

## القانون الكويتي الجديد في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية في ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة لسلامة الطيران المدني الدولي

الدكتور/ عبدالعزيز مخيمر عبدالهادي  
أستاذ القانون الدولي المساعد  
كلية الحقوق - جامعة الكويت

أحسن المشرع الكويتي صنعا بإعداد وإصدار القانون الجديد في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية (القانون رقم ٦ لسنة ١٩٩٤). ويهدف هذا القانون بصفة أساسية إلى قمع الجرائم الموجهة إلى الطائرات بصفة خاصة، وسلامة النقل الجوي بصفة عامة. كما يهدف إلى تنفيذ وتطبيق أحكام الاتفاقيات الدولية المعنية بسلامة الطيران المدني الدولي.

والواقع أن دولة الكويت قد سبق أن وافقت على الانضمام إلى ثلاث اتفاقيات دولية تعنى بمحاربة أعمال القرصنة الجوية التي تمارس ضد الطائرات وآليات الملاحة الجوية. وتشمل هذه الاتفاقيات: اتفاقية طوكيو سنة ١٩٦٣ في شأن الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة، واتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ في منع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، واتفاقية مونتريال لسنة ١٩٧١ في منع الأفعال غير القانونية الموجهة ضد سلامة الطيران المدني الدولي.

والحقيقة أن الاتفاقيات سألقة الذكر قد احتوت على نصوص جديدة ومبتكرة لمكافحة جرائم القرصنة الجوية، أو الإرهاب الموجه إلى الطائرات، أو ما يطلق عليه في اللغة الدارجة «اختطاف الطائرات»، فضلا عن حماية منشآت الطائرات

المدنية. ويظهر ذلك في العديد من الأمور كتعريف جريمة «الاستيلاء غير المشروع على الطائرات» والعناصر التي يلزم توافرها حتى تكتسب هذا الوصف، والاختصاص القضائي في شأن محاكمة هذه الجرائم، وتسليم المتهمين بارتكاب هذه الجرائم، والتدابير المتعلقة بالتعاون الدولي، والمساعدة القضائية الدولية.

ولا يمكن فهم واستيعاب النصوص الواردة في التشريع الكويتي الجديد، دون دراسة للمبادئ العامة والخطوط الأساسية لهذه الاتفاقيات الدولية، حيث سيتضح لنا إلى أي مدى أخذ التشريع الكويتي بهذه المبادئ والخطوط العامة، عما إذا كان المشرع قد أغفل الأخذ ببعض النصوص الواردة في تلك الاتفاقيات. فضلا عن ذلك بيان الأسباب التي دعت المشرع الكويتي إلى إصدار تشريع جديد لمعالجة ظاهرة الإرهاب أو العنف الموجه إلى مرفق النقل الجوي الدولي، وعدم الاكتفاء بمجرد إصدار المراسيم الأميرية المتعلقة بانضمام دولة الكويت إلى هذه الاتفاقيات.

ويبدو لنا من المناسب قبل ذلك كله إعطاء فكرة حول ظاهرة الجرائم الموجهة إلى الطيران المدني الدولي سواء من حيث أسبابها وبواعثها، والأساليب التي تتم بها، وأهمية هذا الموضوع من الناحية العملية، والمخاطر التي تترتب عليها.

### خطة البحث:

في ضوء ما تقدم ستقسم هذه الدراسة إلى المباحث التالية:

#### المبحث الأول:

ظاهرة القرصنة الجوية أو الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وأسبابها وبواعثها ومخاطرها.

#### المبحث الثاني:

دراسة لأحكام الاتفاقيات الدولية العامة في شأن الجرائم الموجهة إلى سلامة الطيران المدني الدولي.

#### المبحث الثالث:

القانون الكويتي في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية.

## المبحث الرابع:

تقييم أحكام القانون الكويتي في ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية المعنية بسلامة الطائرات والملاحة الجوية.

## المبحث الأول

### ظاهرة القرصنة الجوية

تعرض الطيران المدني الدولي، ومازال يتعرض للعديد من أعمال العنف والإرهاب والقرصنة، تتمثل في الاستيلاء على الطائرة المدنية في الجو أثناء طيرانها، وإرغام ملاحيتها على تغيير اتجاهها، أو الهبوط بها في غير المكان الذي كان من المقرر أصلاً لذلك، فضلاً عن أخذ الركاب وأطقم الخدمة كرهائن للمساومة عليهم، بهدف الحصول على بعض المكاسب السياسية أو المالية أو الدعائية<sup>(١)</sup>.

وقد شهدت العشرون سنة الماضية ازدياد هذه الظاهرة، وخاصة مع اتساع ظاهرة النقل الجوي، وازدياد أعداد الطائرات المستخدمة في هذا المرفق، وارتفاع أعداد المسافرين، والذي يقدر حالياً بمئات الملايين من المسافرين، فضلاً عن التقدم التقني الهائل الذي تحقق في صناعة الطائرات، والذي جعل السفر بالجو أكثر راحة وأماناً وسرعة.

وتتعدد وتباین بواعث العنف أو الإجرام أو الإرهاب الموجه إلى الطيران المدني الدولي، فالبواعث قد تكون سياسية أو تاريخية أو اقتصادية أو إعلامية أو شخصية، وهذا وإن كانت البواعث السياسية تحتل المقام الأول بين هذه البواعث.

(١) راجع بعض حالات الاستيلاء على الطائرات في:

La lutte contre la Piraterie aerienne", Problemes Politiques" et Sociaux, No. 289, 1974.

R.G.D.I.P., 1970, No. 4, P. 118.

E.F. Mickolus: "Transnational terrorism: A Chronology of Events, 1968 - 1979, Green Wood Press, U.S.A., 1980.

وتقف البواعث السياسية خلف الكثير من عمليات العنف الموجه إلى الطائرات المدنية، وتشمل المطالبة بحق تقرير المصير أو الاستقلال السياسي لشعب من الشعوب، أو لطائفة أو لأقلية من الأقليات التي تقيم داخل دولة من الدول، أو للاحتجاج على موقف أو سياسة تتبعها دولة ما، أو رغبة في إنزال الضرر بمصالح دولة معينة وإرباك وسائل نقلها الخارجية، أو لإنقاذ حياة بعض المناضلين أو الرفاق المحتجزين في سجون دولة من الدول.

ومن أمثلة ذلك قيام بعض أفراد المقاومة الشعبية اللبنانية في ١٤ يونيو سنة ١٩٨٥ باختطاف إحدى الطائرات الأمريكية بعد إقلاعها من مطار أثينا بهدف الإفراج عن المعتقلين الشيعة في سجون إسرائيل، كذلك قيام مجموعة تابعة للجهة الشعبية لتحرير فلسطين في أغسطس سنة ١٩٧٠ باختطاف ثلاث طائرات إحداها تابعة لشركة الخطوط الجوية العالمية الأمريكية (TWA) والثانية تابعة لشركة الطيران السويسرية، والثالثة لشركة الخطوط الجوية البريطانية. حيث تم إجبار الطائرات الثلاث على الهبوط في مطار مهجور بالأردن<sup>(١)</sup>.

وكان الهدف من وراء الاختطاف هو إطلاق سراح عدد من الفدائيين العرب في السجون الإسرائيلية والألمانية والسويسرية والبريطانية. وقد تم بالفعل الاستجابة لبعض مطالب الخاطفين.

كذلك تقوم المجموعات الإرهابية التابعة للحزب الكردي التركي بمهاجمة بعض المصالح التركية داخل وخارج تركيا بهدف الحصول على حق تقرير المصير للأقلية الكردية في تركيا، أو ردا على قيام الجيش التركي بمهاجمة الثوار الأكراد. وقد يتم استخدام العنف لتحقيق أغراض اقتصادية فقد بررت بعض الجماعات

(١) راجع في تفصيلات هذه الحوادث:

Mickolus., op. cit., pp. 208-209.

Narinder Aggarwal: Political aspects of Hijacking, Air Hijacking, An International Perspective, Int. Conciliation No. 585, Nov. 1971.

الفدائية الفلسطينية، مهاجمة خطوط الطيران الإسرائيلي «العال» بالقول بأن هذه الشركة التي تمتلكها الدولة العبرية، هي التي تؤمن الاتصال الجوي لإسرائيل، وهي التي تحمل السواح والزوار والمساعدات لإسرائيل، وهي التي تنقل معدات الحرب والدمار للكيان الصهيوني. وهكذا فإن ضرب هذه الطائرات ينزل ضررا ماديا واقتصاديا بإسرائيل ويؤدي إلى الحد من حركة السياحة التي تعتبر مصدرا مهما من مصادر الدخل الإسرائيلي<sup>(١)</sup>.

وكثيرا ما تلجأ المنظمات الثورية إلى الاستيلاء على الطائرات المدنية في الجو بهدف جذب انتباه الرأي العام العالمي إلى قضية يدافعون عنها، أو المظالم التي يتعرضون لها، أو لكسب تأييد قطاعات واسعة من الرأي العام العالمي<sup>(٢)</sup>.

وقد تهدف أعمال القرصنة الموجهة إلى الطيران المدني الدولي إلى تحقيق مآرب ذاتية<sup>(٣)</sup>، كالرغبة في مغادرة دولة معينة، أو الحصول على فدية مالية، أو الهروب من تنفيذ أحكام جنائية. ففي ١٧ يناير سنة ١٩٧١ اختطف ثلاثة من الأمريكيين السود تطاردهم الشرطة الأمريكية لارتكابهم جريمة قتل أحد رجال الأمن، طائرة تابعة للخطوط الجوية العالمية، وهبطوا بها في كوبا. وفي ٢٥ نوفمبر سنة ١٩٧١ تمكن مواطن أمريكي من خطف طائرة بوينج وطالب شركة الطيران التي تتبعها الطائرة بفدية مقدارها ٢٠٠ ألف دولار ومظلة، وتمكن من الحصول على هذه المطالب بعد هبوط الطائرة في أحد المطارات، وعندما عادت الطائرة إلى الجو وابتعدت عن المطار قفز منها في الظلام. وفي نهاية عام ١٩٩٣ تمكن بعض الأشخاص في روسيا من الاستيلاء على حافلة تضم بعض طلاب المدارس بصحبة بعض المدرسين، حيث طلبوا بعد ذلك انتقا لهم بصحبة الرهائن وكذلك الحصول على عشرة ملايين دولار. وقد استجابت

(١) د. محمد المجذوب «خطف الطائرات» معهد البحوث والدراسات العربية. المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ١٩٧٤.

(٢) المرجع السابق ص ١٩٨ - ١٩٩، راجع أيضا د. أحمد جلال عز الدين: «الارهاب والعنف السياسي» دار الحرية للطباعة والنشر - القاهرة ١٩٨٦ ص ١٥١ - ١٦٢.

Mickolous: Transnational Terrorism, op. cit.

(٣)

السلطات الروسية لمطالبهم حفاظا على أرواح الرهائن. وقد انتهت العملية بعد عدة أيام باستسلام الخاطفين واسترداد المبلغ الذي حصلوا عليه.

وتتم عملية الاستيلاء على الطائرات في الجو من خلال العنف أو التهديد به الذي يمارسه الخاطف على قائد الطائرة. وفي العديد من الحالات صاحب الاستيلاء على الطائرة عنف آخر يقع على ركاب الطائرة أو طاقم خدمتها، يؤدي إلى إزهاق أرواح بعض الركاب أو طاقم الخدمة.

ويسلك مختطف الطائرات من أجل السيطرة على الطائرة أساليب عديدة تشمل استخدام الأسلحة النارية، أو القنابل اليدوية، أو المتفجرات، أو الأسلحة البيضاء، وفي بعض الأحيان الأسلحة الزائفة<sup>(١)</sup>.

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

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

ومع ازدياد العمليات الإرهابية الموجهة للطيران المدني، والجرائم التي ترتكب على متن الطائرات المدنية، أو ضد سلامة منشآت الطيران المدني، سعت الدول من خلال منظمة الطيران المدني إلى إبرام اتفاقيات دولية تهدف إلى النهوض

(١) هيثم أحمد الناصري: «خطف الطائرات» دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر. بيروت ١٩٨٨ ص ٢٨ - ٣٣.

بالتعاون الدولي في مجال منع وقمع الجرائم الموجهة إلى سلامة الطائرات المدنية. وبالفعل تمت الموافقة على اتفاقية طوكيو لسنة ١٩٦٣ الخاصة بالجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، واتفاقية لاهاي سنة ١٩٧٠ والمتعلقة بمنع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، وأخيرا اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٧١ في منع الأفعال غير القانونية الموجهة ضد سلامة الطيران المدني.

وستتناول في المبحث التالي المبادئ والأحكام الأساسية الواردة في هذه الاتفاقيات لتسليط الضوء على المبادئ والحلول التي أتت بها هذه الاتفاقيات لمنع حدوث الجرائم الموجهة إلى سلامة الطائرات، أو ملاحقة مرتكبيها وتضييق الخناق عليهم وصولا إلى إنزال العقاب بهم.

والواقع أن دراسة هذه الاتفاقيات تعد ضرورة لفهم أحكام القانون الكويتي الجديد بشأن سلامة الطائرات والملاحة الجوية.

### المبحث الثاني

## الاتفاقيات الدولية العامة في شأن الجرائم الموجهة لسلامة الطيران المدني الدولي

إزاء تصاعد ظاهرة القرصنة الجوية، والاستيلاء غير المشروع على الطائرات، مع ما يترتب على ذلك من مخاطر جسيمة للمسافرين بطريق الجو، وأطقم تشغيل وخدمة الطائرات، فضلا عما يترتب عليها من مخاطر للطائرات ذاتها ولمنشآت الملاحة الجوية.. فقد دعت العديد من المنظمات الدولية وخاصة منظمة الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة وخاصة منظمة الطيران المدني إلى ضرورة التعاون بين الدول لقمع ومنع هذه الظاهرة. كذلك اهتمت العديد من المنظمات الدولية غير الحكومية بهذه الظاهرة كالاتحاد الدولي لجمعيات طياري الخطوط الجوية، والجمعية الدولية للنقل الجوي (IATA)، ودعت إلى بذل الجهود لوضع الضوابط القانونية والإدارية لمنع هذه الظاهرة أو الحد منها.

ويعود الفضل الأكبر في إعداد الاتفاقيات الدولية لقمع أعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، أو تلك الأعمال الموجهة إلى سلامة الطائرات ومنشآت الملاحة الجوية، إلى منظمة الطيران المدني الدولية. فمن خلال جهود تلك المنظمة أمكن إعداد ثلاث اتفاقيات<sup>(١)</sup> دولية وهي: اتفاقية طوكيو سنة ١٩٦٣ في شأن الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة، واتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ بشأن منع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، واتفاقية مونتريال لسنة ١٩٧١ في شأن منع الأفعال غير القانونية الموجهة ضد سلامة الطيران المدني.

ويكتسب إبرام هذه الاتفاقيات الدولية الهادفة إلى حماية مرفق النقل الجوي الدولي أهمية كبيرة. فمن ناحية يترتب على إبرام هذه الاتفاقيات توسيع وتجانس إن لم يكن توحيد نطاق التجريم الدولي والوطني للأفعال التي ترتكب ضد سلامة هذا المرفق، وإلزام الدول الأطراف، إن لم تكن قد فعلت ذلك، على إدخال مفهوم الجريمة الموجهة لسلامة الطيران المدني في تشريعاتها العقابية<sup>(٢)</sup>.

(١) E. McWhinney: *Illegal diversion of Aircraft in International Law*, R.C.A.D.I., T. 138, (١) 1973, P. 267-269.

G. Guillaume : "Le terrorisme aerien" in "Terrorisme - international, Pedone, Paris, 1976/1977

A. Granault : *Le détournement d'aeronef et les autres - atteintes a la surete de l'aviation civile*, Colloque de la S.F.O.A.S., les 24 - 25 Oct. 1979, No. 2, 1979, PP. 143 - 149

St. Plaivski : "le détournement d'aeronef, R. de Science - Criminelle et de droit penal, 1973, PP. 305-312

E. du Pontavice : " Le détournement d'aeronef et les autres atteintes a la surete de l'aviation civile". R.F.D.A., 1978 PP. 26 - 35.

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

راجع بهذا الخصوص: قانون الجرائم الأسترالي بشأن سلامة الطائرات رقم ٦٤ لسنة ١٩٦٣، والقانون الكويتي بشأن الاستيلاء غير المشروع على الطائرات سنة ١٩٦٩، والقانون الياباني لسنة ١٩٦٩ بشأن الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، والقانون الإنجليزي بشأن اختطاف الطائرات لسنة ١٩٧١، وقانون الطيران الاتحادي لسنة ١٩٨٥ في الولايات المتحدة المعدل بالقانون رقم ٨٧ - ١٩٧ لسنة ١٩٦١ الذي يعالج القرصنة الجوية.

ومن ناحية أخرى تساهم هذه الاتفاقيات الدولية في إلزام الدول باتخاذ التدابير القانونية وغيرها من التدابير الأخرى لمنع وقوع الجريمة الموجهة إلى سلامة الطيران المدني، وقمعها إذا ارتكبت، وإحالة مرتكبيها إلى محاكمها الوطنية لإنزال العقاب بهم جراء ما اقترفوه، أو تسليمهم إلى الدولة التي تطلب ذلك إذا كانت هناك بعض الموانع القانونية التي تحول دون إحالة المتهمين إلى المحاكم الوطنية<sup>(١)</sup>.

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

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

وسنحاول في هذا المبحث دراسة الأحكام الأساسية الواردة في كل اتفاقية من

---

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

الاتفاقيات سألقة الذكر. بهدف إيضاح الأسباب التي دعت إلى إبرامها والهدف الذي تسعى إلى تحقيقه، والتدابير والإجراءات التي نصت عليها.

ولهذا سينقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية:

المطلب الأول: اتفاقية طوكيو سنة ١٩٦٣ .

المطلب الثاني: اتفاقية لاهاي سنة ١٩٧٠ .

المطلب الثالث: اتفاقية مونتريال سنة ١٩٧١ .

### المطلب الأول

#### اتفاقية طوكيو في شأن الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات

أولاً: خلفية تاريخية حول إعداد الاتفاقية:

اهتمت منظمة الطيران المدني الدولي<sup>(١)</sup> من خلال اللجنة القانونية التابعة لها، بتحديد مبادئ الاختصاص القضائي، وتعيين القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي ترتكب على متن طائرة في حالة طيران، ومنح قائد الطائرة سلطات قانونية على الطائرة وملاحيتها وركابها، وقد تم بالفعل في سنة ١٩٥٩ من خلال اللجنة القانونية الفرعية المنشأة لهذا الغرض إعداد «مشروع اتفاقية في شأن الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة»<sup>(٢)</sup>.

وقد خضع هذا المشروع للتعديل في اجتماع اللجنة في مونتريال لعام

---

(١) منظمة الطيران المدني الدولي هي إحدى المنظمات المتخصصة لمنظمة الأمم المتحدة، أنشئت في سنة ١٩٤٧، ويدخل في مهامها طبقاً لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ مهمة تسيير وضمان سلامة الطيران المدني من بلد إلى آخر ومقر المنظمة مدينة مونتريال بكندا.

(٢) Legal Committee, 12th Session, Munich, 18 August - 4, September, 1959, Vol. 11, Doc., (٢)  
ICAO Doc. 8137 - LC / 147 - 2 PP. 1 - 4

١٩٦٢<sup>(١)</sup>، وأقرت صيغته النهائية في اجتماع روما في صيف العام نفسه. وطرح المشروع من قبل منظمة الطيران المدني على مؤتمر دولي عقد بمدينة طوكيو سنة ١٩٦٣ في الفترة من ٢ أغسطس إلى ١٤ سبتمبر سنة ١٩٦٣. وبعد إدخال بعض التعديلات عليه، وافق المؤتمر في الرابع عشر من شهر سبتمبر سنة ١٩٦٣ على اتفاقية طوكيو في شأن الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات.

### ثانيا: أحكام عامة بشأن الجرائم والأفعال التي تقع على متن الطائرة:

ومن بين الست والعشرين مادة التي تتكون منها اتفاقية طوكيو، عالجت مادة وحيدة فقط موضوع اختطاف الطائرات، وإن كانت المواد الأخرى من الاتفاقية تظل ذات أهمية لموضوع اختطاف الطائرات، نظرا لأنها تحدد المبادئ المتعلقة بالاختصاص القضائي والسيطرة على الطائرة، وهي مبادئ تصلح أيضا للتطبيق على جريمة اختطاف الطائرة. فالمادة الثالثة من الاتفاقية تقضي باختصاص دولة تسجيل الطائرة في ممارسة اختصاصها القضائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن تلك الطائرة. وتمنح المادة الرابعة الاختصاص الجنائي في حالات معينة كحالة ما إذا كان للجريمة أثر في إقليم تلك الدولة، أو أن يكون قد ارتكب الجريمة أحد رعاياها، أو أنها ارتكبت ضد أحد رعاياها، أو أحد الأشخاص المقيمين فيها إقامة دائمة، أو في حالة الجريمة ضد أمن الدولة.

كذلك تمنح الاتفاقية (المواد ٥ - ١٠) سلطات واسعة لقائد الطائرة المعنية. فلقائد الطائرة سلطة اتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة فيها، أو للمحافظة على النظام على متن الطائرة، أو لتسليم شخص ارتكب أو شرع في ارتكاب إحدى الجرائم المنصوص عليها في م ١/١٢

(١) راجع النص الفرنسي لهذه الاتفاقية في:

La lutte contre la Piraterie Aérienne, op. cit. P. 13

راجع النص العربي في منشورات جامعة الدول العربية - مجلس الطيران المدني للدول العربية. وقد دخلت الاتفاقية دور النفاذ في ٤ ديسمبر ١٩٦٩.

من الاتفاقية، أو إنزال ذلك الشخص من الطائرة إذا اعتقد استنادا إلى أسباب معقولة أن الشخص المعني قد ارتكب أو شرع في ارتكاب الأفعال المنصوص عليها في المادة الأولى.

وهكذا فإن النصوص سالفة الذكر وإن لم تتعلق بشكل خاص بجريمة الاستيلاء أو خطف الطائرة، إلا أنها تظل صالحة في هذه الحالة، وخاصة في حالة ما إذا تمكن قائد الطائرة من إحباط محاولة الاستيلاء على الطائرة، وتسليم الشخص المسؤول عن هذه المحاولة إلى سلطات الدولة التي تهبط الطائرة في إقليمها.

### ثالثا: الأحكام الخاصة بالاستيلاء غير المشروع على الطائرة:

كما ذكرنا عالجت المادة الحادية عشرة من اتفاقية طوكيو موضوع الاستيلاء غير المشروع على الطائرة. وتنص هذه المادة على ما يلي:

١ - «إذا ارتكب شخص على متن طائرة في حالة طيران عن طريق القوة أو التهديد باستخدامها فعل التدخل في استعمال الطائرة أو الاستيلاء عليها أو ممارسة السيطرة غير المشروعة على الطائرة، أو إذا شرع في ارتكاب مثل ذلك الفعل، فإن على الدول المتعاقدة أن تتخذ جميع التدابير المناسبة لإعادة السيطرة على الطائرة إلى قائدها الشرعي أو للمحافظة على سيطرته عليها.

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

ويتضح من هذا النص ضرورة توافر خمسة<sup>(١)</sup> شروط أو عناصر في عملية السيطرة غير المشروعة على الطائرة حتى يمكن تطبيق التدابير المنصوص عليها في الاتفاقية:

(١) د. محمد المجذوب المرجع السابق ص ١٢٤ ، راجع أيضا د. سمعان بطرس فرج الله: «تغيير مسار الطائرات بالقوة» المجلة المصرية للقانون الدولي ، ١٩٦٩ ص ١٧١ .

١- أن يكون الفعل المرتكب عملا غير مشروع:

وهذا معنى أن يصدر الفعل من شخص ليس له الحق أو الصفة للتحكم في الطائرة أو فرض رقابته عليها. وهكذا فإن قائد الطائرة الذي يطير بها مخالفا لأوامر رؤسائه لا يعتبر حسب الاتفاقية خاطفا.

والواقع أن تحديد تلك المشروعية يمكن أن يتم في ضوء الاتفاقيات الدولية التي تنظم الملاحة الجوية أو إلى التشريعات الوطنية، وخاصة قانون الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها.

٢- أن يتم الفعل عن طريق استخدام العنف أو التهديد باستخدامه:

وقد ثار التساؤل عما إذا كان هذا العنف يعني استخدام القوة المادية فقط، أم يشمل جميع وسائل الضغط والتأثير الأخرى.

طبقا للنص الإنجليزي للمادة الحادية عشرة، فالمقصود هو لفظ القوة Force، وهو ما يعني القوة المادية وحدها. في حين أن النص الفرنسي يستخدم كلمة العنف Violence يشمل القوة المادية ووسائل الضغط الأخرى سواء أكانت مادية أم معنوية. ونحن نميل إلى المعنى الذي توصي به الصياغة الإنجليزية للنص، أي استخدام القوة المادية.

٣- أن يقع الفعل على متن الطائرة:

وهذا يعني أن الاتفاقية قد استبعدت حالات الاستيلاء على الطائرة من خارج الطائرة، ومثال ذلك قيام طائرات حربية بإجبار طائرة مدنية على تغيير مسارها والهبوط بها في دولة ما. وهذا ما حدث بالفعل عندما قامت الطائرات الحربية الأمريكية في شهر أكتوبر سنة ١٩٨٥ بإجبار طائرة مدنية مصرية على الهبوط في جزيرة صقلية الإيطالية، نظرا لاتهام بعض ركابها من الفلسطينيين بارتكاب أعمال إرهابية ضد بعض رعايا الولايات المتحدة الذين كانوا على متن السفينة أكيلى لاورو. وكذلك قيام الطائرات الإسرائيلية بإرغام طائرة مدنية ليبية متجهة إلى دمشق

على الهبوط في إسرائيل لاعتقادهم بوجود بعض قادة إحدى المنظمات الفلسطينية على متنها<sup>(١)</sup>.

### ٤- أن يقع الفعل أثناء الطيران:

وهذا الشرط يعني أن الاتفاقية تهتم بحماية الطائرة وهي «في حالة طيران»، وليس في أية حالة أخرى. وطبقا لنص المادة الأولى الفقرة الثالثة يبدأ الطيران منذ اللحظة التي يتم فيها تشغيل القوة المحركة للطائرة من أجل الإقلاع حتى اللحظة التي ينتهي فيها هبوط الطائرة.

فإذا توافرت هذه الشروط تحققت عملية السيطرة غير المشروعة على الطائرة، وتعين على الدول الأطراف في الاتفاقية اتخاذ التدابير المنصوص عليها في الاتفاقية وتشمل: إعادة السيطرة على الطائرة إلى قائدها الشرعي، السماح للركاب وطاقم الطائرة بعد الهبوط بمواصلة السفر في أقرب فرصة ممكنة، إعادة الطائرة بعد هبوطها، وإعادة حمولتها إلى من لهم حق حيازتها، السماح للطائرة بالإقلاع والسفر في أسرع وقت.

### رابعا: التدابير التي تتخذ ضد الخاطف:

تقضي المادة الثالثة عشرة الفقرة الثانية باتخاذ عدة تدابير ضد الخاطف. فعلى أي من الدول المتعاقدة أن تقبض على أي شخص يشتبه في ارتكابه أحد الأفعال المنصوص عليها في م ١/١١، وكذلك اتخاذ التدابير اللازمة لضمان بقاءه في إقليم الدولة التي هبطت في إقليمها الطائرة إلى الوقت المعقول واللازم لإتمام الإجراءات الجنائية أو إجراءات التسليم. على أن تنفيذ هذا الالتزام منوط بالسلطة التقديرية

(١) وهذا يعني أن واضعي اتفاقية طوكيو قد انصرف ذهنهم فقط إلى الجرائم التي ترتكب على متن الطائرة من قبل الأفراد فقط، أما أعمال الاستيلاء غير المشروع من خارج الطائرة وهي لا تقل خطورة عما يرتكبه الأفراد فإنها تخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقية.

للدولة المعنية، فقد تكتفي هذه الأخيرة باستجواب الخاطف وإطلاق سراحه إذا تأكدت من عدم ثبوت التهمة ضده.

والملاحظ أن اتفاقية طوكيو لم تفرض على الدولة المتعاقدة التي يوجد المتهم بحوزتها محاكمته أمام محاكمها أو تسليمه إلى الدولة التي تطلب ذلك، والالتزام الذي تتحمل به هو واجبها عند القبض على المتهم أن تخطر دولة تسجيل الطائرة أو الدولة التي ينتمي إليها الشخص المقبوض عليه بحقيقة هذا الإجراء، والظروف التي أدت إلى اتخاذه، كذلك إرسال نتائج التحقيق الأولى الذي تجريه إلى هذه الدول وعزمها أو عزوفها عن ممارسة اختصاصها لهذا الخصوص<sup>(١)</sup>.

### خامسا: الجوانب السلبية لاتفاقية طوكيو:

تعد اتفاقية طوكيو أول محاولة قانونية لمواجهة اختطاف الطائرات، أو الاستيلاء غير المشروع عليها، إلا أنه يؤخذ على الاتفاقية مايلي:

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

٢ - لم يرد في الاتفاقية ما يدل على إلزام الدول الأطراف باعتبار الاستيلاء غير المشروع على الطائرة جريمة تستوجب العقاب. وهذا يعني أن الاتفاقية تركت مسألة تجريم الأفعال التي تتم على متن الطائرة للتشريعات العقابية الوطنية.

(١) م ٥/١٣٣ من الاتفاقية.

- ٣ - لم تلزم الاتفاقية دولة هبوط الطائرة باتخاذ بعض الإجراءات القمعية ضد الخاطف أو تسليمه للدولة التي تطلب ذلك. ومن هذا المنطلق يمكن القول بأن الاتفاقية تهتم بالدرجة الأولى بتأمين إعادة السيطرة على الطائرة لمن له الحق في ذلك.
- ٤ - لا تضع الاتفاقية قاعدة لتحديد الأولوية في ممارسة الاختصاص بالنسبة لجريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة. وطبقاً لأحكام الاتفاقية هناك عدة دول تعتبر نفسها ذات اختصاص لمعاقبة الجريمة، وقد ينشأ عن ذلك تنازع بخصوص ممارسة هذا الاختصاص.

وباختصار عجزت اتفاقية طوكيو عن تقديم معالجة فعالة وشاملة لمشكلة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، ومن ثم فقد اهتمت منظمة الطيران المدني الدولية بإعداد اتفاقية جديدة لقمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات وهي اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ والتي نتناولها بالبحث في النقطة التالية.

### المطلب الثاني

#### اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

إزاء تصاعد عمليات القرصنة الجوية، والاستيلاء غير المشروع على الطائرات في الجو، ومع عجز اتفاقية طوكيو عن قمع حوادث «اختطاف الطائرات»، قرر مجلس منظمة الطيران المدني في دورته الخامسة والستين<sup>(١)</sup> إحالة مسألة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات إلى اللجنة القانونية التابعة للمنظمة لإعداد مشروع اتفاقية دولية لتجريم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، وفرض عقوبات مشددة على مرتكبيها. وفي مؤتمر دبلوماسي دعت إليه المنظمة في ديسمبر سنة ١٩٧٠، تمت الموافقة في مدينة لاهاي<sup>(٢)</sup> على مشروع الاتفاقية الجديدة<sup>(٣)</sup>.

ICAO Doc. 8838 LC / 157, P. 37

(١)

(٢) راجع وثيقة منظمة الطيران رقم ٨٨٣٨ .

ICAO. Doc. 8979, LC/165

(٣)

ويتضح من ديباجة الاتفاقية أن الهدف الأساسي الذي تسعى الاتفاقية <sup>(١)</sup> إلى تحقيقه هو قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات. وتشير الديباجة إلى أن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية تأخذ بعين الاعتبار أن الأفعال غير القانونية للاستيلاء على الطائرات أو ممارسة السيطرة عليها أثناء الطيران تجعل عرضة للخطر سلامة الأشخاص والممتلكات، وتؤثر تأثيرا خطيرا في تشغيل الخدمات الجوية الدولية، وتزعزع ثقة شعوب العالم في سلامة الطيران المدني.

وقد أعدت الاتفاقية <sup>(٢)</sup> على نحو تستطيع معه الدول أن تصبح أطرافا بها دون حاجة إلى الانضمام إلى اتفاقية طوكيو سنة ١٩٦٣، وروعي كذلك تجنب حدوث تناقض بين نصوص الاتفاقيتين حتى لا يؤدي انضمام الدولة إلى كليهما إلى إثارة مشاكل بشأن تفسير وتطبيق الأحكام الواردة فيهما.

وسنحاول هنا دراسة أهم الأحكام الأساسية الواردة في الاتفاقية:

### أولاً: اعتبار الاستيلاء غير المشروع على الطائرة جريمة يعاقب عليها بعقوبات مشددة:

نصت اتفاقية لاهاي صراحة على اعتبار الاستيلاء غير المشروع على الطائرة <sup>(٣)</sup> جريمة يتعين العقاب عليها. فقد نصت المادة الأولى على أن يعد مرتكبا للجريمة أي شخص على متن طائرة في حالة طيران، يقوم بصورة غير قانونية، بالقوة أو التهديد بالقوة أو أي شكل آخر من أشكال الإكراه بالاستيلاء على الطائرة، أو ممارسة السيطرة عليها أو يشرع في ارتكاب هذه الأفعال.

(١) دخلت الاتفاقية دور النفاذ في ١٤/١٠/١٩٧١.

(٢) راجع النص الفرنسي للاتفاقية في:

La lutte contre la Piraterie Aerienne, op. cit., P. 17

والنص الإنجليزي في:

int L.M. 1970

S. Jacob: "La Piraterie Aerienne" Revue internationale de droit penal, 1970, P. 165 (٣)

G. Guillaume: Terrorisme et droit international - R.C.A.D.I., T. 215, 1989 / III, P. 327 et s

وبهذا الخصوص تختلف اتفاقية لاهاي عن طوكيو. فلم يرد في هذه الأخيرة أي نص على اعتبار السيطرة غير المشروعة على الطائرة في حالة طيران جريمة، وإنما تركت هذه المسألة لتقدير الدول.

وعلى الرغم من أن اتفاقية لاهاي تنص صراحة على اعتبار هذه الجريمة جريمة دولية، إلا أنه من الناحية العملية سترتب على انضمام الدول إلى هذه الاتفاقية التزامهم بتعديل تشريعاتهم العقابية السارية بحيث ينص فيها صراحة على اعتبار فعل الاستيلاء غير المشروع جريمة مما يجعلها أشبه بالجريمة الدولية<sup>(١)</sup>.

هذا وإن كان يبدو لنا الآن أن هذه الجريمة أصبحت من الجرائم الدولية بسبب دخولها في القانون الدولي الجنائي العرفي.

ويؤيدنا في هذا النظر العديد من كتاب وشرح القانون الدولي الجنائي وخاصة إذا أخذنا في الاعتبار أن معظم التشريعات العقابية في النظم القانونية الرئيسية في العالم تعتبر اختطاف الطائرات جريمة يعاقب عليها، كما أن الضمير العام للدول والشعوب والأفراد قد استقر على إجرامية هذه الأفعال وضرورة اتخاذ التدابير القمعية للحد منها، وخاصة على المستوى الدولي.

(١) الجدير بالذكر أن محاولات قد بذلت على اعتبار جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بمثابة جريمة دولية. فقد تقدم الاتحاد الدولي لعمال النقل بمجموعة من المقترحات إلى اللجنة الفرعية للجنة القانونية للمنظمة الدولية للطيران المدني لمكافحة حوادث اختطاف الطائرات أو الإقلاق منها، منها اعتبار واختطاف الطائرات المستخدمة في رحلات جوية منتظمة أو الاعتداء المسلح على الطائرات سواء وقع على الأرض أو في الجو بمثابة جريمة دولية. Doc ICAO 8338.

كذلك تقدمت سويسرا إلى مؤتمر لاهاي سنة ١٩٧٠ باقتراح يجعل الاستيلاء غير المشروع على الطائرات جريمة دولية، وأن ينص على ذلك في صياغة المادة الأولى من الاتفاقية. أيضا تقدم ممثل الولايات المتحدة في منظمة الطيران المدني إلى الأمين العام للمنظمة بخطاب بتاريخ ٣١ يناير ١٩٦٩ يطلب فيه إضافة بروتوكول إلى اتفاقية طوكيو سنة ١٩٦٣ يتضمن النص على أن الاستيلاء غير المشروع على طائرة في حالة طيران يعد ارتكاباً «لجريمة الدولية لاختطاف الطائرات».

ولم تكتف اتفاقية لاهاي بالنص على اعتبار أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرة جريمة، بل نصت المادة الثانية منها على التزام الدول الأطراف بالعقاب عليها بعقوبات مشددة Peines severes ولم تحدد الاتفاقية المقصود «بالعقوبات المشددة» ، وإن كنا نرى أنها تشمل السجن أو الحبس لمدد غير قصيرة، هذا إذا لم تر الدولة المعنية العقاب عليها بعقوبات أشد كالإعدام، وخاصة في الحالات التي تؤدي فيها الجريمة إلى وفاة أشخاص على متن الطائرة.

ولقد حاولت عدة دول أثناء إبرام الاتفاقية إدخال بعض الإضافات إلى النص لتحديد المقصود بالعقوبة المشددة. فقد اقترحت بولندا والاتحاد السوفيتي إضافة تعبير العقوبات الجنائية المشددة. ورأت رومانيا أن تكون العقوبة سالبة للحرية. وذهبت النمسا وإيطاليا إلى أن تكون العقوبات المطبقة لا تقل عن تلك التي ينص عليها تشريع الدولة المعنية بشأن الاعتداءات العمدية على حياة الأشخاص.

غير أن هذه المقترحات قد اصطدمت بعقبة اختلاف الأنظمة القانونية فيما يتعلق بقمع الجرائم، ولهذا رأى النص على عقوبات مشددة دون تفاصيل أخرى.

### ثانيا: العناصر الواجب توافرها في جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة:

عرّفت المادة الأولى من اتفاقية لاهاي العناصر الواجب توافرها في جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة التي التزمت الدول بقمعها، والتي يمكن أن يصبح فاعلوها محلا للتسليم أو المحاكمة. ولقد تركت هذه المادة للمشرع الوطني سلطة تسمية وتوصيف هذه الجريمة.

وطبقا للمادة الأولى يعد مرتكبا لجريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة: «أي شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران<sup>(1)</sup> يقوم بطريقة غير قانونية، بالقوة أو التهديد بالقوة أو أي شكل آخر من أشكال الإكراه بالاستيلاء على الطائرة أو ممارسة السيطرة عليها أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال أو: (ب) يكون شريكا لشخص يقوم أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال».

ومن هذا التعريف يمكن استخلاص الأركان الأساسية للجريمة وهي:

### ١- أن يتم الفعل الإجرامي على متن طائرة:

ف فعل الاستيلاء غير المشروع على الطائرة ينبغي أن يتم على متنها. ولهذا يخرج عن إطار تطبيق الاتفاقية أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرة التي تتم من خارجها، والتي قد تتأتى من خلال استعمال الطائرات الحربية، أو التهديد باستخدام المضادات الأرضية كالصواريخ التي توجه إلى الطائرات.

ويبدو أن واضعي الاتفاقية قد حصروا فكرهم في الجرائم على التي ترتكب من قبل أشخاص على متن الطائرة، واستبعدوا جريمة الاستيلاء غير المشروع على التي ترتكب من قبل سلطات دولة ما أو بناء على أمر أو تحريض منها.

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

وبهذا الخصوص يمكن الإشارة إلى بعض حوادث الطيران المأساوية التي نشأت بسبب تدخل الطائرات الحربية لإجبار بعض الطائرات المدنية على الهبوط في دولة ما، نذكر من ذلك حادثة إسقاط الطائرات الإسرائيلية لطائرة مدنية ليبية فوق شبه جزيرة سيناء<sup>(١)</sup>، ومصرع جميع ركابها، وكذلك حادثة إسقاط الطائرة

(١) في ٢١ فبراير ١٩٧٣ اسقطت المقاتلات الإسرائيلية فوق صحراء سيناء المحتلة طائرة تابعة للخطوط الجوية الليبية كانت متجهة إلى مدينة القاهرة، وقد أسفر هذا الهجوم عن مقتل جميع من فيها وعددهم ١٠٦ أشخاص.

في ٢٢ يوليو ١٩٧١ أجبرت الحكومة الليبية طائرة تابعة للخطوط الجوية البريطانية المتجهة في رحلة من لندن إلى الخرطوم بالهبوط في مدينة بنغازي، وقامت السلطات الليبية فور هبوط الطائرة باعتقال سودانيين من زعماء الحكومة الجديدة في السودان، وقد تم إعدامهم بمجرد تسليمها إلى الحكومة السودانية السابقة التي تمكنت بعد ذلك من استعادة الحكم في البلاد.

السوفيتية لطائرة ركاب مدنية كورية فوق الأراضي السوفيتية، مما أثار في الحالتين ردود فعل دولية شديدة من الاستنكار والإدانة.

### ٢- استعمال القوة أو التهديد باستعمالها:

يشترط أن يتم الاستيلاء غير المشروع على الطائرة عن طريق استخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو من خلال أي شكل آخر من أشكال الإكراه. فالاتفاقية تركز على الاستيلاء غير المشروع الذي ينشأ من خلال العنف أو التهديد باستخدامه.

وأثناء إعداد الاتفاقية اقترحت بعض الدول توسيع نطاق تطبيق الاتفاقية بحيث تستوعب كل أفعال الاستيلاء والسيطرة على الطائرة أيا كانت الوسائل المستعملة لارتكابها، حتى يمكن تغطية حالات الاستيلاء والسيطرة على الطائرة من خلال التدليس أو الغش أو الخداع أو الرشوة، ولكن اعترضت معظم الدول على الفكرة نظرا لأن هذه الوسائل الأخيرة لا تعرض سلامة الطائرة أو الركاب للخطر<sup>(١)</sup>.

### ٣- حدوث الفعل أثناء الطيران:

يشترط لحدوث جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة، أن ترتكب أعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرة وهي في حالة طيران.

وتكون الطائرة في حالة طيران «منذ اللحظة التي يتم فيها إغلاق كل أبوابها الخارجية عقب شحنها حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من هذه الأبواب بغرض تفريغ الطائرة، وفي حالة الهبوط الاضطراري تظل الطائرة في حالة طيران حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة مباشرة مسؤولياتها تجاه الطائرة والأشخاص الموجودين على متنها»<sup>(٢)</sup>.

(١) وفي هذا المعنى يذهب أحد الكتاب إلى القول:

En utilisant cette redaction ses auteurs ont entendu limiter "le contenu conventionnel de l'infraction a certains actes particulièrement dangereux pour l'aviation civile

Cf. G. Guillaume : Le terrorisme aerien", op. cit., P. 29

(٢) م ١/٣ من الاتفاقية.

وتختلف اتفاقية لاهاي في تحديد معيار «حالة الطيران» عن اتفاقية طوكيو. فهذه الأخيرة تأخذ بمعيار تشغيل القوة المحركة للطائرة، وانتهاء فترة الهبوط. أما طبقا لاتفاقية لاهاي لا يعد الاستيلاء على الطائرة الرابضة في المطار غير مغلقة الأبواب جريمة في حكم الاتفاقية.

#### ٤- ارتكاب أعمال الاستيلاء بصورة غير قانونية:

ويشترط لتجريم الأفعال غير المشروعة على الطائرة أن تتم بصورة غير قانونية أو غير مشروعة. ومن ثم يتم استبعاد تجريم الأفعال التي تستند إلى مبرر قانوني أو الحق في الدفاع الشرعي أو غير ذلك من صور الاستيلاء المشروع على الطائرة.

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

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

ويبدو لنا أن نص المادة الأولى من الاتفاقية يتحدث عن الجرائم التي ترتكب على متن الطائرة، ومن ثم فهو يفترض إذن وجود الشريك على متن الطائرة، ولهذا لا ينصرف حكم النص إلى الشريك الموجود خارج الطائرة. غير أن هذا لا يمنع التشريعات الوطنية من معاقبة أعمال المشاركة في الاستيلاء على الطائرة والتي تحدث خارج الطائرة. وتؤيد الأعمال التحضيرية للاتفاقية هذا الرأي الذي نميل إليه<sup>(١)</sup>.

Cf. G. Guillaume: "Le terrorisme aerien" op. cit. p.30.

(١)

د. محمد المجذوب ص ١٤٧ .

## ٥- الاستيلاء على طائرة، أو السيطرة على قيادتها:

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

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

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

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

وإذا تحققت جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة بحق المتهم أو المتهمين فإن ذلك يفتح الطريق أمام سلطات الدولة، أو الدول المعنية، لتطبيق التدابير القمعية<sup>(١)</sup> الواردة في الاتفاقية والتي تشمل إما المحاكمة أو التسليم وكذلك بعض التدابير القسرية الأخرى.

(١) راجع المواد ٤، ٦، ٧، ٨ من اتفاقية لاهاي.

ثالثا: التدابير العقابية لجريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة: القبض، المحاكمة، التسليم:

تضمنت اتفاقية لاهاي مجموعة من التدابير القمعية لجريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة تلتزم بها الدول المتعاقدة بمراعاتها وتشمل ما يلي:

### ١- المحاكمة:

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

وقد ورد هذا الحكم في نص المادة السابعة من الاتفاقية:

«إذا لم تقم الدولة المتعاقدة بتسليم المتهم الذي وجد في إقليمها، فعليها بدون استثناء أيا كان بغض النظر عما إذا كانت الجريمة قد ارتكبت في إقليمها من عدمه أن تحيل القضية إلى سلطاتها المختصة لمحاكمته».

وقد أثارت هذه المادة نقاشا طويلا في مؤتمر لاهاي، لأن الدول التي تعارض التسليم في الجرائم السياسية، قد لا ترغب أيضا في محاكمتهم، وخاصة إذا أخذنا في الاعتبار أن معظم جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات تتم لتحقيق أهداف سياسية<sup>(١)</sup>.

وتلزم الاتفاقية الدول المتعاقدة بتأسيس اختصاصها القضائي بشأن جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة. فطبقا للمادة الرابعة من هذه الاتفاقية:

«١ - على 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

G.F. Fitz Gerald : Toward legal suppression of acts, Against Civil Aviation" International Conciliation, No. 585 Nov. 1971, P. 56.

تكون قد ارتكبت ضد المسافرين أو الملاحين من جانب المتهم بمناسبة ارتكاب الجريمة وذلك في الأحوال التالية:

- أ - عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة.
- ب - عندما تهبط الطائرة المرتكب على متنها الجريمة في إقليم تلك الدولة، والمتهم مازال على متنها.
- ج - إذا ارتكبت الجريمة على متن طائرة مؤجرة بدون ملاحين إلى مستأجر يقع مركز عمله الرئيسي في تلك الدولة أو يكون له، عند انتهاء ذلك، إقامة دائمة فيها.

٢ - تتخذ كذلك كل دولة متعاقدة الإجراءات التي تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي في الجريمة في حالة ما إذا تواجد المتهم في إقليمها ولا تقوم بتسليمه بموجب المادة الثامنة لأي من الدول المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه الاتفاقية.

٣ - لا تمنع هذه الاتفاقية أي اختصاص جنائي يمارس وفقا للقانون الوطني.

وهكذا حددت الاتفاقية الدول التي تختص بمحاكمة المتهم بجريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة وقد ثار خلاف بشأن<sup>(١)</sup> تحديد المقصود بعبارة «تأسيس الاختصاص». وقد فسرها البعض بأنها تعني أن تتخذ الدولة الإجراءات التي قد تكون ضرورية لمنح محاكمها اختصاصا بمحاكمة المتهم بارتكاب الجريمة في الحالات المنصوص عليها في المادة الرابعة. غير أن هذه المادة لا تتطلب أن تقوم الدولة بالفعل بمباشرة هذا الاختصاص. ويترتب على ذلك أن الدولة المتعاقدة التي تسن تشريعات بتجريم الاستيلاء غير المشروع على الطائرة، وترفض لسبب أو لآخر وضعه موضع التنفيذ تكون قد أوفت بالتزاماتها الناشئة عن المادة الرابعة.

G.M.E. White: "The Hague Convention for the suppression of Unlawful Seizure of (١) Aircraft", The Review of International Commission of Jurists, No. 6., April - June, 1971, P. 40.

ونعتقد مع آخرين أن الدولة المتعاقدة لا تلتزم فحسب باتخاذ الإجراءات الضرورية لتأسيس اختصاص سلطاتها، وإنما تلتزم كذلك بممارسته.

فهذا هو المعنى الذي يتفق وحكمه النص والغرض من الاتفاقية. فهذه الأخيرة تهدف إلى قمع الأفعال الإرهابية التي ترتكب على متن الطائرة، والقمع بغير محاكمة المتهم وإنزال العقاب به ردعا له ولغيره، ولا نرى أن هذه الغاية تتحقق بمجرد تأسيس الاختصاص دون ممارسته. ويؤيد هذا النظر أن المادة الثانية تلزم الدولة بالعقاب على جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة بعقوبات مشددة.

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

وينعقد الاختصاص بمحاكمة المتهم طبقاً للمادة الرابعة - لدولة<sup>(١)</sup> تسجيل الطائرة أي الدولة التي تحمل الطائرة جنسيتها، وذلك على أساس أن دولة التسجيل تعد أكثر الدول اهتماماً بمحاكمة المتهم<sup>(٢)</sup>.

(١) وفقاً للمادة ١٧ من اتفاقية شيكاغو سنة ١٩٤٤ تحمل الطائرة جنسية الدولة التي سجلت فيها.  
(٢) طالب مندوبو 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.

كذلك ينعقد الاختصاص للدولة التي<sup>(١)</sup> تهبط في إقليمها الطائرة المختطفة والمتهم مازال على متنها. وفي رأينا لا تثار مشكلة في حالة ارتكاب الجريمة في الفضاء الجوي لدولة الهبوط. فمبدأ الاختصاص الإقليمي يمنح هذه الدولة الحق في ممارسة هذه الاختصاصات، ومع ذلك فإن الاختصاص ينعقد لدولة الهبوط حتى ولو لم تكن هناك رابطة إقليمية أو شخصية بين الجريمة وتلك الدولة، فالاتفاقية تهدف إلى ملاحقة المتهم وسد الطريق أمام هروبه من العقاب. ويمكن اعتبار اختصاص دولة الهبوط بالمحاكمة تطبيقاً لمبدأ الاختصاص العالمي لقمع بعض الجرائم التي تهدد مصلحة الجماعة الدولية<sup>(٢)</sup>.

وتسند المادة الرابعة أيضاً الاختصاص القضائي لدولة لا يربطها بالجريمة سوى كون مستأجر الطائرة يقيم فيها بشكل دائم<sup>(٣)</sup>، أو التي يكون فيها مركز عمله الرئيسي دون أن يحمل جنسيتها ولعل أيضاً الرغبة في ملاحقة الخاطفين وغلق أبواب التهرب والتحايل في وجوههم هي التي أملت على واضعي الاتفاقية فكرة ضم تلك الدولة إلى مجموعة الدول التي يحق لها النظر في جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرة، وخاصة مع تكاثر حالات استئجار الطائرات في السنوات الأخيرة.

وتسند الفقرة الثانية من المادة الرابعة من اتفاقية لاهاي الاختصاص القضائي للدولة التي يكون المتهم موجوداً فيها وترفض تسليمه<sup>(٤)</sup>. وتفترض هذه الحالة

(١) م ١/٤ - ب من الاتفاقية.

(٢) واجهت الفقرة التي تمنح الاختصاص القضائي لدولة الهبوط بعض المعارضة على أساس انعدام الصلة بين هذه الدولة والجريمة المرتكبة. إلا أن المندوب الأسباني في المؤتمر دافع عن هذا الاختصاص على أساس أنه إذا لم تمنح هذه الدولة التي تهبط فيها الطائرة الحق في ممارسة الاختصاص فإنه سيكون من الصعب على تلك الدولة اتخاذ الإجراءات اللازمة لإنهاء الاختطاف.

ICAO, Doc., 8877 - LC/161, P. 50, Para 36

(٣) م ٤ (١ - ج) من الاتفاقية.

(٤) تكتسب هذه الفقرة أهمية، فنظراً لأن الاتفاقية لا تضمن التسليم الإلزامي للمتهم، فقد كانت هناك حاجة إلى إلزام الدولة التي يوجد في إقليمها المتهم بتأسيس اختصاصها عندما لا توافق تلك الدولة على تسليم المتهم. راجع بهذا الخصوص الاقتراح الأسباني المقدم إلى المؤتمر

هبوط الطائرة في إحدى الدول، وتمكن الخاطف من الفرار بعد هبوط الطائرة إلى دولة أخرى طرف في الاتفاقية، أو حتى قبل هبوط الطائرة، أي أثناء تحليق الطائرة المخطوفة في إقليم دولة غير دولة الهبوط، فقد يتمكن الخاطف من الهبوط بالمظلة.

وتعتبر ممارسة الاختصاص في مواجهة المتهم ملزمة بالنسبة للدولة الطرف في الاتفاقية إذا تحقق في الحالة السابقة شرطان وهما: وجود المتهم أو الجاني في إقليم تلك الدولة، وعدم تسليمها إياه لأي من الدول الثلاث الواردة في الفقرة الأولى من المادة الرابعة.

وتوضح الفقرة الثالثة من المادة الرابعة أن الاتفاقية لا تستثني أي اختصاص جنائي يمارس طبقاً للقانون الوطني<sup>(١)</sup> وأحكام الاتفاقية لا تمنع الدولة المتعاقدة من أن تؤسس اختصاصها القضائي في حالات أخرى لم ترد في الاتفاقية. فقد ترى الدولة مثلاً اختصاصها بالجرائم الموجهة إلى سلامة النقل الجوي في أي مكان في العالم إذا وقع أحد مواطنيها ضحية لهذه الجريمة. ومما لا شك فيه أن هذه الاختصاصات الإضافية التي قد ترد في التشريعات العقابية الوطنية ستدعم اتفاقية لاهاي في تحقيق أهدافها في قمع جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.

### تقييم الاختصاص القضائي الوارد في الاتفاقية

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

(١) جاء هذا النص مطابقاً لما ورد في الفقرة الثالثة من المادة الثالثة من اتفاقية طوكيو سنة ١٩٦٣.

ويقصد بمبدأ عالمية الاختصاص الجنائي المبدأ الذي تمنح بمقتضاه أي دولة حق وربما واجب ممارسة اختصاصها القضائي في جرائم معينة ارتكبت في خارج إقليمها، وتعتبرها جماعة الدول مخلة بمصالح الجماعة الدولية، وهي ما يطلق عليه الجرائم الدولية أو «جرائم بمقتضى قانون الشعوب»، حيث يحق لكل دولة أن تلقي القبض على المتهم ومحاكمته بغض النظر عن جنسية ومكان ارتكاب الجريمة، وما إذا كانت الجريمة قد ألحقت أضرارا بمصالح الدولة المادية أو المعنوية أم لا.

### ٢- تسليم المتهم:

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

وتميز الاتفاقية بين حالات ثلاث: تسليم المتهم في حالة وجود معاهدة تسليم، وتسليمه في حالة عدم وجود مثل هذه المعاهدة مع اشتراط وجودها للتسليم، وحالة عدم اشتراط وجود معاهدة لغرض إجراء التسليم<sup>(١)</sup>.

#### أ - حالة وجود معاهدة للتسليم:

تنص م ١/٨ من اتفاقية لاهاي: تعتبر الجريمة (أي جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة) إحدى الجرائم القابلة للتسليم التي تتضمنها أي معاهدة تسليم تكون قائمة بين الدول المتعاقدة. وتتعهد الدول المتعاقدة بأن تدرج هذه الجريمة في أي معاهدة تسليم تعقد مستقبلا كإحدى الجرائم القابلة للتسليم.

وطبقا لهذا النص التزمت الدول المتعاقدة باعتبار جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة إحدى الجرائم القابلة للتسليم التي تتضمنها أية معاهدة أو

R.H. Mankiewicz : Le détournement d'avions" A.F. D.A., 1971, P. 406.

(١)

اتفاقية ثنائية أو متعددة الأطراف خاصة بتبادل تسليم المجرمين بين هذه الدول. كما التزمت بإدراج هذه الجريمة في قائمة الجرائم القابلة للتسليم في أية معاهدة أو اتفاقية يتم إبرامها في المستقبل.

والحقيقة أن جعل جريمة الاستيلاء غير المشروع من الجرائم القابلة للتسليم يكتسب أهمية. فكما سبق أن أشرنا تتصف هذه الجريمة في أحيان عديدة بالطابع السياسي. وتحظر العديد من المعاهدات الدولية، والدساتير الوطنية التسليم في الجرائم السياسية، هذا وإن اختلفت الآراء الفقهية حول تعريف الجريمة السياسية. والملاحظ أن معظم الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالإرهاب الدولي سواء أكان موجها للنقل الجوي الدولي أم غيره من الأهداف فقد حرصت على إلغاء الصفة السياسية لهذه الجرائم ونصت على تسليم مرتكبيها، وصولاً إلى مكافحة وقمع هذه الجرائم، وإحكام الحصار حول مرتكبيها، ومنعهم من الإفلات من العقاب.

وتتسم الفقرة الأولى من المادة الثامنة بعدم دقة الصياغة، فهي تتحدث عن التسليم في جريمة الاستيلاء غير المشروع دون غيرها من أفعال العنف التي ترتكب ضد الركاب أو الملاحين أثناء عملية الاستيلاء. ويمكن أن يترتب على هذه الصياغة المعيبة نتيجتان: الأولى: أن دولة ما قد ترفض التسليم بشأن جرائم العنف التي ارتكبت على متن الطائرة ضد المسافرين أو الملاحين، أما الثانية أن الدولة التي تسلم المتهم بالاستيلاء غير المشروع على الطائرة لمحاكمته عن هذا الاستيلاء لا يمكنها محاكمته عن أفعال عنف أخرى ارتكبت أثناء عملية الاستيلاء على الطائرة وإذا فعلت فإنها تكون قد انتهكت قاعدة التخصيص التي تقضي بعدم جواز محاكمة الشخص الذي يجري تسليمه إلا عن الجريمة التي طلب التسليم فيها.

**ب - حالة عدم وجود معاهدة تسليم مع اعتبار وجودها شرطاً للتسليم:**  
وقد عالجت هذه الحالة<sup>(١)</sup> م ٢/٨ من اتفاقية لاهاي حيث تنص «إذا تطلبت

(١) يعود أصل هذه الفقرة إلى اقتراح تقدم به المندوب الهولندي في مؤتمر لاهاي.

دولة متعاقدة وجب قيام معاهدة تسليم كشرط لإجراء التسليم، وتلقت طلبا للتسليم من دولة متعاقدة أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة فيجوز لها حسب اختيارها اعتبار الاتفاقية الحالية كأساس قانوني للتسليم، وذلك فيما يتعلق بالجريمة (أي جريمة الاستيلاء على الطائرة) <sup>(١)</sup>.

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

### ج - حالة عدم اشتراط وجود معاهدة لغرض غير إجراء التسليم:

قد لا تتطلب بعض الدول لتسليم المتهم وجود معاهدة بينها وبين الدولة طالبة التسليم، بسبب استنادها عادة في القيام بهذا الإجراء إلى قانونها الوطني الذي <sup>(٢)</sup> يحدد الجرائم القابلة للتسليم، أو بسبب مبدأ المعاملة بالمثل <sup>(٣)</sup>، أو بسبب تأسيس ذلك على اعتبارات التضامن بين الدول لمكافحة الجريمة. ولهذا تلزم الفقرة الثالثة من المادة الثامنة الدول المتعاقدة التي لا تجعل من وجود معاهدة تسليم شرطا لإجراء التسليم بأن تعترف بأن جريمة اختطاف الطائرات إحدى الجرائم القابلة للتسليم فيما بينها، مع خضوع ذلك للشروط التي ينص عليها قانون الدولة التي يطلب إليها التسليم.

(١) جرى النقاش في مؤتمر لاهاي حول معرفة ما إذا كان اعتبار اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ كأساس قانوني للتسليم أمرا إلزاميا أم اختياريا بالنسبة للدول المتعاقدة التي تجعل التسليم مشروطا بوجود معاهدة. وقد عارضت المجموعة الأفريقية فكرة جعل الاتفاقية أساسا قانونيا إلزاميا للتسليم. وقد تقدم مندوب زامبيا باقتراح يقضي بأن تحذف من الفقرة الثانية عبارة «فإن عليها أن تعتبر هذه الاتفاقية بمثابة معاهدة تسليم» وأن توضع محلها العبارة التالية: «فيجوز لها حسب اختيارها اعتبار هذه الاتفاقية كأساس قانوني للتسليم» وقد بنى المؤتمر هذا الاقتراح بأغلبية كبيرة. راجع: ICAO, Doc. 8979 - LC/165, P. 182, Para. 9, 37.

(٢) تلجأ بعض الدول إلى تحديد قائمة بالجرائم التي يمكن أن يخضع مرتكبوها للتسليم ومن هذه الدول المملكة المتحدة وأستراليا وكندا والهند وغيرها.

وتأخذ بعض من الدول في الاعتبار الحد الأدنى أو الحد الأعلى للعقوبات التي يمكن توقيعها على المتهم المطلوب تسليمه وذلك كما فعلت الأرجنتين والبرازيل.

(٣) من هذه الدول بنما والأكوادور وبيرو.

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

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

وقد قدر واضعو نصوص الاتفاقية أن بعض نصوص معاهدات التسليم قد تشترط ضرورة أن تقع الجريمة المطلوب التسليم فيها في إقليم الدولة التي تطلب ذلك، ولهذا جاء نص الفقرة الرابعة من المادة الثامنة لعلاج هذه المشكلة، حيث نص على افتراض أن جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة فيما يتعلق بأغراض التسليم كأنها وقعت ليس فقط في المكان الذي ارتكبت فيه بل كذلك في أقاليم الدول التي ينعقد لها الاختصاص بمحاكمة المتهم أو تسليمه (م ١/٤) وهي دولة تسجيل الطائرة، والدولة التي هبطت فيها الطائرة ومازال المتهم على متنها، وأخيرا الدول التي يكون فيها المركز الرئيسي لأعمال مستأجر الطائرة أو يكون له إقامة دائمة في تلك الدولة<sup>(١)</sup>.

(١) الجدير بالذكر أن الفقرة الرابعة قد جرى ضمها إلى المادة الثامنة لتفادي بعض الصعوبات العملية التي قد تعرقل إجراء التسليم. فقد جرت معاهدات التسليم على أن تتطلب إثبات أن الجريمة قد وقعت في إقليم الدولة التي تطلب تسليم المتهم بارتكاب هذه الجريمة. هذا فضلا عن أن الدولة المطلوب إليها التسليم قد ترفض ذلك على أساس أن جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة قد وقعت في إقليمها. أو في مكان يعد ضمن إقليمها.

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

### رابعاً: التدابير الخاصة بإعادة السيطرة على الطائرة لمن له الحق في ذلك:

لم تقتصر التدابير الواردة في اتفاقية لاهاي على تعريف جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة وبيان الأحكام الخاصة بمحاكمة المتهم أو تسليمه، وإنما تضمنت أيضاً شأنها شأن اتفاقية طوكيو على مجموعة أخرى من التدابير تهدف إلى إعادة السيطرة على الطائرة مع حملتها لمن له الحق في ذلك، وتسهيل مواصلة ركاب الطائرة لرحلتهم.

وهكذا تلزم الفقرة الثانية من المادة التاسعة من الاتفاقية أية دولة متعاقدة تتواجد فيها الطائرة أو ركابها أو ملاحوها «تسهيل مواصلة الركاب والملاحين لرحلتهم في أقرب فرصة ممكنة». كما تلزم أيضاً الدولة المتعاقدة التي تتواجد فيها الطائرة «إعادة الطائرة وحمولتها بدون تأخير إلى الأشخاص الذين لهم الحق في حيازتها قانوناً».

### خامساً: التدابير القسرية التي تتخذ ضد المتهم:

اشتملت اتفاقية لاهاي على مجموعة من التدابير الواجب اتخاذها ضد المتهم بالاستيلاء غير المشروع على الطائرة فطبقاً للمادة السادسة الفقرة الأولى من الاتفاقية

= ويمكن بهذا الخصوص الإشارة إلى حكم المحكمة السويسرية العليا والقاضي برفض مطالبة يوغوسلافيا تسليم المتهمين في جريمة اختطاف طائرة يوغسلافية إلى سويسرا عام ١٩٥٢ ، وذلك على أساس أن المادة ١٢ من قانون تسليم المجرمين تنص على مبدأ عدم منح التسليم بالنسبة للجرائم المرتكبة في الإقليم السويسري. وتسري هذه القاعدة حتى بالنسبة إلى الدول التي توجد معها معاهدات تسليم نافذة.

International Law Reports, Vol. 19, 1952, P. 371, Case No. 80

يتعين على الدول المتعاقدة التي تواجد المجرم أو المتهم في إقليمها أن تقوم باحتجازه أو تتخذ إجراءات من شأنها ضمان وجوده في إقليمها، كإخضاع المتهم للإقامة الجبرية أو تحت مراقبة الشرطة<sup>(١)</sup>.

ومن البديهي أن الدولة المتعاقدة التي يقع عليها هذا الالتزام تكون إما الدولة التي هبطت الطائرة المختطفة في إقليمها ومازال المتهم على متنها، وإما تلك التي هرب إليها المجرم بعد هبوط الطائرة.

ويخضع واجب الدولة التي يتواجد المتهم على إقليمها لثلاثة شروط أولها: أن تقتنع الدولة بأن الظروف تبرر القيام بذلك. ثانيها أن يتم إجراء إلقاء القبض أو الاحتجاز أو أي إجراءات أخرى في الحدود المنصوص عليها في قوانين هذه الدولة. وثالثها لا يجوز أن يستمر الاحتجاز أو أي إجراء آخر إلا بمقدار ما يكون ذلك ضروريا لتمكين الدولة من إجراءات المحاكمة أو التسليم.

كذلك يتعين على الدولة المشار إليها القيام بإجراء تحقيق ابتدائي في الوقائع<sup>(٢)</sup>، كما يتعين عليها تمكين الشخص المحتجز من الاتصال بممثلي دولته<sup>(٣)</sup>، وإبلاغ الدول المعنية باحتجاز المتهم وبتائج التحقيق الابتدائي الذي تجريه<sup>(٤)</sup>.

### سادسا: تسوية المنازعات الناشئة عن تفسير أو تطبيق أحكام الاتفاقية:

حرصت اتفاقية لاهاي على إيجاد الوسائل القانونية اللازمة لحل المنازعات التي قد تنشأ حول تفسير أو تطبيق أحكام الاتفاقية. فطبقاً للمادة الثانية عشرة من الاتفاقية يتم إحالة أي نزاع يخص تفسير الاتفاقية أو تطبيقها، يتعذر حله عن طريق

(١) ورد نص مماثل في اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ في المادة الثالثة الفقرة الثانية.

(٢) م ٢/٦ من اتفاقية لاهاي.

(٣) م ٣/٦ من اتفاقية لاهاي.

(٤) م ٤/٦ من اتفاقية لاهاي.

المفاوضات على التحكيم بناء على طلب الدول المعنية بذلك فإذا تعذر اتفاق الدول المتنازعة على هيئة التحكيم خلال ستة أشهر من تاريخ طلب الإحالة إلى التحكيم جاز لأي من تلك الدول أن تحيل النزاع إلى محكمة العدل الدولية بطلب منها وفقاً لنظام المحكمة<sup>(١)</sup>.

ومع ذلك أجازت الاتفاقية لكل دولة متعاقدة أن تحتفظ على حكم المادة ١/١٢ والخاص بإحالة النزاع إلى التحكيم الدولي أو محكمة العدل الدولية، وذلك عند التوقيع على الاتفاقية، أو عند التصديق عليها أو الانضمام إليها. فإذا حدث ذلك يكون لكل دولة متعاقدة أخرى عدم الالتزام بالتسوية التحكيمية أو القضائية المنصوص عليها في مواجهة أية دولة متعاقدة أقدمت على مثل هذا التحفظ<sup>(٢)</sup>.

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

### سابعاً: نطاق تطبيق الاتفاقية:

يبدو أن واضعي اتفاقية لاهاي قد قصدوا توسيع نطاق تطبيق الاتفاقية. فلم تحدد الاتفاقية هوية الطائفة التي ينبغي حدوث جريمة الاستيلاء غير المشروع على متنها. وهذا يعني أن الاتفاقية تطبق على الأفعال التي ترتكب على متن أية طائرة دون تمييز بين طائرات الدول المتعاقدة، وطائرات الدول الأخرى. ولا شك أن الاتجاه إلى توسيع نطاق تطبيق الاتفاقية يؤدي إلى تحقيق الأهداف التي أبرمت من أجلها.

وقد رأى<sup>(٣)</sup> البعض أن هذا الوضع يتعارض مع المبادئ التي يتضمنها قانون المعاهدات والخاصة بالأثر النسبي للمعاهدة، والمنصوص عليها في المادة ٣٤ من

(١) م ١/١٢ من اتفاقية لاهاي.

(٢) م ٢/١٢ من اتفاقية لاهاي.

(٣) د. محمد المجذوب ص ١٤٣.

اتفاقية فيينا بشأن قانون المعاهدات والتي تنص على أن «المعاهدة لا تنشئ التزامات ولا حقوقاً لدولة ثالثة دون رضائها». ونظراً لأن الاتفاقية تسمح بتطبيق أحكامها على أفعال إجرامية جرت داخل طائرات تنتمي إلى دول ليست أطرافاً في الاتفاقية فإنها تنشئ بالتالي التزامات قانونية لهذه الدول دون موافقتها أو رضاها.

ومع ذلك يجوز لنا تفسير هذه المسألة بعدة أمور أولها أن الالتزام بضمان أمن وسلامة الطائرات المدنية والمحافظة على حياة الأبرياء الذين يستقلون هذه الطائرات تهم الدول جميعاً، حتى تلك التي قد ترى لسبب أو لآخر عدم الالتزام بأحكام الاتفاقية.

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

**ثالثها:** يبدو أن محاولة ربط الأحكام الواردة في الاتفاقية بأن تكون الطائرة تنتمي إلى دولة متعاقدة سيؤدي إلى تعطيل الكثير من الأحكام الواردة في الاتفاقية. فقد سبق أن أوضحنا أن الدول التي لها حق محاكمة المتهم ليست فقط الدولة التي تنتمي إليها الطائرة بجنسيتها، إنما أيضاً دولة الهبوط، والدولة التي يكون فيها المركز الرئيسي لأعمال مستأجر الطائرة أو يكون له إقامة دائمة فيها، وهو ما يوسع من دائرة ملاحقة المتهم ومنعه من الإفلات، ولن تتحقق هذه الغاية إذا جعلنا مناط تطبيق الاتفاقية أن تكون الطائرة تنتمي بجنسيتها إلى دولة متعاقدة.

**رابعها:** أن أحكام الاتفاقية تتفق مع معظم التشريعات العقابية التي تمد اختصاصها إلى خارج اختصاصها الإقليمي أو حتى الشخصي لملاحقة المتهمين

بارتكاب بعض الجرائم في الخارج والتي تضر بمصلحة الدولة العليا أو أمنها أو سلامة مواطنيها.

ولا تستبعد الاتفاقية من نطاق تطبيقها سوى طائرات الدولة أي الطائرات المستعملة لأغراض عسكرية أو لأغراض الجمرک أو الشرطة (م ٢/٣). وتطبق الاتفاقية على ما عدا ذلك من الطائرات التي تستخدم للأغراض المدنية سواء أكانت تعمل على خطوط منتظمة أم طائرات مؤجرة للغير.

ولا تطبق أحكام الاتفاقية إلا إذا كان مكان إقلاع الطائرة التي ارتكب الجرم على متنها أو مكان هبوطها الفعلي واقعا خارج إقليم دولة تسجيل هذه الطائرة وذلك بصرف النظر عما إذا كانت الطائرة مستعملة في رحلة دولية أو داخلية (م ٣/٣). وهكذا إذا وقع الاستيلاء غير المشروع على الطائرة بشكل كامل في إقليم دولة التسجيل مثلا، فإنها تطبق تشريعها الوطني على هذه الأفعال. ويفهم من هذا أن الاتفاقية لا تطبق على الطيران الداخلي، نظرا لغياب أي عنصر دولي أو خارجي في عملية الاستيلاء على الطائرة. ومع ذلك تطبق أحكام الاتفاقية في حالة الاستيلاء غير المشروع على طائرة تقوم برحلة داخلية، وأرغمت على الهبوط في إقليم دولة أخرى، أو إذا تمكن خاطف الطائرة من اللجوء إلى إقليم دولة أخرى خلاف دولة التسجيل.

وعالجت أحكام الاتفاقية حالة إنشاء شركات النقل الجوي المشترك (كشركة طيران الخليج مثلا) والتي تستعمل طائرات تكون محلا لتسجيل مشترك أو دولي. فأوجبت الاتفاقية أن تحدد بالنسبة لكل طائرة دولة من بين الدول المشاركة في هذه الشركة يكون عليها مباشرة اختصاصها القضائي والقيام بوظائف دولة التسجيل، وإخطار منظمة الطيران المدني والدول الأطراف في الاتفاقية بذلك. وننتقل الآن لتقييم أحكام الاتفاقية.

### ثامنا: تقييم اتفاقية لاهاي:

مما لا شك فيه أن اتفاقية لاهاي قد ساهمت إلى حد ما في مكافحة الاستيلاء

غير المشروع، وإيجاد النظام القانوني للجرائم التي ترتكب في هذا الشأن ومع ذلك لا تخلو الاتفاقية من بعض العيوب وهي:

١ - لم تعالج الاتفاقية الجرائم التي لا تدخل في نطاق الاستيلاء غير المشروع على الطائرة كالاغتيال على الطائرات الرابضة في المطارات أو ضد منشآت الطيران المدني في المطارات.

٢ - لم تنظم الاتفاقية حالات الاستيلاء غير المشروع على الطائرة من خارجها، وقد أثبتت العديد من الحوادث أهمية تنظيم هذه المسألة لأنها تعرض سلامة الطائرة وركابها للخطر، وربما يصعب تنظيم هذه المسألة لأن مرتكبها يكون عادة دولة من الدول.

٣ - لم تتضمن الاتفاقية أية حماية قانونية لركاب الطائرة التي تم الاستيلاء عليها والذين يضطرون إلى الهبوط في دولة لا يرغبون في الدخول فيها. فقد تقوم سلطات هذه الدولة باحتجازهم كرهائن أو تقديمهم للمحاكمة بشأن أفعال ارتكبوها في الماضي.

وقد أدت هذه الثغرات إلى التفكير في إبرام اتفاقية جديدة هي اتفاقية مونتريال التي نعالجها في المطلب الثالث.

### المطلب الثالث

#### اتفاقية مونتريال بشأن قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة لسلامة الطيران المدني

أبرمت هذه الاتفاقية في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١<sup>(١)</sup>. في مؤتمر دبلوماسي عقد بمدينة مونتريال الكندية، تحت إشراف منظمة الطيران المدني.

(١) دخلت الاتفاقية دور النفاذ في ٢٦/١/١٩٧٣.

وتهدف الاتفاقية <sup>(١)</sup> إلى معالجة أوجه النقص التي شابت اتفاقية لاهاي بخصوص الأفعال غير المشروعة التي توجه إلى الطائرات أثناء وجودها بأرض المطار أو أثناء تحليقها في الجو، أو الموجهة إلى المنشآت والخدمات الأرضية في المطارات.

وربما كان الدافع الأساسي وراء إبرام هذه الاتفاقية تدمير أربع طائرات خلال أسبوع واحد في سبتمبر ١٩٧٠ ، وذلك بعد الاستيلاء غير المشروع عليها.

ولا تختلف الأحكام الواردة في اتفاقية مونتريال عن تلك الواردة في اتفاقية لاهاي باستثناء الفقرة الأولى من المادة الأولى، والفقرة - ب - من المادة الثانية. ومن ثم سيقصر بحثنا على دراسة الأحكام الجديدة التي تميزها وهي تنحصر في نقطتين: الأولى: تحديد الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران، أما الثانية تحديد الفترة التي تكون الطائرة فيها في الخدمة.

### أولاً: الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني:

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

فطبقا للفقرة الأولى من المادة الأولى: «يعتبر مرتكبا فعلا إجراميا أي شخص إذا قام بقصد وبصورة غير مشروعة الأفعال الآتية:

أ - ارتكاب عمل من أعمال العنف ضد شخص موجود على متن الطائرة في حالة الطيران، إذا كان من طبيعة هذا العمل أن يخل بسلامة الطائرة.

La lutte contre Piraterie Aérienne, op. cit., P. 20.

Int. L.M., 1151 (1971)

(١) راجع النص الفرنسي للاتفاقية في:

راجع النص الإنجليزي في

ب - أن يدمر طائرة في الخدمة، أو يحدث بها تلفا يجعلها غير صالحة للطيران أو يحتمل أن يعرض سلامتها في حالة طيران للخطر.

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

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

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

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

ويشترط أن يتم تدمير الطائرة أو الإضرار بها عندما تكون الطائرة في الخدمة. ومع ذلك فمن المتصور أن يرتكب الفعل الإجرامي قبل دخول الطائرة في الخدمة، ومثال ذلك وضع قنابل داخل الطائرة بحيث تنفجر عند استعمال الطائرة.

ويخضع للعقاب البلاغ الكاذب بوجود قنابل أو متفجرات في الطائرة إذا كان من شأنها تعريض سلامة الطائرة للخطر.

### ثانيا: تحديد فترة خدمة الطائرة:

تحدد الفقرة - ب - من المادة الثانية من اتفاقية مونتريال المقصود بتعبير «طائرة في الخدمة» بالطائرة تعتبر في الخدمة منذ اللحظة التي يبدأ فيها الموظفون الأرضيون أو أفراد الطاقم بإعدادها للقيام بالرحلة وحتى انقضاء أربع وعشرين ساعة

على أي هبوط للطائرة، وعلى أي حال، تمتد فترة الخدمة طوال المدة التي تعتبر فيها الطائرة في حالة طيران.

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

وكما سبقت الإشارة أخذت اتفاقية مونتريال ببقية الأحكام الواردة في اتفاقية لاهاي سواء بشأن التسليم<sup>(١)</sup> أو المحاكمة<sup>(٢)</sup> أو تسوية المنازعات<sup>(٣)</sup> التي تنشأ بشأن تفسير أو تطبيق أحكام الاتفاقية.

وبعد دراسة الاتفاقيات الدولية التي تعنى بسلامة النقل الجوي والطائرات تنتقل إلى دراسة أحكام القانون الكويتي في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية.

### المبحث الثالث

#### القانون الكويتي في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية

قبل التعرض بالدراسة لأحكام القانون الكويتي الجديد رقم ٦ لسنة ١٩٩٤ ، في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية، يبدو لنا من الضروري أن نوضح أهمية استصدار تشريعات وطنية، أو تعديل الأحكام الواردة في

(١) م ٨ من اتفاقية مونتريال سنة ١٩٧١ .

(٢) م ٧ من اتفاقية مونتريال سنة ١٩٧١ .

(٣) م ١٤ من اتفاقية مونتريال سنة ١٩٧١ .

الاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الطائرات المدنية. ولهذا سينقسم هذا المبحث إلى مطلبين: الأول يعالج الأسباب التي تدعو إلى إصدار تشريعات وطنية بشأن سلامة الطائرات، أما الثاني: فسيخصص لدراسة أحكام القانون الكويتي.

### المطلب الأول

## ضرورة إصدار تشريعات وطنية تكرر أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الطائرات

من المتفق عليه في الفقه والممارسة الدولية أن الدولة تصبح ملزمة بأحكام الاتفاقية الدولية بمجرد التصديق عليها طبقاً للنظم الدستورية المعمول بها في كل دولة. وإذا كانت الدولة تصبح ملتزمة بأحكام الاتفاقية من الناحية الدولية لمجرد التصديق عليها وإخطار الدول الأخرى الأطراف بذلك، فإنه يلزم من الناحية الداخلية أن تقوم الدولة باتخاذ التدابير القانونية وغيرها لإدخال أحكام الاتفاقية في النظام القانوني الداخلي. وتختلف ممارسة الدول بهذا الخصوص حسب نظمها الدستورية والقانونية. فمن الدول من يقوم بسن تشريع يتضمن أحكام الاتفاقية، والبعض الآخر يكتفي باستصدار قانون أو قرار ينص على نفاذ المعاهدة في النظام القانوني الداخلي.

وإذا كان ذلك يصدق بشكل عام على جميع الاتفاقيات الدولية، فإنه فيما يتعلق بالاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الطائرات فلا يكفي مجرد التصديق عليها، وإنما يتعين إصدار تشريع وطني، أو تعديل التشريعات القائمة حتى يمكن استيعاب الأحكام الواردة في الاتفاقيات وخاصة الأحكام ذات الطابع الجنائي.

والواقع أن هناك عدة أسباب تحتم إصدار مثل هذا التشريع، فمن ناحية قد يجهل التشريع العقابي الوطني مفهوم الجريمة الموجهة لسلامة الطائرات أو الاستيلاء غير المشروع عليها، ومن ثم يصبح من الضروري تعديل هذا التشريع، أو إعداد تشريع جديد لاستيعاب الأحكام الواردة في الاتفاقية أو الاتفاقيات الدولية

بشأن قمع الجرائم الموجهة إلى سلامة الطائرات، وخاصة فيما يتعلق بتعريف هذه الجريمة، وبيان أركانها، وتحديد الاختصاص القضائي، ومدى إمكانية تسليم المتهم بارتكاب هذه الجريمة للدولة التي تطلب ذلك.

ومن ناحية أخرى تلزم اتفاقتا لاهاي ومونتريال الدول المتعاقدة بتجريم جريمتي الاستيلاء غير المشروع على الطائرة، والاعتداء على سلامة الطيران المدني ووضع العقوبات المشددة لهما. ومن هنا تصبح هناك ضرورة إما لاستصدار تشريع جديد، أو تعديل التشريعات القائمة بتجريم هذه الأفعال وتحديد العقوبة المناسبة لها.

ومن ناحية ثالثة تأخذ الاتفاقيات سالفه الذكر بمبدأ اختصاص الدولة الجنائي خارج اختصاصها الإقليمي والشخصي، بهدف ملاحقة الإرهابيين، وتضييق الخناق عليهم وصولاً إلى إنزال العقاب بهم.

والمعلوم أن معظم التشريعات العقابية تأخذ بمبدأ الاختصاص الإقليمي، فلا عقاب كقاعدة عامة إلا على الأفعال التي تقع في إقليم الدولة. ولهذا فإن تأسيس الاختصاص القضائي الوارد في اتفاقتي لاهاي ومونتريال يتطلب من الدولة المتعاقدة تدخل المشرع الوطني للأخذ بهذا الاختصاص القضائي الواسع.

ومن ناحية رابعة تأخذ العديد من التشريعات الوطنية بعدم جواز التسليم في الجرائم ذات الطابع السياسي، ولما كانت جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرة، أو الاعتداء على سلامة الطيران المدني تتميز في حالات عديدة بطابعها السياسي، ولما كانت اتفاقتا لاهاي ومونتريال قد أخذتا بمبدأ المحاكمة أو التسليم في هذه الجرائم، مما يعني إلغاء الصفة السياسية للجريمة المانعة من التسليم، فإنه يتعين على الدولة المتعاقدة إخراج هذه الجرائم من عداد الجرائم السياسية، ومن ثم السماح بالتسليم فيها، وهذا لا يتأتى إلا بتعديل التشريع أو التشريعات الوطنية السارية.

ولهذه الأسباب جميعاً نرى أن مجرد التصديق أو الانضمام إلى أحكام

الاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الطيران المدني لا يكفي في حد ذاته للالتزام الكامل بالأحكام الواردة في الاتفاقية، ويتعين على الدولة الطرف في هذه الاتفاقيات إما استصدار تشريع خاص يتضمن إدخال الأحكام الواردة في هذه الاتفاقيات في النظام القانوني الداخلي، وخاصة فيما يتعلق بالأحكام ذات الطابع العقابي، أو تعديل هذه التشريعات بشكل يكفل إنفاذ هذه الأحكام في نظامها القانوني. وهذا بالفعل ما قامت به دولة الكويت حينما أصدرت القانون الكويتي في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية، وهذا ما نبهته في المطلب التالي.

### المطلب الثاني

#### القانون الكويتي في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية

انضمت دولة الكويت إلى اتفاقية طوكيو سنة ١٩٦٣ بمقتضى المرسوم رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٩، واتفاقية لاهاي سنة ١٩٧٠ بمقتضى المرسوم رقم ١٩ لسنة ١٩٧٩. واتفاقية مونتريال لسنة ١٩٧١ بمقتضى المرسوم رقم ٦٢ لسنة ١٩٧٩، وبمقتضى هذه المراسيم تصبح الكويت طرفاً متعاقداً في هذه الاتفاقيات الثلاث، وبالتالي تلتزم بجميع الأحكام الواردة فيها.

غير أن الدراسة المتأنية لنصوص الاتفاقيات سالفة الذكر تفصح بأن مجرد صدور هذه المراسيم ما كان ليكفي لتنفيذ جميع الالتزامات الواردة في هذه الاتفاقيات. وقد أوضحت ديباجة القانون الكويتي الجديد بشأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية هذا المعنى حينما ذهبت إلى القول بأنه قد «تضمنت نصوص هذه المعاهدات أحكاماً إجرائية وأخرى موضوعية كما حفلت بمعالجة موضوع الاختصاص المكاني في شأن الجرائم التي تستهدف الطائرات حال طيرانها وهي في تلك الحالة تكون هدفاً متحركاً وتخرج من الاختصاص الإقليمي

لدولة أخرى، كما تعرضت بالتنظيم لإجراءات ضبط تلك الجرائم علاوة على ما تضمنته من بيان لعناصر الجرائم التي أثمرتها مشيرة إلى أحكام المساهمة الجزائية وأحكام الشروع في تلك الجرائم، على أنه ينبغي الإشارة هنا إلى أن تلك المعاهدات التزمت بضوابط التشريع الجنائي الدولي ولم تنص إلا على الجرائم وعناصرها ولم تتعرض لبيان العقوبات تاركة ذلك للتشريع الداخلي لكل دولة من الدول المنضمة ومن أجل هذا فقد جاء مشروع القانون المطروح ليكمل هذا العمل برصد عقوبات مناسبة للجرائم المنصوص عليها فيه حتى تكون هناك جدوى من الانضمام إلى المعاهدات المنوه عنها، ذلك أن التشريع الجزائي في الكويت عندما صدر في عام ١٩٦٠ لم يتضمن شيئاً من ذلك بحسبان أن هذه الظاهرة الإجرامية لم تكن في ذلك الوقت بالحجم الذي أدى إلى تحرك الدول بالشكل سالف الذكر<sup>(١)</sup>.

والواقع أن هناك العديد من الأسباب التي دعت المشرع الكويتي إلى إصدار هذا التشريع. فمن ناحية يجهل التشريع الجزائي - كما ورد في المذكرة الإيضاحية - جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وغيرها من الجرائم الموجهة لسلامة الطيران المدني الدولي. ومن ناحية أخرى فإن انضمام الكويت إلى الاتفاقيات الدولية المعنية بقمع الأفعال والجرائم الموجهة إلى سلامة الطيران المدني، تفرض إدخال هذه الجرائم إلى التشريع العقابي إعمالاً لمبدأ لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص، هذا فضلاً عما ورد في هذه الاتفاقيات من ضرورة عقاب هذه الجرائم بعقوبات مشددة. ومن ناحية ثالثة فإن قواعد الاختصاص القضائي الجنائي في التشريع الكويتي تقصر عن ملاحقة هذه الجرائم، حيث - كما سبق أن ذكرنا - تضمنت الاتفاقيات الثلاث سالف الذكر توسيع دائرة الاختصاص الجنائي بهدف ملاحقة مرتكبي الجرائم وإحكام الحصار حولهم وعدم السماح لهم بالإفلات من العقاب<sup>(١)</sup>.

ومن ناحية رابعة يهدف المشرع الكويتي إلى دعم التعاون الدولي لمكافحة

(١) راجع المادة ١١ من القانون الجزائي الكويتي التي تحدد سريان القانون من حيث المكان.

ظاهرة الإرهاب الموجه إلى الطيران المدني، وخاصة أن إحدى الطائرات المدنية التابعة لدولة الكويت كانت ضحية لمثل هذه الجرائم في الماضي.

ويتضح من الدراسة الموضوعية لأحكام التشريع الكويتي الجديد بشأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات المدنية، أن المشرع الكويتي قد أخذ بالعديد من الأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية سالفة الذكر، وخاصة فيما يتعلق بالتعريفات، والأفعال التي تخضع للتجريم، وكذلك الأمور المتعلقة بمسألة الاختصاص القضائي الكويتي.

وسنحاول هنا معالجة الأحكام الواردة في هذا التشريع.

### أولاً: من حيث التعريفات الواردة في القانون:

من الملاحظ أن التشريعات سواء أكانت الوطنية أم الدولية التي تعالج بعض الظواهر الجديدة والتي لم تخضع من قبل للتنظيم القانوني المتكامل، والتي يمكن أن يثور بشأنها اختلاف وجهات النظر من حيث تعريفها وبيان أركانها، تجد أن من الضروري إيراد مجموعة من التعريفات في صدر التشريع تحدد بشكل دقيق مجموعة من المصطلحات التي يرد ذكرها في متن هذا التشريع حتى لا يحدث تضارب في شأن تفسيرها أو تحديد معناها. وهذا بالفعل ما أخذت به اتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال، وعلى نهجها سار المشرع الكويتي، الذي أخذ بشكل يكاد يكون حرفياً بالتعريفات الواردة في هذه الاتفاقيات.

وتتضمن المادة الأولى من القانون الكويتي<sup>(١)</sup> مجموعة التعريفات تشمل تحديد المقصود بمصطلح الطائرة، وحالة الطيران، وفترة خدمة الطائرة، وحرم المطار.

(١) راجع نص هذا التشريع في: الكويت اليوم - السنة الأربعون، العدد ١٤٨ ص ٢ - ٣.

فطبقا للم ١ / أ يقصد بالطائرات «كل وسيلة تستعمل أو تعد للطيران أو الملاحة في الجو أو الفضاء».

وتعرف م ١ / ب المقصود «بحالة الطيران» حيث نصت على أن «تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب أو شحنها حتى يتم فتح أي من هذه الأبواب من أجل نزولهم أو تفريغها وفي حالة الهبوط الاضطراري يستمر اعتبار الطائرة في حالة طيران حتى تتولى السلطات المختصة مسؤوليتها عن الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال».

وتعرف م ١ / ج المقصود بفترة خدمة الطائرة بأنها «تعتبر الطائرة في الخدمة منذ بدء إعدادها قبل الطيران بواسطة عمال الخدمات الأرضية أو بواسطة طاقمها للقيام برحلة معينة حتى مضى أربع وعشرين ساعة على أي هبوط للطائرة وتمتد فترة الخدمة لتشمل كل الفترة التي تعتبر فيها الطائرة في حالة طيران على الوجه المحدد في البند - ب - من هذه المادة».

وأخيرا عرفت م ١ / د مصطلح «حرم المطار» بأنه «يقصد به المطار والتجهيزات التي تشرف على المراقبة وتنظيم الحركة في المجال الجوي الخاضع للدولة والساحات المحيطة بما تقدم والمعدة لانتظار الركاب والمركبات».

والملاحظ أن التعريفات الثلاثة الأولى الواردة بالقانون قد نقلت حرفيا من اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠، أما التعريف الرابع والخاص بحرم المطار فقد أخذه القانون عن اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٧١<sup>(١)</sup>.

وقد أحسن المشرع الكويتي صنعا بعدم التعديل في هذه التعريفات أو الإضافة إليها، فالأخذ بالتعريفات كما وردت في هاتين الاتفاقيتين من شأنه أن يخلق حالة من التجانس بين التشريعات الوطنية بشأن هذه المفاهيم، الأمر الذي يساعد على

(١) قارن بين هذه التعريفات وتلك الواردة في اتفاقيتي لاهاي ومونتريال.

إحكام الحصار حول مرتكبي هذه النوعية من الجرائم وعدم الإفلات من العقاب بحجة اختلاف التعريفات الواردة في التشريعات الوطنية.

**ثانياً: الأفعال التي تعد من قبيل الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية:**

حدد القانون في مادتيه الثانية <sup>(١)</sup> والثالثة مجموعة من الأفعال والأعمال التي يعد ارتكاب أحدها جريمة يعاقب عليها القانون. وبهذا الخصوص يمكن التفرقة بين الأفعال الموجهة إلى سلامة الطائرة أو سلامة التجهيزات في حرم المطار، والتي تنص عليها المادة الثانية، وأعمال العنف التي ترتكب للاستيلاء على الطائرة أو ممارسة السيطرة عليها أو لتغيير مسارها وهو ما نصت عليه المادة الثالثة. فطبقاً للمادة الثانية يعد مرتكباً لجريمة كل من:

١ - قام بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران وكان من شأنه أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر.

٢ - قام بأي وسيلة كانت بعمل أو بوضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة أو تسبب في ذلك وكان من شأنه تدميرها أو إحداث تلف بها يجعلها عاجزة عن الطيران أو يعرض سلامتها للخطر في حالة طيران.

٣ - قام بأي عمل من شأنه تدمير أو إتلاف تجهيزات حرم المطار أو التدخل في تشغيلها وتعريض سلامة الطائرات في حالة طيران للخطر.

وطبقاً للمادة الثالثة يعد مرتكباً لجريمة كل من قام بغير وجه حق باستخدام القوة أو التهديد باستعمالها أو أي شكل آخر من أشكال الإكراه للاستيلاء على طائرة في حالة طيران أو لممارسة السيطرة عليها أو لتغيير مسارها.

(١) راجع نص هاتين المادتين في المرجع المشار إليه في هامش هذا البحث رقم ١ - ص ١٢٠.

ويلاحظ أن المادة الثانية من القانون قد استلهمت بشكل يكاد يكون حرفيا ما نصت عليه المادة الأولى، الفقرة الأولى من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٧١، في حين أن المادة الثالثة من القانون قد أعادت النص على ما ورد في المادة الأولى الفقرة الأولى من اتفاقية لاهاي سنة ١٩٧٠. ولم يشأ المشرع الكويتي أن يضيف إلى المادتين الثانية والثالثة أي أفعال أخرى خلاف ما ورد في اتفاقيتي لاهاي ومونتريال، هذا وإن كانت إضافة أفعال أخرى غير تلك الواردة في الاتفاقيات الدولية لا يتعارض ألبتة مع أحكام هذه الاتفاقيات.

### ثالثا: اختصاص القضاء الكويتي بمحاكمة الجرائم الموجهة لسلامة الطائرات - الملاحة الجوية

طبقا للمادة التاسعة من القانون يختص القضاء الجنائي الكويتي بمحاكمة الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون أيا كان مكان ارتكابها إذا كانت الجريمة قد ارتكبت ضد أو على متن طائرة مسجلة في دولة الكويت أو طائرة مؤجرة إلى مستأجر يكون مركز أعماله الرئيسي أو محل إقامته في دولة الكويت، أو إذا كان من شأن ارتكاب الجريمة أن تتعرض للخطر طائرة مسجلة أو مستأجرة على النحو سالف الذكر، أو إذا هبطت الطائرة التي ارتكبت ضدها أو على متنها الجريمة في دولة الكويت وما يزال المتهم على متنها، أو إذا كان المجني عليه كويتي الجنسية.

والملاحظ أن المشرع الكويتي قد أخذ بمبدأ الاختصاص القضائي الواسع المنصوص عليه في اتفاقيتي لاهاي ومونتريال، وإن كان قد أضاف إليها اختصاص القضاء الجنائي الكويتي<sup>(١)</sup> بالجريمة إذا كان المجني عليه كويتيا. والواقع أن هذه الإضافة تهدف إلى حماية الرعايا الكويتيين ولا تتعارض مع نصوص اتفاقيتي لاهاي

(١) راجع نصوص قانون الجزاء الكويتي في: مجموعة التشريعات الكويتية الجزء السادس - القوانين الجزائية والقوانين المكملة - الطبعة الرابعة - إدارة الفتوى والتشريع سنة ١٩٩٣.

ومونتريال، بل تتفق مع أحكام المادة الرابعة من اتفاقية طوكيو<sup>(١)</sup>.

وتسند المادة الثانية من القانون النظر في الجرائم المنصوص عليها في القانون والجرائم المرتبطة بها إلى محكمة أمن الدولة، وهذا يعني أن المشرع الكويتي قد أفرد أهمية خاصة لهذه الجرائم حيث اعتبرها ماسة بأمن الدولة.

وفي رأينا فإن أحد أسباب إصدار القانون الكويتي محل الدراسة يرجع - كما سبق أن ذكرنا - إلى أن الاتفاقيات الدولية المعنية بسلامة الطائرات المدنية قد وسعت من الاختصاص القضائي الذي تمارسه الدول حيال الجرائم الموجهة إلى سلامة الطائرات المدنية بهدف إحكام الحصار حول مرتكبي هذه الجرائم ومنعهم من الإفلات من العقاب. ولم يكن أمام المشرع الكويتي للقبول بهذا الاختصاص القضائي الموسع سوى تعديل تشريعاته العقابية أو إصدار تشريع جديد يمنح المحاكم الكويتية سلطة ممارسة الاختصاص المشار إليه في هذه الاتفاقيات، وقد أخذ المشرع الكويتي بهذا الحل الأخير عندما أصدر القانون محل الدراسة.

### رابعاً: العقوبات المقررة للجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحاة الجوية:

نصت اتفاقية لاهاي ومونتريال على ضرورة معاقبة الأفعال الاجرامية

(١) تنص المادة الرابعة من اتفاقية طوكيو: 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 على إقليم هذه الدولة.  
ب - أن تكون الجريمة قد ارتكبتها أو ارتكبت ضد أحد رعايا هذه الدولة أو أحد الأشخاص ذوي الإقامة 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.

هـ - إذا كان مباشرة هذا الاختصاص ضروريا لضمان مراعاة هذه الدولة لأي من تعهداتها طبقاً لاتفاقية دولية متعددة الأطراف.

المنصوص عليها في هاتين الاتفاقيتين بعقوبات مشددة، هذا وإن لم تحدد المقصود بالعقوبات المشددة.

ولم يغفل المشرع الكويتي الأخذ بهذا الالتزام في نصوص التشريع الكويتي الجديد محل الدراسة، فمن ناحية تضمن القانون معاقبة الأشخاص الذين يثبت ارتكابهم للجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية بعقوبات تصل في حدها الأقصى إلى الحبس المؤبد أو الإعدام. ومن ناحية أخرى فقد نص القانون على تشديد العقوبة على المتهمين إذا أسفر ارتكاب الأفعال المنصوص عليها في القانون عن جرح أو وفاة شخص. ومن ناحية ثالثة حظر القانون الأمر بوقف تنفيذ العقوبات أو الامتناع عن النطق بالحكم بشأن هذه الجرائم،<sup>(١)</sup> كما حظر النزول بالعقوبة إلا درجة واحدة.

وينص القانون في مواده ٢، ٣، ٤، ٥ على العقوبات المقررة للجرائم الموجهة لسلامة الطائرات والملاحة الجوية. فطبقاً للمادة الثانية يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن سبع سنوات كل من ارتكب عمداً أحد الأفعال الواردة في هذه المادة وتشمل أفعال العنف الموجهة إلى شخص على متن طائرة في حالة طيران إذا كان من شأن ذلك أن يعرض سلامة الطائرة للخطر، والقيام بوضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة أو التسبب في ذلك وكان من شأن ذلك تدميرها أو إحداث تلف بها يجعلها عاجزة عن الطيران أو يعرض سلامتها للخطر عند الطيران، كذلك ارتكاب أي عمل من شأنه تدمير أو إتلاف تجهيزات حرم المطار أو التدخل في تشغيلها وتعريض سلامة الطائرات في حالة طيران للخطر.

وتتضمن المادة الثالثة العقوبات المقررة على الاستيلاء غير المشروع على الطائرة الذي يتم من خلال استخدام القوة أو التهديد بها، وهي الحبس مدة لا تقل

(١) راجع بهذا الخصوص المادة ٨١ من قانون الجزاء الكويتي التي تجيز للمحكمة في حالات الجرائم التي تستوجب الحكم بالحبس أن تمتنع عن النطق بالعقاب في حالات معينة حددتها.

عن عشر سنوات، فإذا اقترن هذا الفعل باحتجاز شخص إلى غير الجهة التي كان متجها إليها تكون العقوبة الحبس المؤبد أو الحبس المؤقت الذي لا يقل عن عشر سنوات.

ويلاحظ بشأن هذه المادة الأخيرة أن المشرع قد شدد العقوبة في حالة حدوث الاستيلاء على الطائرة المقترن باحتجاز شخص أو أكثر على متن الطائرة وإجباره على التوجه إلى مكان أو جهة غير تلك التي كان متجها إليها. وقد أحسن المشرع صنعا بتشديد العقوبة هنا فالتجربة العملية في حوادث اختطاف الطائرات قد أوضحت بجلاء مدى المعاناة الجسدية والنفسية التي يتحملها ركاب الطائرة المختطفة، واضطرابهم في أحوال عديدة للبقاء على متن الطائرة المختطفة لمدد طويلة، بل تنقلهم من بلد إلى آخر ومن مطار إلى آخر حسب مشيئة الخاطفين.

فإذا ترتب على أي ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في المادتين الثانية والثالثة جرح شخص أو إصابته بأذى أو تدمير الطائرة أو إلحاق الضرر بها أو إلحاق الضرر بتجهيزات المطار تكون العقوبة طبقا لما ورد في نص المادة الرابعة من القانون هي الإعدام أو الحبس المؤبد. وتكون العقوبة الإعدام إذا ترتب على أي من هذه الجرائم موت شخص.

ولم يكتف القانون بعقاب الشخص الذي يرتكب أحد الأفعال المشار إليها في القانون، بل نص أيضا في مادته الخامسة على عقاب كل شخص بالحبس مدة لا تتجاوز خمس سنوات وبغرامة لا تتجاوز خمسة آلاف دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين إذا علم بوجود مشروع لارتكاب جريمة من الجرائم المنصوص عليها في القانون ولم يبلغ أمرها إلى السلطات المختصة أو أعان الجاني على الفرار من وجه العدالة بإخفائه، أو بإخفاء أدلة الجريمة أو إتلافها أو بإخفاء الأشياء المستعملة أو التي أعدت للاستعمال في ارتكابها أو تحصلت منها. ويجوز تشديد العقوبة إلى الضعف إذا ارتكبت الجريمة في زمن الحرب، أو في حالة إعلان الأحكام العرفية.

وتشجعا للجنة على الإبلاغ عن الجرائم المنصوص عليها في القانون، نصت

المادة السادسة من القانون على الإعفاء من العقوبة في حالة قيام أحد الجناة بإبلاغ السلطات قبل البدء في تنفيذ الجريمة، ويمتد هذا الإعفاء حتى بعد وقوع الجريمة إذا قام الجاني بإخبار السلطات بوقوع الجريمة وبمن ساهم فيها قبل قيام السلطات بالبحث أو التفتيش.

وتشترط هذه المادة للإعفاء من العقاب في حالة الإبلاغ بعد بدء البحث والتفتيش عنها أن يسفر هذا الإبلاغ عن ضبط الجناة الآخرين أو ضبط المرتكبين لجريمة أخرى مماثلة لها في النوع والخطورة.

واستثناء من حكم المادة ٨٣<sup>(١)</sup> من قانون الجزاء الكويتي، تحظر المادة السابعة من القانون النزول بالعقوبات الواردة في المادة الرابعة إلا درجة واحدة فلا يجوز النزول بعقوبة الإعدام عن عقوبة الحبس المؤبد، والنزول بعقوبة الحبس المؤبد عن الحد الأقصى المقرر بعقوبة الحبس المؤقت. كذلك لا يجوز الأمر بوقف تنفيذ العقوبات أو الامتناع عن النطق بالحكم<sup>(٢)</sup>.

هذه هي أهم الأحكام الواردة في القانون الكويتي في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية. وننتقل الآن إلى النقطة الأخيرة من هذه الدراسة بشأن تقييم هذا القانون.

---

(١) تنص م ٨٣ من قانون الجزاء الكويتي رقم ١٧ لسنة ١٩٦٠: «يجوز للمحكمة إذا رأت أن المتهم جدير بالرأفة بالنظر إلى الظروف التي ارتكبت فيها الجريمة، أو بالنظر إلى ماضيه أو أخلاقه أو سنه، أن تستبدل بعقوبة الإعدام عقوبة الحبس المؤبد أو المؤقت الذي لا تقل مدته عن عشر سنوات، وأن تستبدل بعقوبة الحبس المؤبد الحبس المؤقت الذي لا تقل مدته عن سبع سنوات ... ولا يجوز أن تقل عقوبة الحبس المؤقت عن ثلث الحد الأقصى المقرر للجريمة، كل ذلك ما لم ينص القانون على حد أدنى آخر».

(٢) تنص المادة السابعة من القانون رقم ٦ لسنة ١٩٩٤ . «استثناء من أحكام المادة (٨٣) من قانون الجزاء، لا يجوز في تطبيق المادة الرابعة من هذا القانون النزول بعقوبة الإعدام من عقوبة الحبس المؤبد، والنزول بعقوبة الحبس المؤبد عن الحد الأقصى المقرر لعقوبة الحبس المؤقت .. كما لا يجوز الأمر بوقف تنفيذ العقوبات أو الامتناع عن النطق بالحكم».

## المبحث الرابع

### تقييم القانون الكويتي في شأن سلامة الطائرات والملاحة الجوية

أحسن المشرع الكويتي صنعا بإصدار القانون الكويتي في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية. فكما سبق أن ذكرنا لم تكن المراسيم الأميرية الصادرة بانضمام الكويت إلى اتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال كافية لتنفيذ جميع الالتزامات الدولية الواردة بهذه الاتفاقيات وخاصة فيما يتعلق بتحديد الأفعال المجرمة، والعقوبات المقررة لها، ومدى الاختصاص الجنائي بهذه الجرائم، فمثل هذه الأمور ذات الطابع الجنائي لا يكفي فيها مجرد الانضمام إلى الاتفاقيات بل تتطلب ما هو أكثر من ذلك، أي بتعديل التشريعات العقابية السارية في الدولة، أو استصدار تشريع جديد يتضمن تجريم الأفعال المنصوص عليها في هذه الاتفاقيات، وتحديد العقوبات المناسبة لها، وتحديد مدى الاختصاص الجنائي بهذه الجرائم، وقد اختار المشرع الكويتي الحل الأخير.

ومما لا شك فيه أن هذا التشريع سيساهم في تدعيم التعاون الدولي بشأن مكافحة الإرهاب والجرائم الموجهة إلى سلامة الطيران المدني الدولي، كما سيساهم على المستوى الوطني في قمع هذه الجرائم، وخاصة أن التشريع الكويتي الجزائي الصادر عام ١٩٦٠ لم يتعرض لهذا النوع الحديث من الجرائم، والذي عرفته الجماعة الدولية في السنوات الأخيرة.

وربما يؤخذ على هذا التشريع أنه لم يستوعب جميع الأحكام الدولية، وخاصة تلك الواردة في اتفاقيتي لاهاي ومونتريال، وخاصة فيما يتعلق بالتدابير التي تتخذ ضد المتهم، أو فيما يتعلق بتسليم المتهم إلى الدول التي تطلب ذلك إن لم تكن السلطات الكويتية راغبة في محاكمته، أو غيرها من التدابير الواجب اتخاذها حيال الركاب والطائرة وحمولتها.

وكنا نفضل طالما أن المشرع الكويتي قد رأى إصدار تشريع مستقل في شأن

الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية أن يتضمن هذا التشريع جميع الأحكام الواردة في الاتفاقيات الدولية المعنية سواء اتسمت بطابع جنائي أم لا، ولكن يبدو أن المشرع الكويتي قد رأى الاقتصار في هذا التشريع على المسائل ذات الطابع الجنائي البحت دون غيرها من المسائل الأخرى المتعلقة بسلامة الطائرات الواردة في الاتفاقيات الدولية المشار إليها، وهذا ما يظهر بوضوح من المذكرة الإيضاحية المرفقة بالقانون.

وتجدر الإشارة إلى أن إغفال القانون ذكر بعض الأحكام الواردة في اتفاقيتي لاهاي ومونتريال لا يعني بأي حال تحليل أو عدم التزام دولة الكويت بها، فهي تظل ملتزمة بجميع الأحكام الواردة في هاتين الاتفاقيتين تأسيساً على المراسيم الأميرية الصادرة بالانضمام إلى الاتفاقيات.