ .
- ١٠- قانون المعاملات التجارية الاماراتي رقم(١٨) لسنة ١٩٩٣ .
- ١١- قانون منظمة الطيران المدني في الدول العربية(الإيكاو) لسنة ١٩٩٦ .
- ١٢- قانون التجارة المصري رقم(١٧) لسنة ١٩٩٩ .
- ١٣- قانون الطيران المدني السوري رقم(٦) لسنة ٢٠٠٤ .
- ١٤- قانون العقوبات الاماراتي رقم(٣) لعام ١٩٨٧ المعدل بالقانون رقم(٥٢) لسنة ٢٠٠٦ .

- ١٥- قانون مكافحة الإرهاب لإقليم كردستان رقم(٣) لسنة ٢٠٠٦ .
- ١٦- قانون مكافحة الإرهاب الاماراتي رقم(٥) لسنة ٢٠١٤ .
- ١٧- قانون غسل الأموال ومكافحة الإرهاب العراقي رقم(٥) لسنة ٢٠١٤ .
- ١٨- قانون مكافحة الارهاب المصري رقم (٩٤) لسنة ٢٠١٥ .
- ١٩- قانون غسل الأموال وتمويل الإرهاب العراقي رقم(٣٩) لسنة ٢٠١٥ .

ت- الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية

- ١- اتفاقية باريس المبرمة سنة ١٩١٩ .
- ٢- اتفاقية وارسو المبرمة سنة ١٩٢٩ .
- ٣- اتفاقية منظمة الطيران المدني الدولي(شيكاغو) المبرمة سنة ١٩٤٤ .
- ٤- اتفاقية جنيف الخاصة بالحقوق العينية الواردة على الطائرة المبرمة سنة ١٩٤٨ .
- ٥- الاتفاقية الافريقية لحقوق الانسان المبرمة سنة ١٩٥٠ .
- ٦- اتفاقية مكافحة الإرهاب لدول الجامعة العربية المبرمة سنة ١٩٥٣ .
- ٧- اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار المبرمة سنة ١٩٥٨ .
- ٨- اتفاقية الرياض للتعاون القضائي المبرمة سنة ١٩٥٨ .
- ٩- اتفاقية طوكيو المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات المبرمة سنة ١٩٦٣ .
- ١٠- اتفاقية لاهاي الخاصة بقمع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية المبرمة سنة ١٩٧٠ .
- ١١- اتفاقية مونتريال الخاصة بقمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني المبرمة سنة ١٩٧١ .
- ١٢- البروتوكول الملحق باتفاقية مونتريال الخاص بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي المبرم سنة ١٩٨٨ .
- ١٣- الاتفاقية المبرمة بين مصر وقطر سنة ١٩٩٠ .
- ١٤- دليل سان ريمو المبرم سنة ١٩٩٤ .
- ١٥- الاتفاقية المبرمة بين مصر وأرمينيا سنة ٢٠٠٢ .
- ١٦- الاتفاقية المبرمة بين الامارات والمغرب العربي سنة ٢٠٠٢ .
- ١٧- اتفاقية بكين المبرمة سنة ٢٠١٠ .
- ١٨- البروتوكول الملحق باتفاقية لاهاي المبرم سنة ٢٠١٠ .

- ١٩- الاتفاقية المبرمة بين العراق والكويت سنة ٢٠١٣ .
- ٢٠- البروتوكول الملحق باتفاقية طوكيو المبرم سنة ٢٠١٤ .
- ٢١- الاتفاقية المبرمة بين الامارات والبرتغال سنة ٢٠١٥ .
- ٢٢- مشروع الاتفاقية المبرمة بين العراق والولايات المتحدة الامريكية سنة ٢٠١٧ .

ث- المواثيق والاعلانات العالمية

- ١- ميثاق الأمم المتحدة الصادر سنة ١٩٤٥ .
- ٢- الإعلان العالمي لحقوق الانسان لسنة ١٩٤٨ .
- ٣- العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية الصادر سنة ١٩٦٦ .
- ٤- الميثاق الافريقي لحقوق الانسان المبرم سنة ١٩٨٦ .

ج- المؤتمرات والقرارات والوثائق

- ١- المؤتمر الدولي العاشر لقانون العقوبات، المجلة الجنائية القومية، العدد(١)، المجلد(١٣)، المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية، القاهرة، ١٩٧٠.
- ٢- ورقة عمل مقدمة من الأمانة العامة لهيئة أمن الطيران في الدول العربية في مجالي التشريع والتنظيم، الهيئة العربية للطيران المدني، الدورة الثالثة عشر للجمعية العامة، الرياض، ٢٠١٠ .
- ٣- قرارات مجلس الأمن المرقمة (١٣٦٨-١٣٧٣) والصادرة سنة ٢٠١٠ .
- ٤- القرارات المعتمدة من الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي، الدورة (٣٧)، مونتريال، ٢٠١٠ .
- ٥- الوثيقة المرقمة(Icao doc 8979) .
- ٦- الوثيقة الإيكاو المرقمة(Icao circula 240. An/1144ch3.29) .

عاشراً: المصادر الاجنبية

أ:- الكتب

1- Francis Gist, The Aircraft Hijacker And Intenation Law, A thesis submitted to the Faculty Of Graduate Studies and Research in Partial Fulfillment of the Requirements For the degree of Master of Laws, Institute of Air and Space Law, McGill University, Canada,1969 .

2- Iryna Sopilko, Yevhenil Shevchuk, Jurisdiction Over Crimes Committed on Board Aircraft Under the Tokyo Convention 1963, copyright national aviation university, Ukraine, 2016 .

3- Mikko Huttunen, Use of Civil Aircraft as a Weapon, Bachelor's Thesis International Law, Faculty of Law, University of Lapland, Finland, 2013 .

4- D. Methaq Al-Daifi, D. Bakhta Laatab, Decision Makers and International Criminal Responsibility, E-Kutub Ltdm, London, 2018 .

5- Sami Shubber, Jurisdiction Over Crimes On Board Aircraft, British Yearbook of International Law, Volume (47), Issue(1), Martinus Nijhoff, The Hague, 1973.

6- Iryna Sopilko, Yevhenil Shevchuk, Jurisdiction Over Crimes Committed on Board Aircraft Under the Tokyo Convention 1963, copyright national aviation university, Ukraine, 2016 .

7- Turi Robert, and Others, Criminal Justice Monograph (Descriptive Study Of Aircraft Hijacking), Justice Monograph, Volume III, No. 5, Sam Houston State Univ. Huntsville, Tex, 1972 .

ب:- البحوث

1- Faruk Ahmed Sani, Prosecution of Offences in International Law and an Overview with Special Reference to the Jurisdiction Scope in International Criminal Court, Research published on the following site, <https://www.academia.edu>, The last visit to the site on, 12/7/2019 .

2- Mustafa Emre Civel, Legal Aspects Of Aircraft Hijacking, 2017, See discussion for this publication at: <https://www.researchgate.net>, The last visit to the site with a date, 3/7/2019 .

3- Aircraft Hijackings and Other Criminal Acts Against Civil Aviation Statistical and Narrative Reports, US Dept of Transportation, Federal Aviation Admin, Washington, Dec(20591), 1983 .

((الملحق))

نوضح في الجدول أدناه النتائج الإحصائية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي فيما يخص الاعتداءات التي تلحق بمرفق الطيران المدني، وقد تم الاقتصار على الفترة ما بين عامي (١٩٩٢-٢٠١٦)^(١):-

العام	عدد افعال التدخل غير الشرعي	عدد افعال الاستيلاء الفعلي	عدد محاولات الاستيلاء	عدد الهجمات الفعلية على المرفق	عدد محاولات الهجمات على المرفق	عدد أفعال التخريب	أفعال اخرى	عدد الجرحى	عدد القتلى
١٩٩٢	١٠	٦	٢	١	٠	٠	١	١٢٣	١٠
١٩٩٣	٤٨	٣٠	٧	٣	٠	٠	٨	٣٨	١١٢
١٩٩٤	٤٣	٢٢	٥	٤	٠	٢	١٠	٥٧	٥١
١٩٩٥	١٧	٩	٣	٢	٠	٠	٣	٥	٢
١٩٩٦	٢٢	٣	١٢	٤	٠	٠	٣	١٥٩	١٣٤
١٩٩٧	١٥	٦	٥	٢	٠	١	١	٢	٤
١٩٩٨	١٧	١١	٢	١	٠	٠	٣	١	٤١
١٩٩٩	١٤	١١	٢	٠	٠	٠	١	٣	٤
٢٠٠٠	٣٠	١٢	٨	١	٠	٠	٩	٥٠	٥٨
٢٠٠١	٢٤	٧	٢	٧	٤	١	٣	٣٢١٧	٣٥٢٥
٢٠٠٢	٤٠	٢	٨	٢٤	٢	٢	٢	١٤	١٨٦
٢٠٠٣	٣٥	٣	٥	١٠	٠	٥	١٢	٧٧	٢٠
٢٠٠٤	١٦	١	٤	٢	٢	٤	٣	٨	٩١
٢٠٠٥	٦	٢	٠	٢	٠	٠	٢	٦٠	٣
٢٠٠٦	١٧	١	٣	٤	٠	١	٨	٢٧	٢
٢٠٠٧	٢٢	٤	٢	٢	٣	٠	١١	٣٣	١٨
٢٠٠٨	٢٣	١	٦	٣	٠	٠	١٣	٣١	١١

(١) التقرير السنوي لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي لعام ٢٠١٦، ص ١٣، منشور على الموقع التالي،
<https://www.icao.int/annual-report-2016/pajes/AR/the-world-of-air-transport-in-2016-statistical-results.aspx> ، أخر زيارة للموقع بتاريخ ٢١/١١/٢٠١٩ .

۳	۴	۱۴	.	.	۱	۳	۵	۲۳	۲۰۰۹
۶	۱۳	۱۱	۱	.	۱	۱	.	۱۴	۲۰۱۰
۳۵	۱۵۲	۳	۱	.	.	۲	.	۶	۲۰۱۱
۲۰	۴۴	۵	.	.	۲	۲	۱	۱۰	۲۰۱۲
۷	۱	۲	۱	.	۳	.	۱	۸	۲۰۱۳
۴۴	۳۳۴	۷	۱	.	۹	۲	۲	۲۱	۲۰۱۴
۶	۴۰۳	۱	۴	۲	۲	۲	۲	۱۳	۲۰۱۵
۵۸	۳۳۶	.	۲	.	۵	.	۲	۹	۲۰۱۶

((Abstract))

The aggressing crimes against civil Aviation is considered one of the serious problems that threaten all communities security, This class of crimes started accelerating rapidly during the last years due to the increase of using airplanes, that is considered one of the fastest and secured means compared to other transporting means, All these features made such kind of means subject to the ugliest crimes occurred on the airplanes board, or on ground. We discussed through our research two crimes: the first one is the expose of civil Aviation to risk, which this crime is related to many means and images to do the crime such as putting bombs on the board, fake information lead to airplane risk situation, or blowing up airplanes on the ground, The second crime is taking over on civil airplanes for terrorism, political, economic and other reasons accompanied with hard threat for the civil aviation facility, and this kind of acting leads to killing a large number of civil people instead the results that reflect on the economic sector development .

The states recognized the risk of crimes specially after using a modern styles to commit such crimes by using perpetrators the civil airplane to hit specific locations, All states sough to make communal conventions for the civil aviation issue after the International Civil Aviation Organization (ICAO) devoted its efforts to urge the states to hold such necessary conventions. Three conventions were made with attached protocols, The first convention was in 1963, which is Tokyo convention for some acts and crimes on the airplanes board, and the last convention was in 2010 represented by Beijing convention followed by creating a protocol in 2014 to deal with the shortage at Tokyo's convention .

On the National standard of the comparative states in this research, the civil aviation legislations increased to deal with such issues including subjective rules

to complete the incoming provisions at the penalty code, in addition to the rules and followed processing provisions after the fact including the murderous acts against its perpetrators. These state didn't stop to legislate these rules, but to make a dual conventions to limit such criminal events as possible considering this as a first step to combat criminal events, The International conventions include the concept of handing over, and imposed on the contracted parties to follow and Activate it between them to avoid the perpetrators to run away from punishment lead to decrease the chance of occurrence and saving security to the civil aviation facility .

In order to take note of the topic, the matter requires dividing the study into three chapters in addition to an introductory research that was entitled, What is civil aviation and the reality of two requirements, while the first chapter we devoted to the legal basis for the protection of civil aviation, and divided it into two topics, we are exposed in the first to the legal basis, and in the second we show the protected interest Within the scope of assaults on the safety of civil aviation, while the second chapter devoted to the substantive provisions of assaults on the safety of civil aviation, in two topics we are exposed in the first to the crime of endangering the safety of civil aircraft, and in the second we show the crime of unlawful seizure of civil aircraft, while the third chapter we devoted For procedural provisions for crimes of assault on the safety of civil aviation, we divided it into two topics, we address in the first topic investigative and evidence collection, while the second topic explains criminal jurisdiction and extradition of criminals in the context of crimes of assault on civil aviation safety, then we conclude our study with a set of results, recommendations and solutions that we reached .