

**الأحكام الموضوعية لجريمة الاستيلاء غير
القانوني على الطائرات المدنية
"دراسة مقارنة"**

**Substantive provisions for the crime of unlawful
seizure of civil aircraft "comparative study"**

الكلمات الافتتاحية :

الأحكام الموضوعية ، جريمة الاستيلاء غير المشروع، الطائرات المدنية.

Keywords : Substantive provisions, the crime of unlawful seizure, civil aircraft,

Abstract

The crime of unlawfully seizing civil aircraft has become today one of the most serious threats to the security of all societies, as this crime has been increasing steadily over the past few years due to the increasing demand to use the plane as the most rapid and safe method compared to other means and this is what made it vulnerable For the most heinous crimes against it, the motives for committing this crime are varied, as the purpose of committing it may be terrorist, political, economic, etc., and the grave threat to the occurrence of these civil aviation facilities and the consequent killing of a large number of civilians To isolate, moreover, the results that reflected negatively on the growth of the economic sector.

الملخص

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

أ.م. د. ندى صالح هادي الجبوري



نبذة عن الباحث :

استاذ القانون الجنائي
المساعد في كلية
القانون جامعة القادسية.

حوراء محمد حسن الطالقاني



نبذة عن الباحث :

طالبة ماجستير .

تاريخ استلام البحث :

٢٠٢٠/٠١/٢٧

تاريخ قبول النشر :

٢٠٢٠/٠٥/١٣

المقدمة

أولاً:- التعريف بالموضوع: من المسلم به إن العصر الحديث اتسم بقفزات وتطورات كبيرة وسريعة في شتى المجالات عامة وفي مجال الطيران المدني بصفة خاصة، إذ يلعب الطيران المدني دوراً بالغ الأهمية في كل أوجه العلاقات الدولية. وتتأني 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. كما يعد مرفق الطيران المدني من أسرع قطاعات الاقتصاد العالمي نمواً، وعلى الرغم من التطور العلمي والفني في مجال الطيران المدني، فقد رافقه وقوع جرائم ماسة بأمنه وسلامته، واحدى أبرز تلك الجرائم هي جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية. وعليه فقد أولت الدول عناية فائقة بهذا الموضوع وعلى الصعيدين الدولي والوطني .

ثانياً:- أهمية البحث: تكمن أهمية الموضوع واسباب اختياره من الجانب النظري استناداً 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 الإقتصاد. كما تأتي أهمية الموضوع مع ما تثيره هذه الجريمة من اختلاف وجهات النظر حول تعريفها. وعلى الصعيدين الفقهي والقانوني. وإبراز مدى كفاية الاتفاقيات والتشريعات الداخلية في معالجة الجريمة.

ومن الناحية العملية تتجلى أهمية الموضوع بما يشهده مرفق الطيران المدني من تهديدات جمة باتت نتائجها ترعب الناس وتزعزع ثقتهم بوسيلة النقل الجوية وما يترتب عليه ذلك من قطع سبل مواصلاتهم. وقد أخذ التهديد منعطفاً خطيراً، بتصاعد وتيرة جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية. لذلك يبرز الجانب العملي للدراسة مسؤولية الجاني وكيفية إيقاع الجزاء المقرر عليه. وكشف أوجه القصور الموضوعي الذي تتسم به الاتفاقيات المتعلقة بالطيران المدني. إضافةً للتشريعات الداخلية .

ثالثاً:- مشكلة البحث : تتمحور 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 أو الوطني. وهذا ما حدا بالجمعية الدولية لمواجهة الجريمة وكشف الثغرات التي تتسم بها التشريعات والوقوف على أماكن الخلل فيها بغية الحد أو التقليل من وقوعها. ولعل من أبرز المشاكل التي يثيرها البحث ما يمكننا حصره بعدد من التساؤلات التالية:-

- ١- ما المقصود بجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية؟ وهل إن الفقه والتشريعات لجحا في إيجاد تعريف دقيق لهذه الجريمة؟ .
- ٢- ما هي السمة التي اتسمت بها القواعد القانونية التي تجرم هذه الجريمة؟ ثم ما هي المصلحة المستهدفة من تجريمها؟.

٣- هل ان قواعد التجريم والعقاب تتناسب وحجم الخطورة التي تنتجها جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية؟ .

رابعاً:- منهجية البحث

اقتضى التعرض لموضوع البحث إتباع المنهج التحليلي في تتبع القواعد الأساسية التي تحكم جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية. بهدف بيان الشروط الموضوعية التي يتطلبها النص التجريمي والمفترض انطباقها على الفعل المقترب كي يدخل نطاق التجريم. حتى لا تشكل اباحتها تعارضاً مع مبدأ الشرعية الجنائية. علاوة على ذلك. تتبع الجزاء المرتكب على الجاني وبيان مدى تناسبه مع الفعل المقترب. ولما كانت دراسة هذا الموضوع في القانون العراقي وحده لا تكفي لبيان صورة متكاملة لهذه الجريمة لذا فقد اعتمدت هذه الدراسة منهج المقارنة بقوانين جمهورية مصر والامارات العربية المتحدة. إذ شهدت جميع التفاصيل الواردة في البحث ذلك المنهج. كما سيتم التطرق الى الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني كونها اصبحت جزءاً لا يتجزأ من تشريعاتها الداخلية. كما سنستعين ببعض المناهج الأخرى وكلما تطلبت طبيعة البحث ذلك. كالمناهج الإحصائية .

خامساً:- نطاق البحث: لما كان موضوع البحث يتمحور حول جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية بهدف بيان أركانها وتحديد المسؤولية الجزائية لمرتكبها. ولما كان قانون العقوبات لا يفي بكل ما تتطلبه تلك الجريمة 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 تم تحديدها لهذا الغرض وهي كل من جمهورية مصر العربية ودولة الامارات العربية المتحدة. بالإضافة للنصوص الواردة في قانون الطيران المدني والتي عاجلت موضوع البحث بشكل مباشر. علاوة على تسليط الضوء على أهم الاتفاقيات الواردة بشأن الطيران المدني .

سادساً:- هيكلية البحث : من اجل الاحاطة بموضوع البحث فإن الأمر يقتضي تقسيم الدراسة الى مبحثين. خصصنا المبحث الأول لماهية جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية. وذلك في مطلبين سنتعرض في الأول لبيان مفهوم الجريمة. وفي الثاني سنوضح تميز الجريمة عما يشته به. أما المبحث الثاني فخصصناه لبيان أركان جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية والجزاء المترتب عليها. وذلك في مطلبين. نناقش في المطلب الأول لأركان الجريمة. أما المطلب الثاني سنسلط الضوء على الجزاء المترتب على الجريمة. وختمنا البحث بنتائج أظهرتها الدراسة. وضمّناها بعض المقترحات والحلول التي رأيناها ضرورة لخدمة هذا البحث .

المبحث الأول: ماهية جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية

تعد جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية. من أكبر المخاطر التي واجهت مرفق الطيران المدني. وتنبع خطورة الجريمة من كونها تؤدي إلى تعريض سلامة الرحلة للخطر. جاعلة بذلك أنشطة الطيران المدني مرتعاً خصباً لممارسة الضغوط وتصفية

الحسابات، ونتيجة لذلك عاجلت الدول هذه الظاهرة الخطيرة. سواء على الصعيد الدولي، والمتمثل بإبرام الاتفاقيات الدولية، أو على الصعيد الوطني، والمتمثل بقوانين العقوبات، أو القوانين الخاصة بالطيران المدني^(١). وللتعرف أكثر على الجريمة، ينبغي أن نسلط الضوء على مفهوم الجريمة، سواء من الناحية اللغوية، أو الناحية الاصطلاحية. كما ينبغي أن نميز جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية عما يشبه بها من جرائم، لذلك لابد من تقسيم هذا البحث إلى مطلبين. نتناول في المطلب الأول مفهوم الجريمة. ونستعرض في الثاني، تميز الجريمة عما يشبه بها.

المطلب الأول: مفهوم الجريمة

لبيان مفهوم جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية ينبغي أن نوضح التعريف اللغوي لمصطلح الاستيلاء وذلك في الفرع الأول من هذا المطلب، وبيان التعريف الاصطلاحي للجريمة في المطلب الثاني منه.

الفرع الأول: تعريف الجريمة لغة

الاستيلاء ومصدره (ولي)، ولي الشيء، وولي عليه ولاية وولاية، واستولى على الأمر بمعنى بلغ الغاية ونال، ومنه قول الشاعر الذبياني (سَبَقَ الجِوَادُ، إِذْ اسْتَوْلَى عَلَى الْأَمْدِ)، واستيلاؤه على الأمد يعني أن يغلب عليه بسبقه إليه^(٢). قال تعالى (وَالَّذِينَ آمَنُوا وَلَمْ يُهَاجِرُوا مَا لَكُمْ مِنْ شَيْءٍ حَتَّى يُهَاجَرُوا)^(٣). أي بمعنى النصرة، وتولى الأمر يعني تقلده^(٤).

الفرع الثاني: تعريف الجريمة اصطلاحاً

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

أولاً: تعريف الجريمة فقهاً

تعرف جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية، على أنها: - (قيام أي شخص بمفرده أو بالاشتراك مع الغير بصورة غير قانونية وهو على ظهر طائرة في حالة طيران بالسيطرة عليها أو تغيير مسارها بوجه غير شرعي أو قانوني باستخدام القوة أو التهديد بها أو الشروع في ارتكاب أي فعل من هذا القبيل على أن تكون الطائرة أثناء الطيران)^(٥). وهناك رأي آخر ذهب إلى تعريفها على أنها: - (القيام دون حق مشروع باستعمال القوة أو بأية صورة من صور الإكراه بالاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها أو الشروع في أي من هذه الأفعال أو الاشتراك مع أي شخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال)^(٦). ورأي آخر عرفها على أنها: - (توجيه وسيلة النقل إلى غير الوجهة المحددة لها)^(٧). ونلاحظ على التعريفين الأول والثاني، أنهما يتفقان على بعض الشروط لقيام جريمة الاستيلاء، إذ أن السلوك لا بد من أن يكون غير شرعي وذلك باستخدام وسائل القوة والإكراه في تغيير مسار الطائرة، كما يجب أن تكون الطائرة في حالة طيران، إلا إن التعريف الثاني قد جاء بعبارة (أو أي صورة من صور الإكراه) وبهذا فإنه

يدخل الصور المعنوية المصحوبة بالإكراه لتدخل ضمن السلوك الذي يؤدي الى الاستيلاء. أما التعريف الثالث فإنه جاء بشكل عام ومطلق، إذ لم يحدد أية شرط لقيام 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 المبرمة سنة ١٩٦٣^(٨) في المادة الحادية عشرة من الباب الرابع تحت عنوان (الاستيلاء غير القانوني على الطائرة). على أن:- (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...) (٩). أما اتفاقية لاهاي المبرمة سنة ١٩٧٠^(١٠). إذ إن الغرض الأساسي من إبرامها هو معالجة جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات. فأنها من أكثر الاتفاقيات التي عاجلت هذه الجريمة^(١١). كون الغرض الأساسي من إبرامها هو ردع حالات الاستيلاء غير القانوني على الطائرات^(١٢). 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 باستعمال أي شكل آخر من أشكال الإكراه بالاستيلاء على الطائرة أو محاولة 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)^(١٣). 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 أن الاتفاقية أوردت عبارة (أو التهديد باستعمال أي شكل آخر من أشكال الإكراه). فمن الملاحظ على اتفاقيه طوكيو انها لم تورد هذه العبارة المطاطة. وهكذا فأن 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 فأن اتفاقيه لاهاي سدت النقص الذي اعتور اتفاقيه طوكيو من عدم إبرادها عبارة (استعمال أي شكل آخر من أشكال الإكراه)^(١٤).

وهناك بعض المآخذ التي تتخذ على اتفاقية لاهاي. إذ إنها أغفلت أمراً ذا أهمية بالغة. وهو حالة ما إذا كان الجاني قد قام بعملية الاستيلاء وهو خارج الطائرة^(١٥). لكن اتفاقية بكين المبرمة سنة ٢٠١٠ وبروتوكول بكين الملحق باتفاقية لاهاي. قد حدثا احكام اتفاقية لاهاي ووسعا من نطاق تطبيقها. إذ نصت المادة (١/أ) من اتفاقية بكين على أنه:- (يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يقوم بالاستيلاء غير المشروع وعن قصد على طائرة في الخدمة... أو أي شكل اخر من اشكال التهريب أو أي وسائل تكنولوجية)^(١٦). 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 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. فأن القوانين الوطنية للدول المقارنة تضمنت نصوص تجرم فعل الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية. سواء القوانين العقابية او 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 انتهاك صارخ لسلامة الطائرات المدنية وسلامة أرواح الركاب. ومع هذا لا يمكننا القول بأن المشرع العراقي لا يجرمها. إذ إن نص المادة (٣٥٩) التي نصت على:- (يعاقب 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.

أما قانون العقوبات المصري رقم (٥٨) لسنة ١٩٣٧. نجده قد نص على جريمة الاستيلاء. 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)^(١٧). ونلاحظ على هذا النص أنه مطلق. إذ لم يحدد الشروط التي يتوجب توافرها لكي تقوم الجريمة. كما أن المشرع استخدم مصطلح (الاختطاف) بدلًا عن مصطلح الاستيلاء. وهذا على خلاف ما

اعتادت عليه الاتفاقيات الدولية، إذ أن الاتفاقيات تطلق مسمى الاستيلاء وليس الاختطاف .

أما قانون العقوبات الإماراتي رقم (٣) لسنة ١٩٨٧، 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 من فيها أو بقصد تحويل مسارها بغير مقتضى، ويحكم بذات العقوبة إذا وقع الفعل من شخص على متن الطائرة أو السفينة...) (١٨). ونلاحظ على هذا النص أنه مطلق كما هو التعريف الذي أورده المشرع المصري، إذ أنه 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 عاجلت الجريمة، وفيما يتعلق بموقف المشرع العراقي لقانون الطيران المدني المرقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ (١٩)، 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 دون رضا مستثمرها كانت مسؤوليته عن الأضرار التي تسببها للغير على سطح الأرض غير محدودة) (٢٠). كما اقتضت المادة (١٥) من القانون أنف الذكر بحضر 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 الى الاتفاقيات الدولية المصادق عليها (٢١)، وبهذا فأنا نرجع في تحديد سلوك جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية الى نصوص اتفاقية طوكيو المبرمة سنة ١٩٦٣، واتفاقية لاهاي المبرمة سنة ١٩٧٠، باعتبار أنه من الدول التي صادق على الاتفاقيتين . كما نص المشرع المصري لقانون الطيران المدني المرقم (٢٨) لسنة ١٩٨١، 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 العقوبة... إذا نشأ عن الفعل وفاة شخص داخل الوسيلة أو خارجها) (٢٢)، ونرى أن هذا النص لا يزيد وضوحاً عن النص الذي تضمنه قانون العقوبات المصري في المادة (٨٨) منه .

أما قانون الطيران المدني الإماراتي المرقم (٢٠) لسنة ١٩٩١، 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^(٢٣). 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 الجريمة متأثراً بالاتفاقية. ونحن من مؤيدي هذا الموقف. ولعل مشرع قانون الطيران المدني الإماراتي أراد بذلك توحيد النص القانوني مع الاتفاقية .

المطلب الثاني: تمييز الجريمة عما يشبه بها

ذهب رأي إلى أن جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات تعد عملاً من أعمال القرصنة^(٢٤). وذلك قياساً على القرصنة البحرية سنة ١٩٥٨. وبالرجوع لنص المادة (١/١٥) 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 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)^(٢٥).

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 إرهابي أو غير ذلك. كما أن 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^(٢٦). 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^(٢٧). ويؤيد الباحث الرأي القائل بأن جريمة الاستيلاء على الطائرات المدنية لا تعد من ضمن أعمال القرصنة وذلك لأنه على الرغم من شمول جريمة الاستيلاء على الطائرات المدنية لبعض عناصر جريمة القرصنة إلا أنها غير مكتملة أي أنها لا تنطبق عليها. فضلاً عن اختلاف الأسباب والدوافع ومكان ارتكاب الجريمة. فنحن بصدد جريمتين مختلفتين .

المبحث الثاني : أركان جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية والجزاء المترتب عليها

تعد جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية من الجرائم التي ظهرت مع استخدام الطائرات^(٢٨) في الطيران المدني^(٢٩) (civil aviation). إذ تسهل بذلك انتقال الأفراد والبضائع بسرعة عالية ووقت قصير قياساً بوسائل النقل الأخرى. وفي المقابل يبحث المجرمون عنها لتحقيق ما يسعون إليه من إيقاع أكبر قدر ممكن من الخسائر البشرية والمادية ذات الصلة بمرفق الطيران المدني^(٣٠). إذ إن من أبرز العوامل المساعدة على تصاعد أعمال الاستيلاء على الطائرات المدنية هو اتساع نطاق النقل الجوي والتقدم الهائل الذي حقق في صناعة الطائرات المدنية ذات المحركات النفاثة وما أدت إليه من

سرعة التنقل بين البلدان في وقت قياسي، بل إن في معظم الحالات يصل مرتكبوها الى وجهتهم قبل أن تكتشف واقعة الاستيلاء^(٣٢)، كما أجريت إحصائية أقامتها منظمة الطيران المدني الدولي سنة ١٩٨٢، أبرزت وقوع (٨٣) جريمة استيلاء غير قانوني على الطائرات المدنية في (٤٨) دولة خلال ذاك العام^(٣٣)، وهذا دليل على ازدياد الجرائم التي تمس سلامة الطيران المدني، ونظرًا لذلك فقد اتجهت السياسة الجنائية لحماية المصالح المتعلقة بمرفق النقل الجوي والعناصر الأساسية التي يقوم عليها هذا المرفق الحيوي من الجرائم الماسة بسلامة^(٣٤).

وإذا كان الموضوع يمثل تلك الأهمية فالسؤال الذي يثار في هذا البحث عن الأركان والشروط العامة التي تقوم بناءً عليها الجريمة ومدى مساهمة التشريعات الدولية والوطنية في معالجتها؟ ثم ماهي العقوبات المفروضة في هذا الإطار؟.

كل تلك الاسئلة ستكون محور نقاشنا في هذا البحث الذي يقسم الى مطلبين، نتناول في المطلب الأول اركان الجريمة، أما المطلب الثاني سنبين فيه الجزاء المترتب على الجريمة.

المطلب الأول: أركان الجريمة

لكي يشكل السلوك الإنساني جريمة بالمعنى القانوني، ينبغي أن تتوافر عناصر معينة، والتي يشكل وجودها شرطًا لازمًا لقيام الجريمة، وهذه العناصر يطلق عليها أركان الجريمة^(٣٥)، وجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية حالها حال أي جريمة أخرى، وتقوم على ثلاثة أركان هي: الركن الخاص، والركن المادي، أما الركن الثالث فيتمثل بالركن المعنوي، ووفقًا لما تقدم فأننا سنقسم هذا المطلب الى فروع ثلاثة، نتناول في الفرع الأول الركن الخاص، ونوضح في الثاني الركن المادي، ونلقي الضوء في الفرع الأخير على الركن المعنوي للجريمة.

الفرع الأول: الركن الخاص

يتجسد الركن الأول لهذه الجريمة في الوسيلة محل الحماية الا وهي (الطائرة المدنية)، إذ أن القاعدة العامة في القانون هي أن الفعل متى ما أنتج خطورة على الحق او المصلحة الحمية التي يستهدفها القانون بحمايته فإنه يعد جريمة بغض النظر عن مكان وزمان ارتكابه، لكن في بعض الأحوال يخرج المشرع عن هذه القاعدة العامة، كأن يشترط المشرع ارتكاب الفعل في مكان ما او في حالة ما حتى يصح أن يكون ذلك الفعل جريمة^(٣٦)، فالقوانين العقابية للدول المقارنة بينت محل الجريمة لكن دون أن تبين التفاصيل الأخرى التي وضحتها القوانين الخاصة بالطيران المدني^(٣٧)، فالقوانين الخاصة بالطيران المدني اشترطت أن تتم الأفعال التي تعرض سلامة الطائرة للخطر عندما تكون في حالة طيران^(٣٨)، وعندما تكون الطائرة في الخدمة^(٣٩)، وبالإستناد لقانون الطيران المدني العراقي نجد أنه أحال تحديد الأفعال التي تشكل جرائم الى الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني التي انضم اليها العراق، وبالرجوع لتلك الاتفاقيات، نجد أنها نصت على الأفعال التي تشكل الجريمة مشترطة في تلك الأفعال أن تتم على متن طائرة في حالة خدمة واثناء فترة الطيران^(٤٠).

كما نص قانون الطيران المدني 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 داخل تلك الوسيلة أو خارجها أو قاوم بالقوة أو بالتهديد أي من السلطات العامة اثناء 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)^(٤١).

كما نص قانون الطيران المدني الإماراتي 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 يستولي على طائرة في الخدمة...٥- أن يقوم بالقوة أو بالتهديد باستعمال القوة أو أية صورة من صور الاكراه، بالاستيلاء على طائرة وهي في حالة طيران أو بالسيطرة على قيادتها)^(٤٢). وبهذا نرى أن القوانين المقارنة قد حددت الركن الخاص بالطائرة، واشترطت أن تتم الجريمة أثناء فترة الطيران وفي حالة الخدمة .

الفرع الثاني : الركن المادي

يتكون الركن المادي من ثلاثة عناصر، هما السلوك الإجرامي ويتضمن الفعل الذي يقع على متن الطائرة فيخل بسلامتها^(٤٣)، والنتيجة الإجرامية والعلاقة السببية، لذا لابد من توضيح هذه العناصر الثلاث في الفقرات الآتية .

أولاً:- السلوك الإجرامي

يقصد بالسلوك الإجرامي:- (السلوك المادي الخارجي الذي ينص القانون على تجريمه)^(٤٤)، أو إنه:- (النشاط المادي الخارجي المكون للجريمة)^(٤٥)، فالقيام أو الامتناع عن النشاط، هو الذي يبرز الجريمة إلى حيز الوجود، وبالتالي يشكل السلوك الإنساني الإرادي جريمة^(٤٦)، 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 أن النصوص العقابية جاءت عامة دون تحديد الشروط الخاصة بالجريمة، إلا أن قوانين الطيران المدني قد تضمنته، فقد نص المشرع العراقي على أنه :- (إذا استولى شخص على طائرة بطريقة غير مشروعة...)^(٤٧)، أما المشرع المصري فإنه لم ينص عليه، إذ إنه اقتصر على عقوبة الجريمة وذلك في المادة (١٦٧)، أما المشرع الإماراتي فإنه تناول هذا الشرط، إذ جاء فيه:- (يعد مرتكباً لجريمة... دون حق مشروع فعلاً من الأفعال التالية...)^(٤٨).

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 او في حالة الشروع في ذلك...)^(٤٩)، كما نصت 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...^(٥٠). وذهب رأي من المعلقين إلى تفسير اصطلاح الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة، بأنه الفعل الذي يقع من قبل شخص غير ذي صفة^(٥١). كما في حالة أن يشهر أحد ركاب الطائرة سلاحه على قائد الطائرة ويهدده بإطلاق النار طالباً منه التوجه الى المكان الذي يحده الركاب^(٥٢).

٢- أن يرتكب الفعل عن طريق القوة او التهديد باستعمالها او 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. باعتبار إن المشرع العراقي قد أحال تحديد الأفعال التي تشكل جرائم إلى تلك الاتفاقيات (كما ذكرنا سابقاً). وبالرجوع لتلك الاتفاقيات نجد أنها تناولت هذا الشرط. إذ تضمنته كل من اتفاقية طوكيو ولاهاي. لكن 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 او المعنوي. وكذلك ان اتفاقية بكين وبروتوكول بكين الملحق باتفاقية لاهاي قد اضافا استعمال الوسائل التكنولوجية في ارتكاب الجريمة. إذ أن الاتفاقية بموقفها هذا قد تلافت النقص الذي ورد في اتفاقية لاهاي وطوكيو^(٥٣).

كما أن المشرع المصري نص على هذا الشرط. إذ نصت المادة (١١٨) على أنه:- (وبعاقب... إذ اتى الجاني في سبيل ارتكاب الجريمة المنصوص عليها في الفقرة السابقة أي عملاً من أعمال العنف او الضرب او الجرح او الايذاء...). كما نص المشرع الإماراتي لقانون الطيران المدني في المادة (٥٥) منه على أن:- (...٥- أن يقوم بالقوة او التهديد باستعمال القوة او أية صورة من صور الإكراه...).

فالاستيلاء ينبغي أن ينتج أما من خلال استعمال القوة فعلاً. كاقتراح غرفة القيادة وإخراج طاقم الطائرة منها. او عن طريق التهديد باستعمال القوة كتهديد قائد الطائرة بأطلاق النار عليه مالم يغير مسار الطائرة^(٥٤). 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 وإلا يعرض نفسه والطائرة والركاب للخطر والهلاك. كذلك في حالة وقوع قائد الطائرة في خطأ كاعتقاده بأن وسيلة العنف شيئاً خطيراً وفي الحقيقة أنها ليست كذلك. فالاعتقاد الخاطئ لا ينفي وجود هذا الشرط مادام الإكراه قد ولد في نفس قائد الطائرة. وهو ما جعله ينفذ أوامر الجناة حرصاً على سلامة الطائرة والركاب^(٥٥).

٣- وقوع الفعل على متن الطائرة أثناء فترة الطيران:- وفيما يتعلق بوقوع الفعل على متن الطائرة. نجد إن المشرع العراقي لم يتضمن هذا الشرط. الا إن الاتفاقيات الدولية تضمنته. إذ نصت كل من اتفاقية طوكيو ولاهاي على شرط إتمام فعل الاستيلاء على متن الطائرة. أي ينتفي وجود الجريمة إذا وقع فعل الاستيلاء من الخارج. كما في حالة استخدام الأجهزة اللاسلكية في عملية الاستيلاء. او من قبل طائرة ضد طائرة أخرى^(٥٦).

كحالة قيام طائرة حربية بإجبار طائرة مدنية على تغيير مسارها بالقوة^(٥٧)، أو من خلال التهديد باستخدام الأسلحة الأرضية التي توجه الى الطائرات كالصواريخ^(٥٨)، إلا ان كلاً من اتفاقية بكين والبروتوكول الملحق باتفاقية لاهاي، قد ادرجا ضمن السلوك استعمال الوسائل التكنولوجية في عملية الاستيلاء^(٥٩)، وبهذا نجد أن فعل الاستيلاء على الطائرة قد يتم عن بعد بواسطة الوسائل التكنولوجية، باعتبار أن الاستيلاء سواء أكان مصدره من داخل الطائرة أو 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، ومن الجدير بالذكر إن كلاً من المشرع المصري الإماراتي لم يتطرقا الى هذا الشرط.

كما أنه يجب أن يتم فعل الاستيلاء في الوقت الذي تكون فيه الطائرة 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 يقوم بالقوة أو التهديد باستعمال القوة أو أي 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)، كما أن الفقرة الثانية من المادة الخامسة نصت على أنه:- (تعتبر الطائرة في أي وقت في حالة طيران منذ اللحظة التي تقفل فيها أي من هذه الأبواب بغرض تفريغ 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)، كما إن 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) تحتمل 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^(٦٠).

٤- الاستيلاء على الطائرة:- ويقصد بالاستيلاء على الطائرة:- (سيطرة الجاني(الجناة) على الطائرة سواء سيطرة فعلية أو حكمية أو على قائد الطائرة)، إذ يستطيع الجاني أن يوجه الطائرة لأية جهة يبتغيها وذلك من خلال إعطاء أوامر لقائد الطائرة الواقع تحت سيطرة الجاني^(٦١)، أي لا يشترط لارتكاب الجريمة أن يتولى الجاني قيادة الطائرة بنفسه^(٦٢)، إذ تضمن المشرع العراقي هذا الشرط في المادة(٢/١٨٠) من قانون الطيران المدني، إذ جاء فيها:- (إذا استولى شخص على طائرة...)، كما تضمنه قانون العقوبات المصري بالمادة(٨٨)، إذ جاء فيها:- (يعاقب... كل من اختطف وسيلة من وسائل النقل الجوي...)، كذلك 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 من فيها أو بقصد تحويل مسارها بغير مقتضى...).

وطبقاً لاتفاقية لاهاي، لا يدخل في شرط الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها حالة التدخل في تشغيل الطائرة، بخلاف ما نصت عليه اتفاقية طوكيو في المادة الحادية عشرة منها^(١٣)، وعلى العكس من ذلك 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، كما أن التهديد بالاستيلاء على الطائرة وإن كان على سبيل المزاح يثير القلق والدعر لدى ركاب الطائرة وملاحيها الأمر الذي يؤدي إلى نتائج سيئة^(١٤).

وهكذا نرى أن قانون الطيران المدني الإماراتي، أكثر القوانين المقارنة توافقاً مع الاتفاقيات الدولية، وهذا مسلك موفق للمشرع الإماراتي، إذ أنه أكثر المواقف إلماً بهذه الجريمة، فقد أولاه 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^(١٥)، وتعرف بأنها:- (الأثر الطبيعي المترتب على السلوك متى أُعتبر من الوجهة التشريعية عدواناً على حق أو مصلحة يحميها القانون)^(١٦)، فللنتيجة الجرمية مدلولان، أولهما المدلول المادي وثانيهما المدلول القانوني، ويقصد بالمدلول المادي، النتيجة الحاصلة كأثر لنشاط الفاعل، إذ ينبغي أن يكون لها أثر ملموس، أما المدلول القانوني، فيعني الاعتداء على الحق الذي يصونه القانون^(١٧)، وتعتبر جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية من جرائم الضرر، أي تلك التي (يتطلب نموذجها القانوني تحقيق نتيجة إجرامية محددة)^(١٨)، ويعني أن يترتب على إتيانها إهدار أو تدمير المصلحة محل الحماية الجنائية، إذ أن النتيجة المترتبة على وقوع فعل الاستيلاء، هي التحكم أو السيطرة على الطائرة وذلك في حال نجاح الجاني^(١٩)، هذا وقد تضمنت التشريعات المقارنة هذا العنصر، إذ نص قانون العقوبات الإماراتي على هذا العنصر وبشكل مباشر وذلك بالمادة (٢٨٨)، إذ جاء فيها:- (يعاقب... كل من هاجم طائرة أو سفينة بقصد الاستيلاء عليها)، كما تضمنه المشرع المصري، كما ذكرنا في المحور السابق.

ثالثاً:- العلاقة 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 فإن العلاقة السببية لا تتوافر إلا إذا تم إثبات أن السلوك هو السبب المؤدي إلى حدوث النتيجة، وتتجلى أهمية هذا العنصر في تحديد المسؤولية الجنائية للمتهم^(٢٠)، إذ إنه لا يكفي لغرض مساءلة الجاني عن جريمة تامة أن يتم الفاعل الجريمة، وإن حصل النتيجة المادية، بل يشترط إضافة لذلك أن ترتبط هذه النتيجة بالفعل برابطة السببية، فإذا وقع الفعل دون تحقق النتيجة فلا مجال للبحث في رابطة السببية^(٢١)، 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 أو التهديد باستخدامها وبين النتيجة الجرمية التي يهدف الجاني الى تحقيقها وهي تغيير مسار الطائرة عن الوجهة التي ينبغي أن تتجه إليها، وممارسة سيطرته عليها، وبالتالي تعريض الطائرة ومن على متنها للخطر^(٧٢).

الفرع الثالث: الركن المعنوي

تنطلق ضرورة توافر هذا الركن، من أنه يلزم أن تكون ماديات الجريمة لها انعكاس في نفسية الجاني^(٧٣). لذلك قيل أن الركن المادي هو جسد الجريمة أما الركن المعنوي فهو روحها^(٧٤). لذلك لا يمكن أن تقوم الجريمة بمجرد قيام الفاعل بالفعل المخالف للقانون أو الامتناع عنه، إذ لا بد من توفر حالة نفسية بين الفاعل والنتيجة المترتبة على سلوكه الإجرامي^(٧٥). ويعرف الركن المعنوي أو النفسي للجريمة، على إنه الأصول النفسية لماديات الجريمة، وماديات الجريمة لا تهم المشرع، لكنها تعنيه إذا صدرت عن إنسان مسؤول، ويتحمل العقاب المقرر لها، كما تتجلى أهمية الركن المعنوي في أنه وسيلة المشرع في معرفة المسؤولية عن الجريمة المرتكبة، وبالتالي تحديد مدى المسؤولية المترتبة على الجاني^(٧٦).

أما عناصر الركن المعنوي فتتمثل بالعلم والإرادة، وهذان العنصران يمتدان ليشملا كل الماديات التي تتكون منها الجريمة، فأن 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^(٧٧).

وجريمة الاستيلاء تعد من الجرائم العمدية التي يركز قيامها على القصد الجنائي العام بعنصره العلم والإرادة^(٧٨). أي أن الجاني يعلم بأن فعله ينطوي على التدخل في السير الطبيعي للطائرة، وإن من شأن ذلك تعريض سلامة الطائرة والركاب للخطر^(٧٩). ومع ذلك تتجه إرادته الى فعل الاستيلاء أو السيطرة على الطائرة أيًا كانت البواعث، باعتبار أن البواعث لا تؤثر في تكوين الجريمة وقيام كيانها، 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^(٨٠)، أو الرغبة في الهرب من بلد معين وذلك بسبب تعذر مغادرته بالطرق المشروعة^(٨١). وقد يكون السبب في ذلك هروبه بسبب النقمة على النظام السياسي^(٨٢) أو الاقتصادي أو الاجتماعي، فيدعي الجاني بأن هروبه كان لأسباب سياسية ويطلب من الدولة التي هبطت بها الطائرة أن تمنحه حق اللجوء السياسي^(٨٣)، أو قد يكون الباعث على ارتكابها تحقيق غرض إرهابي^(٨٤). هذا بالإضافة الى وجوب توافر القصد الخاص في ارتكاب هذه الجريمة والمتمثل في اتجاه نية الجاني الى فعل الاستيلاء أو السيطرة على الطائرة.

المطلب الثاني: الجزاء المترتب على ارتكاب الجريمة

تعرف العقوبة على أنها:-- (الجزاء الذي يقرره القانون على من يرتكب فعلاً أو امتناعاً يعده القانون جريمة، وتتمثل بإيلاء يصيب مرتكب الفعل لمصلحة المجتمع والفرد،

وتتمثل مصلحة المجتمع بالردع العام لباقي أفراد المجتمع عن ارتكاب الجريمة. أما مصلحة الفرد فتتمثل في تقويمه وإصلاحه).

وفعل الاستيلاء على الطائرة. باعتباره يشكل جريمة. لذا فإنه يقع تحت طائلة العقاب. كما أن هذه الجريمة لا تمس مصلحة فرد واحد وإنما تمتد لتمس مصلحة المجتمع عامة. وبالتالي يترتب عليها انتزاع ثقة الأفراد بوسيلة النقل الجوية. لما تنطوي عليه هذه الجريمة من تهديد لأرواح الركاب. والمساس بحق السفر الذي يعد من أبرز صور الحرية الفردية. لذلك فإن التشريعات سعت لإيقاع العقاب على مرتكبي هذه الجريمة وبشكل مشدد لغرض التقليل من معدلات ارتكابها. وذلك من خلال الحث على تجريمها في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني. وإلزام الدول الأعضاء بفرض العقوبات المشددة على مرتكبيها. على الرغم من أن هذه الاتفاقيات لم تبين المقصود بالعقوبات المشددة.

كما أن التشريعات الوطنية كان لها الأثر الأكبر في معالجة هذه الجريمة. باعتبار أن الاتفاقيات الدولية أحالت فرض العقوبات على مرتكبي هذه الجريمة للتشريعات الوطنية. إذ 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 وذلك في الفرع الأول من هذا المطلب. ومن ثم بيانها في نطاق قانون الطيران المدني وذلك في المطلب الثاني. وتوضيحها في نطاق قانون الإرهاب وذلك في الفرع الثالث من هذا المطلب.

الفرع الأول: العقوبة في نطاق قانون العقوبات

لم تكن التشريعات العقابية للدول تعاقب على جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات كجريمة خاصة بذاتها^(٨٥). لذلك نظرًا لأهمية وخطورة جريمة الاستيلاء وازدياد وقوعها فإن الأمر يقتضي تجريمها بشكل خاص^(٨٦). وقد تبنت الدول في معالجة هذا الأمر طريقتين. الطريقة الأولى إصدار قانون جديد خاص لمعاقبة مرتكبي هذه الجريمة^(٨٧). أما الطريقة الثانية. فهي تعديل قانون العقوبات بتضمينه جريمة الاستيلاء. ومن تلك الدول جمهورية مصر العربية.

بالرجوع لقانون العقوبات العراقي. يتضح أنه لم يورد نصًا خاصًا لجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات. لكن يمكن أن تندرج هذه الجريمة ضمن اطار المادة (٣٥٩). إذ ورد فيها أنه: - (يعاقب 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). إذ أن هذه الجريمة تنطوي بالضرورة على تعريض سلامة الطائرات المدنية للخطر. لكن العقوبة التي أقرها النص (الحبس والغرامة). لا تتناسب مع أهمية الجريمة المرتكبة ومدى خطورتها. وكما يتضح من النص إنه فرض عقوبة السجن في حالة واحدة. وهي إذا ما خلف عن الجريمة موت انسان. 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 لمعالجة جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية .
أما المشرع المصري فإنه قد اصدر القانون رقم (٩٧) لسنة ١٩٩٢ والخاص بتعديل بعض نصوص قانون العقوبات والإجراءات الجنائية^(٨٨). حيث أضاف مواد خاصة عاجلت هذه الجريمة، إذ جاء فيه:- (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 العقوبة الإعدام إذا نشأ عن الفعل موت شخص كان داخل الوسيلة أو خارجها)^(٨٩). ومن الملاحظ على هذا النص أنه يتصف بالعمومية، إذ أنه 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 أمن الدولة العليا (طوارئ) مصر بشأن قضية اختطاف الطائرة المصرية الى ليبيا أثناء رحلتها الداخلية من الأقصر الى القاهرة، في سنة ١٩٩٦، (حيث قضى على المتهم الأول بالأشغال الشاقة المؤبدة، بينما استخدمت المحكمة الرأفة مع المتهم الثاني نظراً 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 حثيات حكمها بأن المتهم الأول قد خطط للجريمة بدقة تؤكد مسؤوليته، وتحت ادراك ووعي كامل بخطورتها، كما سبق له وأن قام بالتدريب على كيفية تنفيذها، بمعنى أنه قد اختمرت في ذهنه فكرة الاختطاف واجبار قائد الطائرة على تغير مسار الطائرة والهبوط في احد المطارات التابع لدولة عربية مستخدماً القوة والتهديد واستعمال مواد مفرقة واسس باعثة على ذلك من خلال زعم ضال وشطط جامح)^(٩٠).

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 من 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 قائدتها الشرعي أو الى من له الحق في حيازتها قانوناً كانت العقوبة السجن مدة لا تتجاوز خمس سنوات)^(٩١).

ويتضح من النص السابق، أن المشرع عاقب عليها بالسجن المؤبد إدراكاً منه لأهمية الجريمة وعواقبها الوخيمة. وكذلك ردع الأشخاص ومنعهم من الاقدام على ارتكابها. كما نلاحظ 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

طبقاً 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. لسلطات الطيران المدني أن تتخذ الإجراءات التالية: ١- وقف الترخيص الصادر للمستثمر وللطائرة لمدة محددة أو الغاؤه. 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)^(٩١). كما فرض الغرامة بمقدار لا يزيد عن (٢٥٠٠٠) ألف دينار على عدة مخالفات من بينها حالة قيادة الطائرة بحالة سكر. و(٥٠٠٠) ألف دينار في حالة قيادة الطائرة فوق منطقة محرمة^(٩٢).

أما من الناحية الجزائية. فإن قانون الطيران المدني العراقي لم يورد نص خاص يعاقب على الجريمة. واكتفى بنص المادة (٢٠١). إذ نصت على أن:- (إذ شكل الفعل المنصوص عليه في المواد آنفة الذكر جنائية أو جنحة حسب قانون العقوبات أو القوانين الأخرى فتطبق العقوبة الأشد). إذ أن قانون العقوبات العراقي لم يورد نص محدد للجريمة لذلك من الممكن أن تطبق المادة (٣٥٩) في هذا الموضع. إلا أن المادة تقرر عقوبة الحبس أو الغرامة. وهذه العقوبة غير ملائمة للجريمة. إلا إنه شدد العقوبة وجعلها السجن إذ تخلف عن الجريمة موت إنسان. وهذا ما يدل على وجود فراغ تشريعي. لذا نقترح على المشرع العراقي في هذا الموضع ثلاثة حلول. أما تشريع قانون خاص لمكافحة جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات. أو تعديل قانون العقوبات وتضمينه مادة خاصة تعالج هذه الجريمة. أو تعديل نصوص قانون الطيران المدني العراقي باستحداث نص خاص بالجريمة لسد الفراغ التشريعي.

أما من جانب الجزاء المدني^(٩٤). فإن من حق الضحايا جبر الضرر الذي أصابهم جراء الاعتداء^(٩٥). وهذا الحق يجد أساسه في قوانين الطيران المدنية^(٩٦). وبالرجوع لقانون الطيران المدني العراقي نجد أنه لم يحدد نوعية الاضرار التي تصيب الضحايا. واقتصر على عبارة:- (الاضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض). وذلك بالمادة (١٧٤). كما ذكر بالمادة (١٨٥) :- (والاضرار التي تصيب ركاب الطائرات). وبهذا فإن عبارة الاضرار جاءت عامة. وبما إن المشرع العراقي لقانون الطيران المدني أحال بالمادة (١٧٠) منه تنظيم النقل الجوي لاتفاقية وارسو 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...^(٩٧). وأن غموض الاتفاقية عن تحديد هذه الاضرار يوجب الرجوع الى القانون الداخلي المسؤول عن تنظيم النقل الجوي^(٩٨). 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)^(٩٩). ووفقاً للمادة (١٠/أولاً) منه التي تنص على أن:- (يسأل الناقل عن الاضرار التي تصيب الراكب اثناء تنفيذ عقد النقل ويبطل كل اتفاق يقضي بإعفاء الناقل كلياً او جزئياً من هذه المسؤولية). فالنص أورد عبارة الاضرار مطلقة، والمطلق يجري على إطلاقه مالم يأتي نص يقيد، فيقصد بالاضرار هنا الاضرار المادية والادبية، وكان الأجدر بالمشرع العراقي، أن يبين نوعية الاضرار التي تصيب الراكب منعاً للبس والغموض.

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، أما من الناحية الجزائية، 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 او يسيطر عليها، وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا أتى الجاني في سبيل ارتكاب الجريمة المنصوص عليها في الفقرة السابقة عملاً من أعمال العنف او الضرب او الجرح او الإيذاء ضد شخص داخل تلك الوسيلة او خارجها او قاوم بالقوة او بالتهديد أي من السلطات العامة أثناء تأدية وظيفتها في استعادة الوسيلة من الاستيلاء او السيطرة او من منع هذه السلطة من أداء وظيفتها، وتكون العقوبة الإعدام إذا نشأ عن الفعل وفاة شخص داخل الوسيلة او خارجها)^(١٠٠).

ونلاحظ على هذا النص أن المشرع قد أخذ بنظر الاعتبار العقوبة التي قررها المشرع في قانون العقوبات رقم (٥٨) لسنة ١٩٣٧، وهذا الاتجاه موفق ونحن من مؤيديه، ولعل المشرع المصري أراد بذلك توحيد العقوبة المفروضة على جريمة الاستيلاء، لذلك نراه قد أخذ بالعقوبة المفروضة في إطار قانون العقوبات، كما نلاحظ إن 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 إن مصطلح الاستيلاء أدق من مصطلح الخطف، إذ أن الاتفاقيات الدولية الواردة في هذا المجال قد استخدمت هذا المصطلح، وبهذا نؤيد موقف المشرع المصري لقانون الطيران المدني الذي اتصف بالدقة.

أما من ناحية التعويض المدني، فإن المشرع لقانون الطيران المدني المصري لم يبين الاضرار التي يجوز التعويض عنها، ويمكن القول أن الاحكام المتعلقة بالموضوع تماثل الاحكام التي نص عليها المشرع العراقي بهذا الخصوص، كما أن المشرع المصري قد أحال تنظيم كل ما يتعلق بالنقل الجوي، الى اتفاقية وارسو وقانون التجارة رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩، وبيناً آنفاً أن الاتفاقية 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

أثناء تنفيذ عقد النقل من اضرار بدنية وغير بدنية^(١٠١). وبهذا فإن المشرع المصري قد صرح بتعويض الراكب عن الاضرار المادية والأدبية التي تصيبه، وبهذا فإن موقف المشرع المصري يحمده عليه لأنه أزال الغموض والالتباس الوارد في اتفاقية وارسو.

أما قانون الطيران المدني الاماراتي، فإنه نص على الجزاءات الإدارية بشكل مماثل للنص الوارد في التشريع العراقي^(١٠٢). أما من الناحية الجزائية فقد أورد المشرع نصاً عاقب من خلاله على الجرائم التي تشكل خطراً على سلامة الطيران المدني، إذ نص على أنه: - (يعاقب بالسجن المؤبد او المؤقت كل من ارتكب إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة (٥٥) او اشترك في ارتكاب الجريمة وشرع في ارتكابها)^(١٠٣). وتنص المادة (٥/٥٥) على أن: - (...أن يقوم بالقوة أو بالتهديد باستعمال القوة أو أية صورة من صور الاكراه بالاستيلاء على الطائرة وهي في حالة طيران أو بالسيطرة على قيادتها). ونلاحظ أن النص قد ساوى بين الشروع والجريمة التامة او الاشتراك في العقوبة المفروضة على الجريمة. وهذه من المحاسن التي اتصف بها النص، إذ أن 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 المدني، فإن المشرع الاماراتي قد نص على أن: - (قائد الطائرة مسؤول عن تشغيل الطائرة وسلامتها بمن 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 الاضرار، كما نص قانون المعاملات التجارية الاماراتي رقم (١٨) لسنة ١٩٩٣ على أنه: - (يكون الناقل الجوي مسؤول عن الاضرار 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)^(١٠٤). 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 الى تعديل تشريعي، لجعل المسؤولية على الناقل الجوي وليس على قائد الطائرة، كما ويتضح من النص الوارد في قانون المعاملات التجارية، أنه لم يحدد نوع الاضرار التي تلحق الراكب بشكل واضح، وبما أن الضرر المادي قد يتمثل بالضرر البدني كالجرح والوفاة، فإن الضرر الادبي يدخل ضمناً في اطار عبارة (او أي ضرر بدني يتعرض له الراكب)، وهذا ما معناه أن الراكب يعرض عن الضررين المادي والأدبي.

وفي هذا السياق يمكننا أن نثير سؤال 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 جناية أو جنحة حسب قانون العقوبات أو طبقاً للقوانين الأخرى، ففي هذه الحالة تطبق العقوبة الأشد^(١٠٥). كما نص 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^(١٠٦). أما قانون الطيران المدني الإماراتي فإنه لم يغفل عن هذا الاشكال إذ جاء فيه بأنه:- (لا تُلحق أحكام هذا القانون بأية عقوبة أشد ينص عليها قانون آخر)^(١٠٧). ونستنتج مما سبق إن المعيار المتبع في حالة ما إذا حصل تنازع بين قانونين فأن العقوبة الأشد تطبق في هذا الموضع .

الفرع الثالث: العقوبة في نطاق قانون الإرهاب

تضمن قانون غسيل الأموال وتمويل الإرهاب العراقي رقم (٣٩) لسنة ٢٠١٥، تجريم كافة أفعال الاعتداء على سلامة الطيران المدني، وعدها ضمن الجرائم الإرهابية، إذ جاء فيه:- (١١- العمل الإرهابي ويشمل:-... ب- كل فعل يشكل جريمة وفقاً للتعاريف 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)^(١٠٨).

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^(١٠٩). ويعد هذا القانون أكثر تشعباً ودقة من قانون مكافحة الإرهاب العراقي رقم (١٣) لسنة ٢٠٠٥، إذ 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 أو اختطافها وتكون العقوبة الإعدام إذا أدى الفعل إلى موت إنسان أو أكثر)^(١١٠).

كما تضمن قانون الإرهاب المصري رقم (٩٤) لسنة ٢٠١٥ نصاً 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 تحقيقاً لغرض إرهابي)^(١١١).

أما قانون مكافحة الإرهاب الإماراتي رقم (٧) لسنة ٢٠١٤، قد تضمن نصاً 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)^(١١٢).

الخاتمة

بعد أن فرغنا من بحثنا الموسوم (الأحكام الموضوعية لجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية)، وبالمقارنة التي أجريناها بين قوانين عدة دول، وبتوفيق من الله

العلي العظيم. فلا يسعنا إلا أن نختم بما يتراءى لنا من معطيات كانت نتيجة ما تقدم من البحث. ومن ثم حدد بعض الاقتراحات عسى أن يسترشد بها المشرع العراقي أو يستدل بها غيرنا من الباحثين في إطار هذا الموضوع .

أولاً:- النتائج والاستنتاجات

١- أثمرت جهود المنظمة الدولية للطيران المدني. عن إبرام ثلاث اتفاقيات تعد بمثابة الخطوة الأولى لمكافحة الجرائم الماسة بسلامة الطيران المدني عامةً، وجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية خاصةً، وهي كل من اتفاقية، طوكيو لسنة ١٩٦٣، واتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠، واتفاقية بكين لسنة ٢٠١٠ .

٢- اختلاف جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية عن جريمة القرصنة الجوية من عدة نواحي. كالباعث على ارتكاب الجريمة ومكان وقوعها .

٣- لم يتضمن قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩، نصاً خاصاً بجريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية. على العكس من القوانين المقارنة محل البحث. إلا إن جريمة الإستيلاء من الممكن أن تندرج تحت نص المادة (٣٥٩) من القانون ذاته. باعتبار إن فعل الاستيلاء ينطوي بالضرورة على تعريض الطائرة ومن على متنها للخطر. ٤- إن قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١، يعد أكثر القوانين المقارنة توافقاً مع الاتفاقيات الدولية. وهذا مسلك موفق للمشرع الإماراتي. إذ أنه المواقف الأكثر دقة وإماماً بالجريمة. فقد أولاهها عناية كما تستحق ومن كافة جوانبها .

ثانياً:- الاقتراحات

١- نقترح على المشرعين العراقي والمصري لقانون الطيران المدني. أن يستعينا بالاتفاقيات الخاصة بالطيران المدني. بشأن تعريف جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية. إذ إن كلا القانونين لم يتضمنا كافة الشروط المطلوبة لغرض التجريم. وإنما اقتصرنا على تناولها بشكل عام دون الأخذ بنظر الاعتبار التفاصيل الهامة المرتبطة بها .

٢- يتعين على المشرع العراقي لقانون العقوبات وإسوة بقانون العقوبات المصري والإماراتي. تعديل نصوص هذا القانون وتضمينه نصوص تعالج جريمة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات المدنية بشكل مباشر. أو تشريع قانون خاص لغرض مكافحة الجريمة. كونها تشكل اعتداء صارخ لحق الافراد بالسفر والتنقل بأمان وطمأنينة .

٣- ينبغي أن تتم معالجة النص الوارد في قانون الطيران العراقي والمصري والإماراتي الخاص بمسألة تعويض الراكب المتضرر. إذ أن النص الذي تضمنته تلك القوانين يتسم بالإبهام والغموض. ونقترح في هذا الموضوع أيضاً. أن يشمل التعديل تعويض المتضرر مادياً ومعنوياً .

الهوامش

(١) عبيد سيف سالم سيف الطنيجي، الاتفاقيات المتعلقة بجرائم الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني، مجلة القانون المغربي، العدد (٣٦)، ٢٠١٧، ص ٢٢٨-٢٢٩ .

(٢) لسان العرب، أبا الفضل جمال الدين ابن منظور، م٤، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٧١، ص ٤٧٥-٤٨٢ .

(٣) سورة الانفال: الآية (٧٢) .

- (٤) تاج العروس من جواهر اللغة، محمد مرتضى الحسيني الزبيدي، ج ٣٩، دار الكتب العلمية، بيروت، ط ٢، ٢٠١٢، ص ١١٤.
- (٥) د. هيثم أحمد الناصري، خطف الطائرات (دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية)، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ١٩٧٦، ص ٨.
- (٦) ناعمة علي سلطان الزعابي، المسؤولية المدنية للنقل 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، ص ٢٧.
- (٧) د. محمد نصر القطري، الوافي في الحماية الجنائية للقتل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٣، ص ٥٢.
- (٨) صادق عليها العراق بالقانون رقم (٨٩) لسنة ١٩٨٩، انضمت مصر لاتفاقية طوكيو بتاريخ ١٦/ ديسمبر/ ١٩٧١ مع التحفظ بحالة المنازعات الناتجة عن الاختلاف في تغير او تطبيق الاتفاقية الى محكمة العدل الدولية، اما الامارات فانضمت اليها بموجب المرسوم الجمهوري رقم (٩) لسنة ١٩٨١.
- (٩) المادة (١١) من اتفاقية طوكيو .
- (١٠) انظم اليها العراق بتاريخ ٩/ آب ١٩٧١ بالقانون رقم (١٢٧) لسنة ١٩٧١، وصادقت مصر عليها بالقرار الجمهوري رقم (١٠٧) لسنة ١٩٧٢ بتاريخ ١٦/ يناير/ ١٩٧٢، وانضمت اليها الامارات بالمرسوم الاتحادي رقم (٩) لسنة ١٩٨١ .
- (١١) رنيم مجيد حميد، دور قواعد القانون الدولي في مكافحة الإرهاب (الحالة العراقية)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق، جامعة الإسراء، ٢٠٠٦، ص ٤٠.
- (١٢) نعمة علي حسين، مشكلة الإرهاب الدولي (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، ١٩٨٤، ص ١٠٧.
- (١٣) المادة (١) من اتفاقية لاهاي .
- (١٤) 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 .
- (١٥) رشيد صبحي جاسم محمد، الإرهاب والقانون الدولي، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٣، ص ٧٠.
- (١٦) المادة (١/أ) من اتفاقية بكن المبرمة سنة ٢٠١٠.
- (١٧) المادة (٨٨) من قانون العقوبات المصري رقم (٥٨) لسنة ١٩٣٧.
- (١٨) المادة (٢٨٨) من قانون العقوبات الإماراتي رقم (٣) لسنة ١٩٨٧ .
- (١٩) 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، ومؤخراً صوت مجلس النواب العراقي بتاريخ ١٢/٤/٢٠١٦ على قانون التعديل الرابع لقانون الطيران المدني المرقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ .
- (٢٠) المادة (٢/١٨٠) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .
- (٢١) المادة (١٨٩) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .
- (٢٢) المادة (١٦٨) من قانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١ .
- (٢٣) المادة (٥٥) من قانون الطيران المدني الإماراتي رقم (٢٠) لسنة ١٩٩١ .
- (٢٤) د. سمعان بطرس فرج الله، تغيير مسار الطائرات بالقوة، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد (٢٥)، ١٩٦٩، ص ١٦٨.
- (٢٥) المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار المبرمة سنة ١٩٥٨ .
- (٢٦) د. حسنين إبراهيم صالح عبيد، الجريمة الدولية (دراسة تطبيقية تحليلية)، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩، ص ٢٠٩ .
- (٢٧) 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 .

- (٢٨) 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.
- (٢٩) (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 الدكتور، رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، وحدة توزيع الكتب الجامعية للنشر والتوزيع، جامعة عين الشمس، ٢٠٠٧، ص ٥٥.
- (٣٠) إيهاب صبيح محمد زريق، راشد عبدالله الزهراني، معجم مصطلحات الطائرات (ملحق بمختصرات الطيران-إنكليزي-عربي)، دار الكتب القانونية، القاهرة، ٢٠٠٧، ص ٨٨.
- (٣١) د. كمال احمد، الوسيط في مكافحة الإرهاب (دراسة قانونية مقارنة متخصصة في القوانين العربية)، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٧، ص ٤٥٨.
- (٣٢) د. حسنين المحمدي بوادي، الإرهاب الدولي تجريمًا ومكافحة، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، ٢٠٠٧، ص ٧٣.
- (٣٣) Aircraft Hijackings and Other Criminal Acts Against Civil Aviation Statistical and Narrative Reports, US , ٣٣ Washington, Dec(20591), 1983 . Dept of Transportation, Federal Aviation Admin,
- (٣٤) ورقة عمل مقدمة من الأمانة العامة لهيئة أمن الطيران في الدول العربية في مجالي التشريع والتطبيق، الهيئة العربية للطيران المدني، الدورة (١٣) للجمعية العامة، الرياض، ٢٠١٠، ص ٢٥.
- (٣٥) د. علي حسين الحلف، سلطان عبد القادر الشاوي، المبادئ العامة في قانون العقوبات، ط٢، العاتك لصناعة الكتاب، القاهرة، ٢٠١٠، ص ١٣٧.
- (٣٦) 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.
- (٣٧) المادة (٣٥٤) من قانون العقوبات العراقي النافذ، والمادة (١٦٧) من قانون العقوبات المصري النافذ، والمادة (٢٨٩) من قانون العقوبات الاماراتي النافذ.
- (٣٨) 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).
- (٣٩) عرفت المادة (٢/ب) من اتفاقية مونتريال حالة أن تكون الطائرة في الخدمة- (تعتبر الطائرة في الخدمة منذ بدء إعداد الطائرة قبل الطيران بواسطة عمل 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).
- (٤٠) المادة (١) من اتفاقية طوكيو، المادة (١) من اتفاقية لاهاي، المادة (١) من اتفاقية مونتريال.
- (٤١) المادة (١٦٨) من قانون الطيران المدني المصري النافذ.
- (٤٢) المادة (٥-٢/٥٥) من قانون الطيران المدني الاماراتي النافذ.
- (٤٣) د. نبيل احمد حلمي، الإرهاب الدولي وفقاً لقواعد القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٨، ص ٣١.
- (٤٤) معتر حسين جابر، المصلحة المعتبرة في تجريم الأعمال الإرهابية (دراسة تحليلية)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون، الجامعة المستنصرية، ٢٠١٠، ص ٥٨.
- (٤٥) د.علي حسين الحلف، سلطان عبد القادر الشاوي، مصدر سابق، ص ١٣٩.
- (٤٦) د. محمد علي السالم الحلبي، شرح قانون العقوبات القسم العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٧، ص ٢٣١.
- (٤٧) المادة (٢/١٨٠) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ.
- (٤٨) المادة (٥٥) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ.
- (٤٩) المادة (١١) من اتفاقية طوكيو.

- (٥٠) المادة (١) من اتفاقية لاهاي .
- (٥١) د. هيثم أحمد الناصري، مصدر سابق، ص ١٨٣ .
- (٥٢) د. سلامة إسماعيل محمد مكافحة الإرهاب الدولي، ط٢، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٥، ص ١٩٠ .
- (٥٣) المادة (١١) من اتفاقية طوكيو، المادة (١) من اتفاقية لاهاي .
- (٥٤) د. محمد توفيق عبد الوهاب حمد، الاختصاص الجنائي بخصوص الجرائم المرتكبة ضد الطائرات، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٩، ص ١٩٠ .
- (٥٥) د. منتصر سعيد حمودة، الإرهاب الدولي جوانبه القانونية (وسائل مكافحته في القانون الدولي العام والفقه الإسلامي)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٨، ص ١٣٥-١٣٥ .
- (٥٦) د. هيثم أحمد الناصري، مصدر سابق، ص ١٨٩ .
- (٥٧) د. عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، العدد (١)، دياتي، ٢٠١٢، ص ١٥٨ .
- (٥٨) د. علي بن عبد الله الشهري، جريمة اختطاف الطائرات المدنية في الفقه الإسلامي والنظام السعودي، مجلة البحوث الأمنية، العدد (٢٢)، الرياض، ٢٠٠٦، ص ٣٦ .
- (٥٩) المادة (١/أ) من اتفاقية بكنين النافذة .
- (٦٠) د. محمد توفيق عبد الوهاب حمد، مصدر سابق، ص ١٨٩ .
- (٦١) د. منتصر سعيد حمودة، مصدر سابق، ص ١٣٤ .
- (٦٢) د. علي بن عبد الله الشهري، مصدر سابق، ص ٣٤ .
- (٦٣) حيث إن اللجنة الفرعية التي أعدت مشروع اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ لم ترى لزوما للنص في هذه الاتفاقية على حالات مجرد التدخل في تشغيل الطائرة، وذلك لأن مثل هذه الأفعال قد تكون تافهة بطبيعتها ومختلفة جدا عن نوع الحالة التي هي موضع اهتمام اللجنة الفرعية، ومن أمثلة هذا التدخل، أن يقتحم راكب مثل أو متهم غرفة القيادة .
- (٦٤) د. عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، مصدر سابق، ص ١٥٩ .
- (٦٥) د. فخري عبد الرزاق الحديثي، شرح قانون العقوبات القسم العام، ط٢، المكتبة القانونية، بغداد، ٢٠١٧، ص ١٨٨ .
- (٦٦) د. سليمان عبد المنعم، النظرية العامة لقانون العقوبات، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٤، ص ٤٠٩ .
- (٦٧) د. محمد علي السالم عياد الحلبي، مصدر سابق، ص ٢٣٦ .
- (٦٨) د. علي عبد القادر التهجوجي، شرح قانون العقوبات القسم العام (نظرية الجريمة)، منشورات الحلبي، بيروت، ٢٠٠٨، ص ٣٢١ .
- (٦٩) 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 .
- (٧٠) د. أمين مصطفى محمد، قانون العقوبات القسم العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٤، ص ٢٠٣ .
- (٧١) د. فخري عبد الرزاق الحديثي، مصدر سابق، ص ١٩٢ .
- (٧٢) د. كمال أحمد، مصدر سابق، ص ٤٥٨ .
- (٧٣) د. علي عبد القادر التهجوجي، مصدر سابق، ص ٣٩١ .
- (٧٤) د. محروس نصار الهيتي، النتيجة الجرمية في قانون العقوبات، منشورات زين الحقوقية، بيروت، ٢٠١١، ص ١٨ .
- (٧٥) د. إسماء 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 .
- (٧٦) علي حمزة عسل الحنجاوي، علي خضير عبد الزهرة حسون، أركان جريمة استغلال الوظيفة، مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، العدد (٨)، المجلد (٢٦)، ٢٠١٨، ص ١٣ .
- (٧٧) غازي حنون خلف الدراجي، استظهار القصد الجنائي في جريمة القتل العمد، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٤، ص ١٨ .

- (٧٨) ماء المري، جرائم الإرهاب، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠١٨، ص ٥٥٩ .
- (٧٩) د. أحمد محمد أبو مصطفى، الإرهاب ومواجهته جنائياً دراسة مقارنة في ضوء المادة ١٧٩ من الدستور، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠٠٧، ص ٢٠٧ .
- (٨٠) كالاستيلاء على الطائرة الكويتية (الجبرية) بتاريخ ٥ إبريل سنة ١٩٨٨، أثناء 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 بسبب أعمال إرهابية ضد الكويت، ينظر، د. هيثم فالح شهاب، جريمة الإرهاب وسبل مكافحتها في التشريعات الجزائية المقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٠، ص ٦٥ .
- (٨١) 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, p32 .
- (٨٢) من الحالات قيام شخصان ينتيان الى الجبهة الوطنية لتحرير كشمير بالاستيلاء على الطائرة الهندية بتاريخ ٣٠ كانون الثاني سنة ١٩٧١، إذ أرغموها على الهبوط في مطار لاهور بباكستان وقد تمّ تحرير الطائرة بعد إخلاء الركاب حين رفضت الحكومة الهندية الاستجابة لطلبهم وهو التبرج عن المعتقلين السياسيين الكشميريين .
- (٨٣) مصباح مهدي صالح، مفهوم الجريمة الإرهابية، بحث ترقية الى الصف الثالث من أصفاف القضاة مقدم الى مجلس القضاء الأعلى، ٢٠١٤، ص ٤٤ .
- (٨٤) د. طارق عبد العزيز محمدي، التقنين الدولي لجريمة إرهاب الدولة، دار الكتب القانونية، القاهرة، ٢٠٠٩، ص ٨٥ .
- (٨٥) احسان هندي، مصدر سابق، ص ٣٨٤ .
- (٨٦) 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 .
- (٨٧) كقانون الاختطاف الإنكليزي رقم (٤٥٧٧) الصادر سنة ١٩٧١ .
- (٨٨) د. محمد توفيق عبد الوهاب، مصدر سابق، ص ١٦٦ .
- (٨٩) المادة (٨٨) من قانون العقوبات المصري النافذ .
- (٩٠) قرار قضائي منشور في جريدة الاهرام المصرية، العدد ٤٠١٥٣، السنة ١٢١٢، القاهرة، ١٩٩٦/١١/١٢، على الرابط التالي، <http://gate.ahram.org.eg> ، آخر زيارة للموقع بتاريخ ٢٠١٩/١٢/٥ .
- (٩١) المادة (٢٨٨) من قانون العقوبات الاماراتي النافذ .
- (٩٢) المادة (١٩٥) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .
- (٩٣) المادة (١٩٨-١٩٩) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .
- (٩٤) وتطبيقاً لمسألة تعويض الراكب الذي لحقه ضرر أثناء فترة الطيران، القضية التي حدثت سنة ١٩٨٥، وتعود حثيفاً الى رحلة تابعة لخطوط (بان أميركان) التي أقلعت من مطار ميامي متجهة الى أورجواي، وأثناء رحلة العودة من أورجواي تلقى طاقم الطائرة اخطاراً بوجود قنبلة على متنها فقام بتفتيشها حتى تم العثور عليها، مما أصاب الركاب بحالة ذعر، ومن ضمنهم سيدة تدعى ساليرنو حيث أصيبت بحالة ذعر شديد وانهارت الى إجهاضها بعد أربعة وعشرين ساعة من وصولها، فأقامت دعوى تعويض ضد شركة الطيران، وفتت محكمة نيويورك بأن الواقعة التي تسببت في إجهاض المدعية هي واقعة غير متوقعة وتخل بالسير الطبيعي للامور وخارجة عن الإرادة ومن ثم تعتبر من قبيل الحادث لاتفاقية وارسو، وحكمت لها بالتعويض د. يحيى أحمد البنا، الارهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، منشأة دار المعارف، الاسكندرية، ١٩٩٤، ص ١٣٤ .
- (٩٥) 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 .
- (٩٦) محمد راشد عبيد التقي، الجرائم التي تقع على الطائرات في القواعد الدولية وقانون دولة الامارات، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ٢٠١١، ص ٣٣٦ .
- (٩٧) المادة (١٧) من اتفاقية وارسو المبرمة سنة ١٩٢٩ .
- (٩٨) د. عبد المهدي كاظم ناصر، مصطفى سعيد وهاب، النظام التعويضي لضحايا الإرهاب في النقل الجوي، مجلة جامعة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية، ٢٠١٨، ص ٨ .

- (٩٩) المادة (٣) من قانون القتل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣ النافذ .
(١٠٠) المادة (١٦٨) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .
(١٠١) المادة (٢٦٥) من قانون التجارة المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩ .
(١٠٢) المادة (٦٨) من قانون الطيران المدني الاماراتي النافذ .
(١٠٣) المادة (٧٢) من قانون الطيران المدني الإماراتي النافذ .
(١٠٤) المادة (٣٥٥) من قانون المعاملات التجارية الاماراتي رقم (١٧) لسنة ١٩٩٣ .
(١٠٥) المادة (٢٠١) من قانون الطيران المدني العراقي النافذ .
(١٠٦) المادة (١٦٧) من قانون الطيران المدني المصري النافذ .
(١٠٧) المادة (٧٣) من قانون الطيران المدني الاماراتي النافذ .
(١٠٨) المادة (١١) من قانون غسيل الأموال وتمويل الإرهاب العراقي رقم (٣٩) لسنة ٢٠١٥ النافذ .
(١٠٩) د. طاهر سلمان خليل، مكافحة الإرهاب وتأثيرها على حقوق الإنسان المدنية (دراسة مقارنة)، مكتبة صياح للنشر، بغداد، ٢٠١٤، ص ١٨٩ .
(١١٠) المادة (٢/٣) من قانون مكافحة الإرهاب لإقليم كردستان العراق رقم (٣) لسنة ٢٠٠٦ النافذ .
(١١١) المادة (٢٤) من قانون الإرهاب المصري رقم (٩٤) لسنة ٢٠١٥ النافذ .
(١١٢) المادة (٥) من قانون مكافحة الإرهاب الإماراتي رقم (٧) لسنة ٢٠١٤ النافذ .

المصادر

القرآن الكريم

أولاً:- الكتب

أ/ كتب معاجم اللغة العربية

- ١- أبا الفضل جمال الدين ابن منظور، لسان العرب، م٤، دار الكتب العلمية، بيروت، ١٩٧١ .
٢- محمد مرتضى الحسيني الزبيدي، تاج العروس من جواهر اللغة، ج ٣٩، دار الكتب العلمية، بيروت، ط ٢، ٢٠١٢ .

ب- الكتب القانونية

- ١- إيهاب صبيح محمد زريق، راشد عبدالله الزهراني، معجم مصطلحات الطائرات (ملحق بمختصرات الطيران إنكليزي-عربي)، دار الكتب القانونية، القاهرة، ٢٠٠٧ .
٢- د. أحمد محمد أبو مصطفى، الإرهاب ومواجهته جنائياً (دراسة مقارنة في ضوء المادة ١٧٩ من الدستور)، منشأة المعارف للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠٠٧ .
٣- د. أمين مصطفى محمد، قانون العقوبات القسم العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٤ .
٤- بهاء المري، جرائم الإرهاب، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠١٨ .
٥- د. حسنين المحمدي بوادي، الإرهاب الدولي جريماً ومكافحة، دار المطبوعات الجامعية، القاهرة، ٢٠٠٧ .
٦- د. حسنين إبراهيم صالح عبيد، الجريمة الدولية (دراسة تطبيقية تحليلية)، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩ .
٧- د. رفعت فخري، الوجيز في القانون الجوي، وحدة توزيع الكتب الجامعية للنشر والتوزيع، جامعة عين الشمس، ٢٠٠٧ .
٨- د. سلامة إسماعيل محمد، مكافحة الإرهاب الدولي، ط ٢، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ٢٠٠٥ .

- ٩- د. سليمان عبد المنعم، النظرية العامة لقانون العقوبات، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠١٤.
 - ١٠- شوقي محمد صلاح، الإرهاب وأزمة احتجاز الرهائن (مقتضيات المواجهة الأمنية ومتطلبات تعويض المضررين دراسة أصلية وقانونية مقارنة)، دار الكتب المصرية، القاهرة، ٢٠١٠.
 - ١١- د. طاهر سلمان خليل، مكافحة الإرهاب وتأثيرها على حقوق الإنسان المدنية (دراسة مقارنة)، مكتبة صباح للنشر، بغداد، ٢٠١٤.
 - ١٢- طارق عبد العزيز محمدي، التقنين الدولي لجريمة إرهاب الدولة، دار الكتب القانونية، القاهرة، ٢٠٠٩.
 - ١٣- د. علي حسين الخلف، سلطان عبد القادر الشاوي، المبادئ العامة في قانون العقوبات، ط ٢، العاتك لصناعة الكتاب، القاهرة، ٢٠١٠.
 - ١٤- د. علي عبد القادر القهوجي، شرح قانون العقوبات القسم العام (نظرية الجريمة)، منشورات الحلبي، بيروت، ٢٠٠٨.
 - ١٥- د. فخري عبد الرزاق الحديثي، شرح قانون العقوبات القسم العام، ط ٢، المكتبة القانونية، بغداد، ٢٠١٧.
 - ١٦- د. كمال احمد، الوسيط في مكافحة الإرهاب (دراسة قانونية مقارنة متخصصة في القوانين العربية)، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٧.
 - ١٧- د. محمد توفيق عبد الوهاب حمد، الاختصاص الجنائي بخصوص الجرائم المرتكبة ضد الطائرات، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٩.
 - ١٨- د. منتصر سعيد حمودة، الإرهاب الدولي جوانبه القانونية (وسائل مكافحته في القانون الدولي العام والفقه الإسلامي)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١٨.
 - ١٩- د. محمد علي السالم الحلبي، شرح قانون العقوبات القسم العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ١٩٩٧.
 - ٢٠- د. محروس نصار الهيتي، النتيجة الجرمية في قانون العقوبات، منشورات زين الحقوقية، بيروت، ٢٠١١، ص ١٨.
 - ٢١- د. محمد نصر القطري، الوافي في الحماية الجنائية للنقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٣.
 - ٢٢- د. محمد محمد عبد الله العاصي، السياسة الجنائية الحديثة في مواجهة أفعال الخطر الواقع على سلامة الطيران المدني، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٩.
 - ٢٣- د. محمد محمد عبد الله العاصي، المسؤولية الجنائية عن جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات في التشريعات الوطنية، المركز العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ٢٠١٩.
 - ٢٤- نبيل احمد حلمي، الإرهاب الدولي وفقاً لقواعد القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨.
 - ٢٥- د. هيثم أحمد الناصري، خطف الطائرات (دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية)، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ١٩٧٦.
 - ٢٦- د. يحيى أحمد البنا، الإرهاب الدولي ومسؤولية شركات الطيران، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٤.
- ثانياً:- الرسائل والأطاريح الجامعية
أ/ الرسائل

- ١- رشيد صبحي جاسم محمد، الإرهاب والقانون الدولي، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٣.
- ٢- رنيم مجيد حميد، دور قواعد القانون الدولي في مكافحة الإرهاب (الحالة العراقية)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق، جامعة الإسرائ، بغداد، ٢٠٠٦.
- ٣- غازي حنون خلف الدراجي، استظهار القصد الجنائي في جريمة القتل العمد، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٤.
- ٤- معتز حسين جابر، المصلحة المعتبرة في جرم الأعمال الإرهابية (دراسة تحليلية)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون، الجامعة المستنصرية، ٢٠١٠.
- ٥- محمد راشد عبيد النقيب، الجرائم التي تقع على الطائرات في القواعد الدولية وقانون دولة الامارات، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، ٢٠١١.
- ٦- نعمة علي حسين، مشكلة الإرهاب الدولي (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة الى مجلس كلية القانون والسياسة، جامعة بغداد، ١٩٨٤.
- ٧- 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- ناعمة علي سلطان الزعابي، المسؤولية المدنية للناقل 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.

ثالثاً- البحوث

- ١- د. إسرائ محمد علي، د. منى عبد العالي موسى، جريمة إخفاء المال الضائع (دراسة مقارنة)، بحث منشور في مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، العدد (٦)، المجلد (٢٢)، ٢٠١٤.
- 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.
- ٣- سمعان بطرس فرج الله، تغيير مسار الطائرات بالقوة، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد (٢٥)، ١٩٦٩.
- ٤- علي حمزة عسل الخفاجي، علي خضير عبد الزهرة حسون، أركان جريمة استغلال الوظيفة، مجلة جامعة بابل للعلوم الإنسانية، العدد (٨)، المجلد (٢٦)، ٢٠١٨.
- ٥- عبيد سيف سالم سيف الطنيجي، الاتفاقيات الدولية المتعلقة بجرائم الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني، مجلة القانون المغربي، العدد (٣٦)، المغرب العربي، ٢٠١٧.
- ٦- د. عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، العدد (١)، دياتي، ٢٠١٢.
- ٧- علي بن عبدالله الشهري، جريمة اختطاف الطائرات المدنية في الفقه الإسلامي والنظام السعودي، مجلة البحوث الأمنية، العدد ٣٢، الرياض، ٢٠٠٦.
- ٨- د. عبد المهدي كاظم ناصر، مصطفى سعيد وهاب، النظام التعويضي لضحايا الإرهاب في النقل الجوي، مجلة جامعة الكوفة للعلوم القانونية، ٢٠١٨.
- ٩- مصباح مهدي صالح، مفهوم الجريمة الإرهابية، بحث ترقية الى الصنف الثالث من أصناف القضاة مقدم الى مجلس القضاء الأعلى، ٢٠١٤.

رابعاً- المصادر المنشورة على شبكة الأنترنت

١- 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.

خامساً:- التشريعات

أ- القوانين

- ١- قانون العقوبات المصري رقم (٥٨) لسنة ١٩٣٧.
 - ٢- قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩.
 - ٣- قانون الاختطاف الإنكليزي رقم (٤٥٧٧) لسنة ١٩٧١.
 - ٤- قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤.
 - ٥- قانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١.
 - ٦- قانون النقل العراقي رقم (٨٠) لسنة ١٩٨٣.
 - ٧- قانون الطيران المدني الاماراتي رقم (٨١) لسنة ١٩٩١.
 - ٨- قانون المعاملات التجارية الاماراتي رقم (١٨) لسنة ١٩٩٣.
 - ٩- قانون التجارة المصري رقم (١٧) لسنة ١٩٩٩.
 - ١٠- قانون العقوبات الاماراتي رقم (٣) لعام ١٩٨٧ المعدل بالقانون رقم (٥٢) لسنة ٢٠٠٦.
 - ١١- قانون مكافحة الإرهاب لإقليم كردستان رقم (٣) لسنة ٢٠٠٦.
 - ١٢- قانون مكافحة الإرهاب الاماراتي رقم (٥) لسنة ٢٠١٤.
 - ١٣- قانون غسيل الأموال ومكافحة الإرهاب العراقي رقم (٥) لسنة ٢٠١٤.
 - ١٤- قانون مكافحة الارهاب المصري رقم (٩٤) لسنة ٢٠١٥.
 - ١٥- قانون غسيل الأموال وتمويل الإرهاب العراقي رقم (٣٩) لسنة ٢٠١٥.
- ب- الاتفاقيات والمواثيق والبروتوكولات الدولية
- ١- اتفاقية وارثو المبرمة سنة ١٩٢٩.
 - ٢- اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار المبرمة سنة ١٩٥٨.
 - ٣- اتفاقية طوكيو المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات المبرمة سنة ١٩٦٣.
 - ٤- اتفاقية لاهاي الخاصة بقمع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية المبرمة سنة ١٩٧٠.
 - ٥- اتفاقية مونتريال الخاصة بقمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني المبرمة سنة ١٩٧١.
 - ٦- اتفاقية بكين المبرمة سنة ٢٠١٠.

ت- الوثائق

- ١- وثيقة مقدمة من قبل الأمانة العامة لهيئة أمن الطيران في الدول العربية في مجالي التشريع والتنظيم، الهيئة العربية للطيران المدني، الدورة الثالثة عشر للجمعية العامة، الرياض، ٢٠١٠.

سادساً:- المصادر الأجنبية

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

ب:- الوثائق

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