



وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة تبسة
كلية الحقوق و العلوم السياسية
قسم الحقوق
تخصص : قانون جنائي



مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر الموسومة بـ

القرصنة الجوّية

الطالبة:

بن جنة صفاء

لجنة المناقشة :

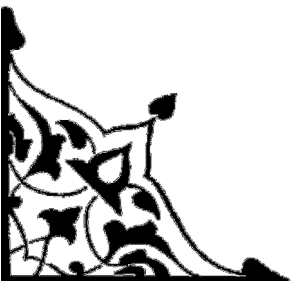
- د. دلول الطاهر - جامعة تبسة - رئيساً.
- د. باوني محمد - جامعة تبسة - مشرفاً ومقرراً.
- أ. شارني نوال - جامعة تبسة - عضواً مناقشاً.

السنة الجامعية 2014



اللَّهُمَّ صَلِّ وَسَلِّمْ وَبَارِكْ عَلَى سَيِّدِنَا مُحَمَّدٍ

عبد السلام



حِكْمَةٌ

"أَسْأَلُكَ اللَّهُمَّ بِكُلِّ اسْمٍ هُوَ لَكَ سَمِيَتْ بِهِ نَفْسُكَ أَوْ

أَنْزَلْتَهُ فِي كِتَابِكَ أَوْ عَلَّمْتَهُ أَحَدًا مِنْ خَلْقِكَ أَوْ اسْتَأْثَرْتَ بِهِ فِي عِلْمِ الْغَيْبِ

عِنْدَكَ، أَنْ تَفْتَحَ عَلَيَّ فِتْحَ الْعَارِفِينَ بِحِكْمَتِكَ وَأَنْ تُنْشِرَ عَلَيَّ مِنْ

خَزَائِنِ رَحْمَتِكَ، عِلْمًا يَنْفَعُنِي وَأَنْفَعُ بِهِ غَيْرِي، وَأَنْ تَذَكِّرَنِي مَا

نَسِيتُ، يَا فَتَّاحُ يَا عَلِيمُ يَا خَيْرُ يَا ذَا الْجَلَالِ وَالْإِكْرَامِ".

شكر و عرفان

ومن يشكر فإنما يشكر لنفسه " (لقمان الآية 12)

الحمد لله حتى ترضى... والحمد لله حين ترضى... و الحمد لله بعدما ترضى... .و.
الصلاة والسلام على اشرف الخلق و أفضل الرسل النبي المصطفى و الرسول الصحبي
محمد ابن عبد الله صلى الله عليه وسلم تسليما كثيرا.

بداية اشكر و احمد الله الذي و فقني و قدرني على انجاز هذا العمل المتواضع
ثم أتقدم بالشكل الجزيل و العرفان و التقدير إلى مثلي الأعلى و قدوتي في العمل و
الاجتهاد و طلب العلم الذي ضحى بثمانين وقته بتحفيظه وإرشاده المستمر وتقدير كامل
حقه حضرة الدكتور باوني محمد

إلى كل أساتذة معهد الحقوق والعلوم السياسية، الدكتور الفاضل الأستاذ **دلول الطاهر**

و الأستاذة الفاضلة **شارلي نوال** ،

إلى كل أساتذة القانون الجنائي

إلى رمز الصبر النشيط **عمال المكتبة**

مفكرة

مقدمة

تلعب الملاحة الجوية دورا كبيرا في حركة النقل الجوي الدولي ، حيث يصبح النقل الجوي ضرورة من ضرورات العصر لاستئثار وسيلة الطائرة بسرعة فائقة تمكنها من قطع ما بعد من مسافات طويلة ؛ سواء كانت بضائع أو ركاب .

فمعظم الأشخاص يحبذون الطائرة في رحلاتهم باعتبارها أكثر سرعة ، تؤمن لهم الراحة والأمان.

فالقراصنة الجوية ظهرت في ثلاثينيات القرن الماضي ، و كان وراء انتشار هذه الظاهرة انقسام العالم إلى معسكرين في أعقاب الحرب العالمية إلى معسكر شرقي و آخر غربي .

كما عرفت الجزائر جريمة القرصنة الجوية التي هزت المجتمع الدولي في اثنان و عشرون أكتوبر ألف و تسع مائة و ستة وخمسون عند اختطاف طائرة تنقل الزعماء الخمسة و على رأسهم أحمد بن بلة .

وإزدادت عمليات القرصنة الجوية في وقتنا الحالي بسبب التطور التقني والتكنولوجي ، واستخدام المجرمين لهذه التقنيات في أعمال الإجرام .

أهمية الموضوع :

تكمن دراسة موضوع القرصنة الجوية في عنصرين أساسيين هما العنصر العملي و العنصر النظري ، فتبدو الأهمية العملية لعمليات القرصنة الجوية في العصور الحديثة ؛ مما يهدد الملاحة الجوية و سلامة المواصلات الجوية الدولية ؛ بالإضافة إلى الأضرار الناشئة عن عمليات القرصنة الجوية ، فهناك أضرار بشرية و اقتصادية و غيرها .

أما الأهمية النظرية فتتمثل في أن لموضوع القرصنة الجوية عدة مسائل ؛ مثل مبدأ الاختصاص القضائي العالمي الذي يعطي الحق لأي دولة في متابعة مرتكبي جرائم

القرصنة الجوية فضلا على معرفة المحكمة المختصة بمحاكمة قرصنة الجو ، و القانون الواجب التطبيق .

أهداف الدراسة :

إن الغرض العلمي من دراسة موضوع القرصنة الجوية هو الوصول إلى الأهداف الآتية:

1/- تحديد مفهوم القرصنة الجوية من خلال القيام بتعريفها ، و بيان خصائصها ، و تمييزها عن غيرها من الجرائم المشابهة و معرفة أحكامها و مكافحتها .

2/- التعرف على أركان جريمة القرصنة الجوية ، هل هي نفس أركان الجريمة العادية أم لها أركان أخرى .

3/- معرفة التدابير الوقائية لقمع هذه الجريمة.

4/- إبراز الجهود العربية و الدولية لجريمة القرصنة .

5/- بيان إجراءات محاكمة مرتكبي جرائم القرصنة الجوية و الأحكام الجزائية والعقوبات المقررة و مدى كفايتها للحد من ظاهرة القرصنة سواء على المستوى الوطني أو الدولي.

أسباب اختيار الموضوع :

تتجسد أسباب موضوع القرصنة الجوية في سببين ، أسباب موضوعية و أخرى ذاتية :
- فالأسباب الموضوعية تتمثل في انتشار عمليات القرصنة الجوية أو ما يعرف باختطاف الطائرات ، و كثرة تكرار هذه العمليات و السماع بها في النشرات الإخبارية و الأفلام ، مما جعل القناعة راسخة في التعرف على أحكام هذه الجريمة بالإضافة إلى قلة المراجع العلمية القانونية المتخصصة في دراسة القرصنة الجوية و أحكامها القانونية و تعقيداتها السياسية .

- أما الأسباب الذاتية فتتمثل في معرفة الأضرار الخطيرة التي تنتج عن عمليات جرائم القرصنة الجوية ، بالإضافة إلى التساؤل لماذا يلجأ قرصنة الجو إلى خطف الطائرات و المطالبة بالفدية و إطلاق سراح معتقلين سياسيين أو غيرها من الدوافع الأخرى .

منهج الدراسة :

اعتمدت في دراستي لموضوع القرصنة الجوية على المنهج التحليلي و المقارن و الوصفي من خلال تحليل الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الموضوع ، و التشريعات المقارنة كالتشريع المصري و التشريع الجزائري ، ووصف ظاهرة القرصنة الجوية و تعريفها و تحديد و حصر نصوص الاتفاقيات الدولية .

صعوبات البحث :

و قد اعترضني في انجاز هذا البحث عدة صعوبات منها ندرة المراجع القانونية وتشتت الوثائق الدولية .

إشكالات موضوع البحث :

تثير جريمة القرصنة عدة تساؤلات تتطلب الإجابة الواضحة من خلال النصوص التشريعية و الاتفاقيات الدولية .

فما هو مفهوم القرصنة الجوية ؟ و كيف تتم مكافحة جريمة القرصنة الجوية؟

و ما هي أركانها ؟ و أسباب جريمة القرصنة الجوية و أضرارها ؟

هل أن لجريمة القرصنة الجوية جرائم مشابهة لها ؟

و ما هي أوجه الحماية و المواجهة الدولية لجرائم القرصنة الجوية ؟ و هل هناك جهود

عربية لمكافحة هذه الجريمة ؟

و للإجابة عن هذه الأسئلة تم تقسيم موضوع البحث إلى فصلين ، و كل فصل إلى

مباحث ، و كل مبحث إلى مطالب و كل مطلب إلى فرع حسب الخطة التفصيلية التالية:

مقدمة

الفصل الأول : ماهية القرصنة الجوية .

المبحث الأول : مفهوم القرصنة الجوية .

المطلب الأول : تعريف جريمة القرصنة الجوية .

الفرع الأول : التعريف اللغوي للقرصنة الجوية .

الفرع الثاني : تعريف الاتفاقيات الدولية للقرصنة الجوية .

الفرع الثالث : التعريف الفقهي للقرصنة الجوية.

المطلب الثاني : خصائص القرصنة الجوية .

الفرع الأول : الخصائص المتعلقة بالسلوك الإجرامي .

الفرع الثاني : الخصائص المتعلقة بالطابع الدولي .

الفرع الثالث : الخصائص المتعلقة بالطابع الجوي .

المطلب الثالث : تمييز القرصنة الجوية عن غيرها من الجرائم المشابهة .

الفرع الأول : جريمة القرصنة الجوية و القرصنة البحرية .

الفرع الثاني : جريمة القرصنة الجوية و الحربية الإرهابية .

الفرع الثالث : جريمة القرصنة الجوية و الحربية السياسية .

المبحث الثاني : أركان جريمة القرصنة الجوية .

المطلب الأول : الركن المادي .

الفرع الأول : السلوك الإجرامي .

الفرع الثاني : النتيجة الإجرامية .

الفرع الثالث : علاقة السببية .

المطلب الثاني : الركن المعنوي.

الفرع الأول : تعريف القصد الجنائي.

الفرع الثاني : عناصر القصد الجنائي .

الفصل الثاني : مكافحة جريمة القرصنة الجوية .

المبحث الأول : الملاحقة القضائية لمرتكبي جرائم القرصنة الجوية.

المطلب الأول : مبدأ الاختصاص القضائي الدولي .

الفرع الأول : مبررات الاختصاص القضائي الوطني .

الفرع الثاني : الأساس القانوني للاختصاص القضائي في معاقبة مرتكبي

جرائم القرصنة الجوية.

المطلب الثاني : التدابير الوقائي

الفرع الأول : التدابير الوقائية قبل وقوع الجريمة .

الفرع الثاني : التدابير الوقائية بعد وقوع الجريمة .

المطلب الثالث : محاكمة قراصنة الجو .

الفرع الأول : الأساس القانوني لمحاكمة مرتكبي جريمة القرصنة الجوي

الفرع الثاني : المحكمة المختصة بمحاكمة القراصنة و القانون الواجب

التطبيق.

المبحث الثاني : الجهود العربية و الدولية في محاربة جريمة القرصنة الجوية .ذ

المطلب الأول : الجهود العربية في محاربة جريمة القرصنة الجوية .

الفرع الأول : دور مجلس وزراء الداخلية العرب .

الفرع الثاني : دور الدولة الجزائرية و المصرية في محاربة جريمة القرصنة

الجوية.

المطلب الثاني : الجهود الدولية لمحاربة جريمة القرصنة الجوية .

الفرع الأول : التعاون الدولي .

الفرع الثاني : جهود الأمم المتحدة و منظماتها الدولية .

الفرع الثالث : دور المنظمة الدولية للطيران المدني والمنظمة الدولية للشرطة

الجنائية.

الخاتمة

الفصل الأول

ماهية القرصنة الجوية

الفصل الأول

ماهية القرصنة الجوية

القرصنة الجوية في مضمونها هي عملية سطو واعتداء على الطائرات أثناء رحلتها الجوية ، و يضعها هذا في دائرة الجرائم التي تهدد سلامة الملاحة الجوية ؛ و حركتها و بنظرة أوسع فهي تشكل خطرا على المجتمع الدولي و المسافرين ، و علما أن لهذه القرصنة عقابا باسم القانون الجنائي ، فمن اللازم إذن دراسة و تحديد ماهيتها إضافة إلى أركانها مما يؤدي بالضرورة إلى تقسيم الفصل إلى مبحثين حيث يخصص :

المبحث الأول : مفهوم القرصنة الجوية.

المبحث الثاني: أركان جريمة القرصنة الجوية.

المبحث الأول : مفهوم القرصنة الجوية

القرصنة كعمل إجرامي ، وتصرف ممنوع يجعل صاحبه مجرماً ، و معرضاً للعقوبة و المتابعة القضائية ، مما يتطلب توضيح معنى القرصنة كجريمة جنائية و بيان خصائصها ، واختلافها عن غيرها من الجرائم المشابهة .

و هذا يجعل المبحث مقسم إلى ثلاثة مطالب ، حيث يخصص :

المطلب الأول : تعريف القرصنة الجوية.

المطلب الثاني: خصائص جريمة القرصنة الجوية.

المطلب الثالث: تمييز جريمة القرصنة الجوية عن غيرها من الجرائم المشابهة .

المطلب الأول : تعريف جريمة القرصنة الجوية.

لكي تحدد القرصنة الجوية باعتبارها جريمة دولية جوية ، ينبغي استعراض المعنى اللغوي ثم الاصطلاحي ثم حسب الاتفاقيات الدولية ، مما يوجب تقسيم المطلب إلى ثلاثة فروع حيث يخصص الفرع الأول إلى المعنى اللغوي ، أما الفرع الثاني فيخصص للاتفاقيات الدولية و الفرع الثالث تعريف القرصنة في الفقه .

الفرع الأول : التعريف اللغوي للقرصنة الجوية .

قرصنة : تحويل اتجاه الطائرات ، لغرض اقتصادي أو سياسي دعائي " قرصنة الطائرات في العصر الحديث " ، سلب ، نهب ، سرقة ، من أية قرصنة نتجت هذه الثروة .¹

- قرصنة: pirate-piracy-hijacking

ظهرت خلال النصف الثاني من القرن، بحيث بدأت تلعب دورا متميزا في خطف الطائرات.²

- القرصان : لصوص ، و يجعلونها بعض الكتاب لفظة مفردة و يجمعونها على

قراصنة ، و الاسم منه القرصنة (ايطالية).³

¹:صبحي حمود ، المنجد في اللغة العربية المعاصرة ، ط1 ، دار المشرق ، بيروت ، لبنان ، 2000 ، ص 1142

²- د.مروحي البعلبكي ، القاموس القانوني الثلاثي موسوعي شامل و مفصل (عربي - فرنسي - انجليزي) ، ط1 ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 2002 ، ص 1395 .

³- المنجد في اللغة و الأعلام ، ط26 ، دار المشرق ، بيروت ، لبنان ، 1986 ، ص 620 .

piraterie – flibusterie – قرصنة :

piraterie – flibusterie – قرصنة :

قرصان : جمع قراصنة : corsaire – pirate écumeur des mers¹

اختطاف : إقدام شخص أو عدة أشخاص على اختطاف الطائرة ، و غالباً ما

يطلب الخاطفون فدية ، لقاء إطلاق سراح مخطوفي الطائرة .²

طائرة : جمع طائرات ، مركبة هوائية أثقل من الهواء ذات جناحين و محرك أو أكثر

و تكون إما طائرة ركاب أو طائرة حربية و هي أنواع .³

الفرع الثاني : تعريف الاتفاقيات الدولية للقرصنة الجوية :

إن جريمة القرصنة الجوية تشكل خطراً يهدد سلامة المواصلات و حركة الملاحة الجوية

و التجارية بين مختلف الدول ، باعتبارها تهدد المجتمع الدولي ونقل المسافرين ؛ و

لذلك وجدت عدة اتفاقيات دولية للحد من هذه الظاهرة الخطرة وهي :

أولاً : تعريف اتفاقية طوكيو 1963 لجريمة القرصنة الجوية .

فهي أول اتفاقية¹ تتعلق بالجرائم و الأفعال التي ترتكب على متن الطائرات ، و كانت

أولى الاتفاقيات المتعددة الأطراف ، التي تناولت حالات خطف الطائرات .

¹: د. جبور عبد النور ، معجم عبد النور الحديث ، عربي ، فرنسي ، ط1 ، دار العلم للملايين ، لبنان ، بيروت ، 1983 ص 793 ، ص 794 .

²: جرجيس جرجيس، معجم المصطلحات الفقهية والقانونية ، ط1 ، الشركة العالمية للكتاب، دون بلد نشر، 1996 ، ص30.

³: المنجد في اللغة و الأعلام ، المرجع السابق ، ص 476 .

فهذه الاتفاقية لم تضع تعريفاً أو قائمة خاصة بأعمال القرصنة الجوية ، إلا ما جاء منها في المادة الحادية عشر² منها التي تنص على منع الاستيلاء غير القانوني على الطائرة وهي :

1- أن يكون الفعل غير مشروع : بمعنى أن يصدر الفعل من غير ذي صفة ، أي من شخص ليس له حق فرض رقابته على الطائرة ، فمن يحدد الصفة الشرعية هي التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية الخاصة بتنظيم الملاحة الجوية .³

2- استخدام القوة أو التهديد باستخدامها: وهي التي يقصد بها القوة المادية في نص المادة الحادية عشر باللغة الانجليزية.

¹: اتفاقية طوكيو 1963 ، وقعت بتاريخ 14 سبتمبر 1963 ، في مدينة طوكيو اليابانية ، و التي دخلت حيز النفاذ في 1969/12/04 ، و عدة الدول الأعضاء 185 دولة .

²: انظر المادة 11 من اتفاقية طوكيو 1963 ، تنص على :

1- في حالة ارتكاب شخص على متن طائرة في حالة طيران عن طريق القوة أو التهديد باستخدام القوة ، لأحد الأفعال غير الشرعية التي تعد تدخلا في سير اتجاه الطائرة و الاستيلاء عليها و لنوع آخر من السيطرة الخاطئة على الطائرة ، أو في حالة الشروع في ذلك فعلى الدول المتعاقدة اتخاذ كافة الإجراءات المناسبة و اللازمة لإعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي أو المحافظة على سيطرته عليها .

2- في الأحوال المشار إليها في الفقرة السابقة على الدول المتعاقدة التي تهبط فيها الطائرة ، أن تسمح لركاب هذه الطائرة تكمل رحلتهم في أقرب وقت ...

³: د. محمد منصور الصاوي ، أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية في مجال مكافحة الجريمة الدولية للمخدرات و إبادة الأجناس و خطف الطائرات ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، دون سند نشر ، ص 256.

3- أن يقع هذا الفعل على متن الطائرة : فأي تدخل غير مشروع أو أي ممارسة

غير مشروعة لقيادة الطائرة من جهة خارج الطائرة عن طريق استخدام اللاسلكي ،

يستثنى من نص المادة الحادية عشر من الاتفاقية .¹

4- أن يقع هذا الفعل أثناء الطيران :

و هذا ما نصت عليه المادة الثالثة من الاتفاقية ، بحيث يبدأ الطيران من لحظة تشغيل

محرك الطائرة إلى غاية هبوط الطائرة .²

5- أن يكون الغرض من الفعل هو الاستيلاء على الطائرة أو التحكم فيها بأية

صورة كانت : أو إخراجها من مجال سيرها إلى اتجاه مخالف لخط سيرها .³

فهذه الاتفاقية استتنت من أحكامها أفعال الاستيلاء ذات الطابع السياسي ، علما بأن

هذه الأفعال تشكل النسبة العظمى من حوادث القرصنة .⁴

و من خلال ما سبق نصل إلى أن تعريف جريمة القرصنة الجوية في اتفاقية طوكيو

1963 كان يعتمد على بيان الأفعال المكونة للسلوك الإجرامي لهذه الجريمة عن طريق

استعمال التهديد و القوة ؛ فهذه الاتفاقية لم تعطي تعريفا كافيا و شاملا لجريمة القرصنة

الجوية ، حيث يلاحظ أنها اعتبرت جريمة لا تستوجب العقاب .

¹: د. محمد منصور الصاوي . المرجع نفسه ، ص 257

²: المادة 3 من اتفاقية طوكيو 1963 و التي تنص على : >> منذ اللحظة التي يتم فيها تشغيل القوة المحركة للطائرة من أجل الإقلاع حتى اللحظة التي ينتهي فيها هبوط الطائرة <<

³: د. محمد منصور الصاوي ، المرجع السابق ص 257

⁴: مشهور بخيت العريمي ، الشرعية الدولية لمكافحة الإرهاب ، ط 1 ، دار الثقافة ، عمان ، 2009 ، ص 54 .

ثانيا : تعريف اتفاقية لاهاي 1970 لجريمة القرصنة الجوية .

فالمنظمة الدولية للطيران المدني قامت بإعداد اتفاقية جديدة ، محاولة لسد الثغرات الواردة في اتفاقية طوكيو بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات .¹ و باستقراء المادة الأولى² من هذه الاتفاقية نجد أنها نصت على مجموعة من العناصر اللازمة لتكوين الجريمة ، و هي ان يتم الفعل على متن الطائرة ، و أن يتم الفعل مصحوبا

بالعنف أو التهديد به ، مما يسهل الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها ، بالإضافة إلى وجود فعل المشروع في ارتكاب هذه الأفعال ، حيث تحدث عملية الاستيلاء أثناء الطيران بصورة غير مشروعة .

فهذه الاتفاقية تحدثت عن الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات و لم تتعرض لبعض الجرائم المرتبطة بسلامة الطيران المدني كالاعتداء على الطائرات الموجودة في أرض المطار ، مع افتراض وجود الشريك الموجود خارج الطائرة ، إلا أن هذا لا يمنع

¹ : اتفاقية لاهاي 1970 ، الموقعة بتاريخ 16/12/1970 ، و التي دخلت حيز النفاذ في 14/10/1971 ، و عدد الدول الأعضاء 185 دولة .

² : المادة 1 من اتفاقية لاهاي 1970 تنص على :

>> أي شخص على متن طائرة و هي في حالة طيران :

(أ) يقوم بطريقة غير مشروعة عن طريق القوة أو التهديد باستعماله أو استعمال أشكال أخرى من أشكال الإكراه بالاستيلاء على الطائرة أو السيطرة عليها ، أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال .

(ب) يشترك مع أي شخص يقوم أو يشرع في ارتكاب أي فعل ... <<

التشريعات الوطنية من المعاقبة على أعمال المشاركة في الاستيلاء على الطائرة و التي ترتكب خارجها .

بالإضافة إلى أن هذه الاتفاقية قد وسعت من نطاق تطبيقها ، فلم تضع تحديدا لهوية الطائرة، فهذه الاتفاقية تطبق على جميع الطائرات التي تكون محلا للقيام بأعمال غير مشروعة على متنها¹، باستثناء الطائرات المستعملة في الخدمة العسكرية أو الجمركية أو الشرطة .²

و في الأخير فتعريف القرصنة الجوية حسب اتفاقية لاهاي 1970 يعد خطوة مهمة في طريق مكافحة هذه الجريمة ، و معاقبة مرتكبيها من طرف الدول الأعضاء التي تلزم بالنص في تشريعاتها على عقوبة مشددة في نص المادة الثانية منها .³

ضف إلى ذلك أنها لم تنص على وجود أية حماية قانونية لركاب الطائرات المخطوفة .

ثالثا : تعريف اتفاقية مونتريا ل 1971 لجريمة القرصنة الجوية .

هذه الاتفاقية هي استكمالا لبنود اتفاقية طوكيو و اتفاقية لاهاي ، قامت بها المنظمة الدولية للطيران المدني ، لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران

¹:مشهور بخيت العريمي ، المرجع السابق ، ص 55 ، 56

²:أنظر المادة 3 من اتفاقية لاهاي 1970 ، و التي تنص على :

>> لا تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المستعملة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو في خدمات الشرطة <<

³:انظر المادة 2 من اتفاقية لاهاي التي تنص على :

>> تتعهد كل دولة بأن تجعل الجريمة معاقبا عليها بعقوبات مشددة <<

المدني¹، و البروتوكول الملحق بها² فعند استقراء نصوص هذه الاتفاقية ، نجد أن المادة الأولى من هذه الاتفاقية قد نصت على أحكام اتفاقية لاهاي نفسها ، باستثناء الفقرة الأولى من هذه المادة ، و الفقرة (ب) من المادة الثانية، فالمادة الأولى من الاتفاقية قد نصت على أحكام مختلفة عن باقي الاتفاقيات³، بحيث اشترطت أن تكون الطائرة في الخدمة ، إلا أنها لم تشترط وجود الفاعل على متن الطائرة بالإضافة إلى أنها تجرم أفعال العنف غير المشروعة التي تقع على متن الطائرة من تدمير أو إتلاف أو تعريض الطائرة من تدمير أو إتلاف أو تعريض الطائرة للخطر ، أما المادة الأولى في فقرتها الثانية تنص على :

« يعد مرتكبا الجريمة أي شخص يرتكب فعلا من الفعلين الآتيين :

(أ) أن يشرع في ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة .

¹:اتفاقية مونتريال 1971 ، المؤقعة بتاريخ 23/09/1971 ، و التي دخلت حيز النفاذ في 01/05/1978 ، و عدد الدول الأعضاء 185دولة .

²:البروتوكول الموقع في مونتريال الموقع في 10/05/1884

³:المادة 1 من اتفاقية مونتريال 1971 تنص على :

1- يعد مرتكبا لجريمة ، أي شخص يرتكب عمدا و دون حق مشروع الأفعال التالية :

(أ) أن يقوم بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران ، إذا كان هذا العمل من شأنه أن يعرض سلامة الطائرة للخطر .

(ب) أن يدمر طائرة في الخدمة أو يحدث تلفا يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحتمل أن يعرض سلامتها للخطر .

(ج) أن يقوم بأي وسيلة كانت بوضع أو السبب في وضع جهاز أو مواد في طائرة الخدمة أن تدمر تلك الطائرة

(د) أن يدمر أو يتلف تسهيلات الملاحة الجوية ، و أن يتدخل في تشغيلها ، إذا كان من شأن أي من تلك الأفعال أن يعرض سلامة الطائرة للخطر .

(هـ) أن يقوم بإبلاغ معلومات يعلم أنها كاذبة تعرض سلامة الطائرة

(ب) أن يكون شريكا لشخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي من تلك الجرائم ¹. «

فهذه المادة تجرم الأفعال المذكورة في حالة ما إذا ارتكبتها شخص بصفته شريكا أو شرع في ارتكابها ، بالإضافة إلى نص المادة الثانية التي حددت متى تكون الطائرة في حالة طيران أو في الخدمة ².

من خلال تحليل كل من الاتفاقيات الثلاث نجد أن اتفاقية مونتريال 1971 الخاصة بقمع الأعمال الغير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني ، قد جاءت أكثر شمولية مقارنة مع باقي الاتفاقيات من خلال التوسع في صور الأفعال .
بالإضافة إلى أنها نصت على وجوب أن تكون الطائرة في الخدمة .

الفرع الثالث : التعريف الفقهي للقرصنة الجوية

ان مصطلح القرصنة الجوية ليس ثابتا في القانون الدولي ، فبعض الدول تعتمد على استخدام مصطلح خطف الطائرات عوضا عن القرصنة الجوية ³.

¹:المادة 1 فقرة 2 من اتفاقية مونتريال 1971.

²:-أنظر المادة 2 من اتفاقية مونتريال 1971 تنص على :

تعتبر الطائرة في الخدمة منذ بدأ إعداد الطائرة قبل الطيران بواسطة أفراد الخدمات الأرضية أو بواسطة طاقم الطيران >> للقيام برحلة معينة حتى معنى أربع وعشرون ساعة على أي هبوط الطائرة ، و على أي حال تمتد فترة الخدمة طوال كل المدة التي تعتبر فيها الطائرة في حالة طيران على الوجه المحدد في الفقرة (أ) من هذه المادة << .
يعود تحديد مفهوم خطف الطائرات إلى الفترة 1930-1933 إلى اصطلاح شعبي شائع باللغة الانجليزية

³ و يعني باللغة العربية رفع الأيدي عاليا على التسليم و هذا ما رددته الصحافة العالمية في الثلاثينيات . H.jack

Raise your hands

و هو مصطلح القرصنة الجوية و هذا ما أخذ به الأساتذة air piracy-rky jaking - و بما أن اختطاف

الطائرات ظاهرة تحدث في الجو ظهر اصطلاح و القضاة .

لكن مصطلح القرصنة الجوية أشمل و أوسع من مصطلح خطف الطائرات ، لأن القرصنة الجوية تشمل حتى الأخطار التي تتعرض لها الطائرات و هي رابضة في أرض المطار بشرط أن تكون الطائرة في الخدمة ، فهل اختطاف الطائرات قرصنة في القانون الدولي العام؟¹

- جريمة اختطاف الطائرات عمل من أعمال القرصنة الجوية :

و هي محاولة من بعض الدول لاعتبار اختطاف الطائرات قرصنة جوية قياسية على القرصنة البحرية التي جرمها القانون الدولي في المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 ، و قد سار على هذا النحو معهد القانون الدولي 1970 حيث استخدم لفظ القرصنة .²

- جريمة اختطاف الطائرات شبه قرصنة جوية : نادى بهذا الرأي فقهاء القانون الدولي، و يستندون في ذلك على فكرة الاختصاص في الردع و العقاب .³

- لكن كل من الجمعية العامة للأمم المتحدة و مجلس الأمن الدولي امتنعوا عن تسمية القرصنة الجوية ، و اعتمدوا على خطف الطائرات .

¹: د. سامي بشر ، هل اختطاف الطائرات قرصنة في القانون الدولي العام؟، مجلة العلوم القانونية ، كلية الحقوق ، بغداد المجلد الأول ، العدد الثاني ، 1969 ، ص 221 .

²: د. الأخضر الدهيمي ، مذكرة ماجستير (الإرهاب الدولي و اختطاف الطائرات) ، جامعة سعد حلب ، البليدة ، جانفي، 2005 ، ص 120 .

³: د. محمد منصور الصاوي ، المرجع السابق ، ص 269.

أولاً : الاتجاه الأول

عرف القرصنة الجوية على أنها >> قيام شخص على ظهر الطائرة، بالتدخل و الاستيلاء، أو أي نوع من أنواع السيطرة، أو بالتدخل و الاستيلاء بصورة غير قانونية ، باستعمال القوة أو التهديد باستعمالها ، أثناء تحليق الطائرة << ، فهذا التعريف يشبه الأحكام الواردة في اتفاقية طوكيو لسنة 1963¹

ثانياً : الاتجاه الثاني

هذا التعريف وفقا لبعض الباحثين الدوليين ، بحيث اعتمدوا على تعداد العناصر المكونة لجريمة القرصنة الجوية و هي :

1- عمل غير مشروع . 2- عمل من أعمال العنف . 3- عمل ارتكب ضد طائرة أخرى.

4- عمل ارتكب لأغراض شخصية .

إذ ما يمكن أن يلاحظ على هذا التعريف أنه مشوب بالنقص و التقصير ، لأنه اعتبر أعمال القرصنة الجوية ذات دوافع خاصة بالرغم من الدوافع على الجريمة غالبا ما تكون سياسية.²

¹ : د . محمد منصور الصاوي ، المرجع نفسه ، ص 294 .

² : د . محمد وليد أحمد حرادي ، الإرهاب في الشريعة و القانون ط1 ، دار النقاش ، لبنان ، 2008 ، ص 342 .

المطلب الثاني : خصائص القرصنة الجوية

ان الغرض الأساسي من معرفة خصائص جريمة القرصنة الجوية هو تمييزها عن غيرها من الجرائم التي تتشابه معها ، فهذه الجريمة لها عدة خصائص و هذا ما سنتعرض له في ثلاثة فروع ، حيث يخصص في الفرع الأول الخصائص المتعلقة بالسلوك الإجرامي ، أما في الفرع الثاني الخصائص المتعلقة بالطابع الدولي ، و في الفرع الثالث الخصائص المتعلقة بالطابع الجوي :

الفرع الأول : الخصائص المتعلقة بالسلوك الإجرامي

أولا : الفعل الايجابي

إن جريمة القرصنة الجوية تتصف بكون السلوك الإجرامي الذي يرتكبه قرصنة الجو عبارة عن فعل مادي ايجابي يتمثل في الأفعال التي جرمتها الاتفاقيات الدولية.¹

ثانيا : الاستمرارية

إن جريمة القرصنة الجوية من الجرائم المستمرة ، و ذلك من خلال الوسيلة المستعملة و المتمثلة في الطائرة التي تبقى وقت طويل في الجو بل قد لا يستمر إلا لحظات فقط.²

¹: د . أحمد بشارة موسى ، المسؤولية الجنائية الدولية للفرد ، دار هومة ، الجزائر ، 2009 ، ص 138 .

² د . هدى حامد قشقوش ، الجريمة المنظمة القواعد ، الموضوعية و الإجرائية و التعاون الدولي عين شمس ، مصر ، 2006 ، ص 33 .

ثالثا : المفاجأة

تتميز جريمة القرصنة الجوية بكون قرصنة الجو يعتمدون على المفاجأة ، من خلال تنفيذ عملياتهم عن طريق إرباك طاقم الطائرة ، و الوصول إلى الهدف .¹

رابعا : التركيب

إن القرصنة الجوية من الجرائم المركبة ، بحيث تتكون من أكثر من فعل ، كالتهديد بالعنف و الاستيلاء و السيطرة على الطائرة ،² كل فعل مستقل .

خامسا : العمدية

تتميز جريمة القرصنة الجوية كونها من الجرائم الدولية الواردة في القانون الدولي التقليدي .³

فهي من الجرائم الخطيرة التي تهدد السلم و الأمن و النقل الجوي في العالم ، فهي من الجرائم الدولية العمدية التي تتطلب توفر قصد الجنائي .⁴

و تثير قلق المجتمع الدولي بأسره ، فيجب ألا تمر دون عقاب ، و أنه يجب ضمان مقاضاة مرتكبيها على نحو فعال من خلال تدابير على الصعيد الوطني¹ ، و حيث تستوجب التعاون الدولي في قمعها .²

¹: د . حسين المحمدي بواوي ، المنظومة الأمنية في مواجهة الإرهاب ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2007 ، ص 59 .

²: عكيك عنتر ، جريمة الاختطاف ، دار الهدى ، الجزائر ، 2013 ، ص 32 .

³: د . عبد العزيز العشاوي ، أبحاث في القانون الدولي الجنائي ، ج 2 ، دار الهومة ، الجزائر ، 2008 ، ص 280 .

⁴: أنظر اتفاقية طوكيو 1963 ، المادة 11 ، واتفاقية لاهاي 1970 ، المادة 1 .

الفرع الثاني : الخصائص المتعلقة بالطابع الدولي

لقد اختلف آراء الفقه بشأن تحديد ماهية الوصف الدولي ، فالهدف الأساسي من تجريم القرصنة الجوية هو حماية المصلحة الدولية ،³ و التي تتمثل في سلامة المواصلات الجوية الدولية .

عالمية العقاب و عدم الإغفاء منه :

فالقرصنة الجوية ذات طبيعة دولية ، و تتمثل في أنها كانت تقع على المصالح التي تقررت حمايتها بقواعد القانون الدولي⁴ ، و هذا المبدأ يعني أن لكل دولة الحق في إيقاع العقاب على مرتكبيها دون النظر لجنسيته أو لمكان ارتكاب الجريمة .⁵ و بالرجوع إلى أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالقرصنة الجوية نجد أنها نصت على هذا المبدأ من خلال المواد 4 و 6 من اتفاقية لاهاي 1970 ، و المادة 5 من اتفاقية مونتريال 1971 .

وبما أن الجريمة الدولية تمس مصالح و سلامة و أمن المواصلات و الأشخاص ، و تعتبر من الجرائم الخطيرة ، فلا يجوز فيها الإغفاء من العقاب و إسقاطه و التسامح

¹: نصر الدين بوسماحة ، المحكمة الجنائية الدولية ، ج1 ، دار هومة ، الجزائر ، 2008 ، ص 7 .
²: د . جمال عبد الناصر مانع ، القانون الدولي العام ، المجال الوطني للدولة ، ج2 ، عنابة ، 2009 ، ص 540 .

³: د. محمد عبد المنعم عبد الغني ، القانون الدولي الجنائي ، دراسة في النظرية العامة للجريمة الدولية ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، الأزريط ، 2008 ، ص 152 .

⁴: د. محمد منصور الصاوي ، المرجع السابق ، ص 20 .

⁵: د. منتصر سعيد حمودة ، المحكمة الجنائية الدولية (النظرية العامة للجريمة الدولية) ، دار الفكر الجامعي ، مصر 2009 ص 21 .

فيه، بالإضافة إلى أن القرصنة الجوية قد ترتكب من جماعة منظمة.¹ مما يؤكد حق العقاب الدولي ، و لهذا وجدت عدة اتفاقيات دولية للمعاقبة على هذه الجريمة .

الفرع الثالث : الخصائص المتعلقة بالطابع الجوي

إن جريمة القرصنة الجوية تهدد أمن و سلامة الطائرة و الأشخاص،² بحيث أن المصلحة المشتركة للدول هي القضاء على الجريمة .

المطلب الثالث : تمييز جريمة القرصنة الجوية عن غيرها من الجرائم

المشابهة

هناك عدة جرائم مشابهة لجريمة القرصنة الجوية يجمعها عنصر العنف واستعمال القوة مثل جريمة القرصنة البحرية و الإرهاب و الجرائم السياسية ، مما يتطلب دراسة هذه الجرائم و مقارنتها بالقرصنة الجوية لتحديد أوجه الشبه و الاختلاف ، و لذا يقسم هذا المطلب إلى ثلاث فروع يخصص الفرع الأول للقرصنة البحرية و الثاني لجريمة الإرهاب و الثالث للجرائم السياسية .

¹: د. عبد العزيز العيشاوي المرجع السابق ، ص 71

²: د . محمد فريد العريني ، القانون الجوي الداخلي و الدولي، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، 2003 ص 19 .

الفرع الأول : جريمة القرصنة الجوية و القرصنة البحرية

أولاً : تعريف القرصنة البحرية : القرصنة البحرية جريمة دولية ، حدد العرف الدولي أركانها ، و تعتبر اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 أول اتفاقية دولية¹ تناولت القرصنة البحرية ، و هذا ما جاء به نص المادة الخامسة عشر ، حيث نص على تعريفها فهي : >> 1-/أي عمل غير قانوني ينطوي على العنف أو إلى جزء و السلب يرتكب لأغراض خاصة بواسطة طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة و يكون موجهها :

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

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

2-/ أي عمل يعد اشتراكا اختياريا في إدارة سفينة أو طائرة مع العلم بأن السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة .

3-/ أي عمل من أعمال التحريض أو التيسير العمدي للقيام بفعل من الأفعال المبينة في الحالتين .²

¹:اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 ، تم التوقيع عليها في 29 نيسان 1958، دخلت حيز النفاذ في 30 سبتمبر 1962.

²: المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958

ومنه يعاقب على الاشتراك عند إدارة سفينة أو طائرة و كان الشخص على علم بأنها تمارس القرصنة ، كما يعاقب على فعل التحريض إذا كان عن عمد .

ثانيا : مقارنة بين جريمة القرصنة الجوية و القرصنة البحرية .

1/- أوجه التشابه بين الجريمتين :

من خلال تعريف كل من الجريمتين ، نجدهما يتشابهان في :

- كل من الجريمتين يتم بتدخل غير شرعي عن طريق التهديد و العنف في وسائل المواصلات الدولية و سلامة النقل البري و الجوي ، بحيث يسعى المجتمع الدولي بتأسيس الاختصاص الشمولي لمختلف الدول .

- كلاهما يشبه الآخر في السلوك الإجرامي ، و الغاية من التجريم و ردع المجرمين .¹

2/- أوجه الاختلاف بين الجريمتين :

- حيث أن جريمة القرصنة الجوية ترتكب في المجال الجوي أو في أرض المطار² ، بينما جريمة القرصنة البحرية ترتكب في أعالي البحار أو منطقة غير خاضعة لسيادة دولة أخرى أو في الميناء.³

- جريمة القرصنة البحرية ترتكب لتحقيق أغراض خاصة لها طابع اقتصادي أما القرصنة الجوية ترتكب لتحقيق غرض سياسي .

¹ : د. هيثم حسن الناصري ، خطف الطائرات ط 1 ، المؤسسة العربية للدراسات و النشر ، بيروت ، لبنان ، 1972 ، ص 211 .

² : د . جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص 539 .

³ : د . محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، ط 1 ، دار الثقافة ، عمان ، 2008 ، ص 35 .

- جريمة القرصنة البحرية تتطلب وقوع أفعال العنف ضد طاقم أو ركاب سفن أو طائرة خاصة أو طائرة أخرى ، أما جريمة القرصنة الجوية تتطلب وقوع الفعل على متن الطائرة المخطوفة و من أحد ركابها .¹

الفرع الثاني : جريمة القرصنة الجوية و الجريمة الإرهابية

أولا : تعريف الجريمة الإرهابية

هي جريمة ضد الأشخاص أو الممتلكات العادية أو الخاصة التي يعاقب عليها القانون الداخلي في أي من الدول المنظمة ، ترتكب تنفيذا لغرض إرهابي ، بحيث تتناول المساس بأي من رعايا إحدى الدول أو الممتلكات الخاصة أو العامة .²

بالإضافة إلى ما نص عليه المشرع الجزائري في المادة 87 مكرر من قانون العقوبات³ الجزائري في القسم الرابع مكرر تحت عنوان " الجرائم الموصوفة بأفعال إرهابية أو تخريبية " ، فالمشرع الجزائري عدل قانون العقوبات حيث ادخل اختطاف الطائرات إلى فئة الأفعال الإرهابية .

¹ : د. هيثم حسن الناصري ، المرجع السابق ص 212 .

² : د. طارق عبد العزيز حمدي ، المسؤولية الدولية الجنائية و المدنية عن جرائم الإرهاب ، دارالسكت القانونية ، مصر ، 2001 ص 346 .

³ : قانون رقم 06-23 مؤرخ في 20 ديسمبر 2006 المتضمن قانون العقوبات .

1- تعريف الإرهاب لغة : مصدر أُرهب بمعنى الرهبة أي الخوف و إشاعة عدم

الاطمئنان و بث الرعب و الفزع و الهلع ، عن طريق التخويف و التهديد بالسلح ووسائل العنف المادي المؤثر في نفوس و سلوك الأشخاص .¹

و قد أطلق مجمع اللغة العربية في معجمه الوسيط على الإرهابيين أنه وصف يطلق على الدين يسلكون سبيل العنف لتحقيق أهدافهم السياسية .²

2- فمنهم الإرهاب في القرآن الكريم : وردت تحت مادة رهب و مشتقاتها اثنا

عشرة آية و بمعان مختلفة كالخشية و التقوى و الخضوع و التوحيد .³

3- المعنى القانوني للإرهاب الدولي : مما لا شك فيه أن هناك جدلا حول

مفهوم الإرهاب من أجل وضع تعريف عالمي و موحد و شامل ، و قد عرف المجتمع الدولي نوعين من الإرهاب فهناك إرهاب داخلي وآخر خارجي ، فالإرهاب الداخلي يستهدف المصالح الداخلية و الجوهرية للبلاد ، أما الإرهاب الخارجي فهو الذي يصيب عصب الحياة في عدة دول .⁴

4- تعريف الإرهاب في القانون الدولي :

¹: د. عبد القادر زهير النقوزي ، المفهوم القانوني لجرائم الإرهاب الداخلي و الخارجي ، ط1 ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 2008 ، ص 14 .

²: د.حسنين المحمدي بوادي، الإرهاب الدولي بين التجريم و المكافحة ، دار الفكر الجامعي ،الإسكندرية 2000، ص 21.

³: د. محمد وليد أحمد حرادي ، المرجع السابق ص 43 .

⁴: د. رجب عبد المنعم متولي ، الإرهاب الدولي واختطاف الطائرات في ضوء القانون الدولي المعاصر ، ط2 دون سنة نشر، مصر ، 2001 ، 2002 ، ص 26 .

الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب نصت في مادتها الأولى على تعريف كل من الإرهاب و الجريمة الإرهابية " كل فعل من أفعال العنف أو التهديد به أيا كانت بواعثه أو أغراضه ، يقع تنفيذا لمشروع إجرامي فردي أو جماعي ، و يهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس ، أو ترؤيعهم أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر ، أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة أو الخاصة ، أو احتلالها أو الاستيلاء عليها ، أو تعريض احد الموارد الوطنية للخطر¹ ، و منه فتبرز أهمية الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب في أنها وضعت لأول مرة تعريفا عربيا للإرهاب ، و حددت سبل التعاون بين الدول الموقعة على الاتفاقية .²

ثانيا : مقارنة بين جريمة القرصنة الجوية و الإرهاب

1- أوجه التشابه بين الجريمتين :

- فجوهر كل من الجريمتين هو العنف أو التهديد به و تحقيق أغراضه السياسية .
- تعتبر القرصنة الجوية جريمة من جرائم الإرهاب الدولي ، فهي تتدرج في أعمال الإرهاب ، و ليس كل إرهاب قرصنة، إلا أن هذا الإرهاب يستهدف الطائرات و المطارات .

¹: أنظر للمادة الأولى من الاتفاقية العربية لمكافحة الارهاب ، 1998:

²: د . مشهور بخيت العريمي ، المرجع السابق ، ص 41 .

2- أوجه الاختلاف بين الجريمتين :

- من حيث مكان وقوع الجريمة :

جريمة القرصنة الجوية مكان ارتكابها في الجو أو في ارض المطار ، أما الإرهاب يمكن أن يقع في البر أو البحر أو الجو في المدن و الأرياف و المكاتب و الإدارات .

- من حيث الغرض من ارتكاب الجريمة :

فالقرصنة الجوية غالبا ما يكون الباعث فيها سياسيا أو اقتصادي أو شخصي ، أما الإرهاب فالباعث فيه سياسي ، أما إذا كان الباعث مادي لا يعد إرهابا .

الفرع الثالث : جريمة القرصنة الجوية و الجريمة السياسية

أولا : تعريف الجريمة السياسية

إن الجريمة السياسية تختلف باختلاف الدول ، فمثلا المشرع الجزائري لم يورد تعريفا للجريمة السياسية .

فقد اقتصر على تعداد الجرائم السياسية في الفصل الأول من الباب الأول من الكتاب الثالث من قانون العقوبات ، تحت عنوان جرائم الخيانة و التجسس و جرائم الدفاع

الوطني .¹

¹: د. سهيل حسين الفتلاوي ، موسوعة القانون الدولي ، القسم العام ، ج 1 ، جامعة جرش ، عمان ، 2009 ،

بحيث نستنتج أن الجرائم السياسية هي تلك الجرائم الموجهة ضد أمن الدولة و ضد السلطة السياسية ، حيث تزعزع الاستقرار و الأمن .

ثانيا :الفروق بين جريمة القرصنة الجوية و الجريمة السياسية .

1/- أوجه التشابه بين الجريمتين :

- كل من الجريمتين يعتمد على عنصر العنف .
- كل من الجريمتين يهدد السلم و الأمن .

2/- أوجه الاختلاف بين الجريمتين :

فالقرصنة الجوية قد يكون الباعث من ارتكابها دافع سياسي او غير سياسي ، أما الجريمة السياسية لابد أن يكون الدافع سياسيا فقط ، حيث تلعب العوامل السياسية دورا في وجودها .

- فالقرصنة الجوية يجوز فيها تسليم المجرمين بين الدول ، أما الجريمة السياسية عدم جواز التسليم فيها لوجود اتفاق دولي لحماية السياسيين وإعطاء المعارضين هذا اللجوء السياسي في أي دولة .¹

¹: قانون رقم 06-23 مؤرخ في 20 ديسمبر 2006 .

المبحث الثاني: أركان جريمة القرصنة الجوية

تعد القرصنة فعلا إجراميا معاقب عليه قانونا ، مما يتطلب توافر أركان الجريمة العادية و هي الركن المادي و المعنوي ، و لدراسة هذه الأركان يقسم المبحث إلى مطلبين ، بحيث يخص كل مطلب لركن كما يلي :

المطلب الأول : الركن المادي.

المطلب الثاني: الركن المعنوي.

المطلب الأول : الركن المادي

الركن المادي للجريمة و هو مظهرها الخارجي ، أو كيانها المادي ، أو هو الماديات

المحسوسة في العالم الخارجي.¹

بحيث يتكون هذا الركن كقاعدة عامة من عناصر ثلاثة ، إلا و هي السلوك و النتيجة ،

و علاقة السببية لما بين السلوك و النتيجة .²

الفرع الأول : السلوك الإجرامي

يعد السلوك الإجرامي من عناصر الركن المادي لأنه يمثل القاسم المشترك بين

جميع أنواع الجرائم سواء تلك التي يكفي لوقوعها ارتكاب السلوك الإجرامي فقط أم تلك

التي يستلزم لقيامها تحقق نتيجة إجرامية معينة إلى جانب السلوك الإجرامي .

فالسلوك الإجرامي إذن شرط جوهري لتحقيق الركن المادي للجريمة ، بل هو العنصر

الذي يمثل مادتها و مظهرها الخارجي .³ ويعد الفعل اعتداء و ضرر يلحق الغير .

فالفعل إذن جوهر الجريمة و لهذا قيل >> لا جريمة دون فعل << .⁴

¹: د. فتوح عبد الله الشاذلي ، القانون الدولي الجنائي ، دار المطبوعات الجامعية ، مصر ، الإسكندرية 2002 ، ص 284.

²: د. علي عبد القادر القهوجي ، شرح قانون العقوبات ، القسم العام ، دار المطبوعات الجامعية ، مصر ، 2002 ، ص 309.

³: د. فتوح عبد الله الشاذلي ، المرجع نفسه ، ص 288 .

⁴: د. عبد الله سليمان ، شرح قانون العقوبات الجزائري ، القسم العام ، ج 1 ، ط 5 ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2005 ، ص 147

و تتمثل عناصر السلوك الإجرامي لجريمة القرصنة الجوية ، أن يرتكب الفعل الإجرامي لجريمة القرصنة الجوية ، أن يرتكب الفعل الإجرامي على متن الطائرة ، و أن يكون مصحوبا بالعنف أو التهديد ، مما يتولد عنه الاستيلاء أو السيطرة على الطائرة ، أو الشروع في ارتكاب

هذه الأفعال ، بحيث تكون عملية الاستيلاء أثناء الطيران و بطريقة غير مشروعة .¹ و هذا ما نصت عليه أكثر الاتفاقيات المتعلقة بالقرصنة الجوية ، حيث حددت الأفعال المحرمة في جريمة القرصنة الجوية .

كاتفاقية طوكيو 1963 التي تنص على :

>> في حال إذا دخل شخص ما إلى طائرة بصورة غير شرعية و استخدم العنف و التهديد لهذا الدخول ، و قام بتصرفات أو أية أعمال للسيطرة على الطائرة التي تسير في الأجواء بين الدول الموقعة على الاتفاقية فعلى هذه الدول أن تعمل على إعادة سيطرة هذه الطائرة إلى قيادتها الشرعية <<².

¹: د. مشهور بخيت العريمي ، المرجع السابق ، ص 55

²: انظر المادة 11 من اتفاقية طوكيو 1963

الفرع الثاني : النتيجة الإجرامية

فالنتيجة الإجرامية يعرفها شراح الاتجاه القانوني على أنها الضرر الذي يصيب حقا أو مصلحة يحميها القانون ، سواء تمثل هذا الاعتداء في ضرر فعلي يصيب الحق أو المصلحة، أو مجرد تعريض هذا المحل للخطر.¹

فالنتيجة في جريمة القرصنة الجوية تتمثل في العدوان على مصلحة دولية ، تتجسد في سلامة المواصلات الجوية الدولية²، من مخاطر هذه الجريمة فجريمة القرصنة الجوية تعرف رواجاً إجرامياً يعرض الأنفس البريئة للموت ، و بذلك نجدها تمس أهم حقوق الإنسان ، ألا وهو حق الحياة ، و هو ضرر جسماني إلى جانب الإخلال بالأمن و النقل الجوي و الذي تنص عليه الديانات السماوية و الدساتير و المواثيق الدولية حيث تلزم الدول بحماية تلك الحقوق بالتكامل مع الاتفاقيات الدولية .

بالإضافة إلى ما يصيب الطائرة من تلف ذلك أن ثمن الطائرة باهظ و تحطيم الطائرة أو تعريضها للخطر يعني ضياع تلك الأموال فضلا على أن جريمة القرصنة الجوية تهدد السلم و الأمن الدوليين ، مما تسببه من أثار و خيمة على العلاقات بين الدول ، حيث أنها تزيد من التوتر و فقدان الثقة³ وإنكار العدوان و الخصومات بين الدول.

¹: د علي عبد القادر القهوجي ، شرح قانون العقوبات ، المرجع السابق ، ص 320 .

²: د هيثم حسن الناصري، المرجع السابق ، ص 208

³: د. أسامة مصطفى إبراهيم، " اختطاف الطائرات المدنية جريمة إرهابية دولية لا يمكن تبرير التخطيط لها او ارتكابها "،

فلا يشترط أن تتم الجريمة بصورة تامة ، فيكفي لقيامها الشروع في ارتكاب الفعل المادي و هذا ما نص عليه الميثاق الأوروبي¹، بالإضافة إلى اتفاقية لاهاي 1970 في المادة الأولى كذلك.²

الفرع الثالث : علاقة السببية

يلزم لقيام الركن المادي أن تتوافر رابطة سببية بين السلوك الإجرامي من ناحية و النتيجة الإجرامية من ناحية أخرى ، و ذلك بان يثبت أن هذا السلوك هو سبب تلك النتيجة أي أن ارتكاب هذا السلوك هو الذي أدى إلى حدوث تلك النتيجة الضارة و الخطرة .

وعلاقة السببية كأحد عناصر الركن المادي يقتضي أثرها القانوني وقوع نتيجة إجرامية معينة تتمثل في الضرر و الأذى.³

المطلب الثاني : الركن المعنوي

الركن المعنوي هو الركن الثاني في الجريمة ، فهو المكون من النشاط الإجرامي الذهني و النفسي ، بالإضافة إلى انه المعبر الحقيقي عن الشخصية الإجرامية.⁴ و نفسية المجرم

¹: الميثاق الأوروبي الموقع في 10 نوفمبر 1976 لقمع الإرهاب.

²: انظر الاتفاقيات سابقة الذكر ، اتفاقية لاهاي 1970 ، واتفاقية مونتريال 1971.

³:د فتوح عبد الله الشاذلي ، المرجع السابق ، ص301 .

⁴: عبود الشراج ، شرح قانون العقوبات ، نظرية الجريمة ، القسم العام ، ج1 ، دون دار نشر، دمشق ، دون تاريخ نشر، ص 137 .

مما يتطلب تحديد هذا الركن و بيان عناصره حيث يقسم المطلب إلى فرعين، حيث يخصص الفرع الأول لتعريف القصد الجنائي ، و الثاني لعناصر القصد الجنائي .

الفرع الأول : تعريف القصد الجنائي

فالقصد الجنائي يعد صورة مجسدة للركن المعنوي ، لما يتضمنه من خطورة إجرامية ، تتطوي عليها نفسية الجاني ، حيث تتجه إرادته إلى ارتكاب السلوك المادي للجريمة ، لتحقيق النتيجة التي تشكل اعتداء على شخص أو مال أو حق أو مصلحة تكفل القانون بحمايتها.¹

الفرع الثاني : عناصر القصد الجنائي

إن القصد الجنائي يتكون من عنصرين أساسيين ، مما يتطلب التعرض لكل منهما فيما يلي :

أولاً : العلم

القاعدة انه لكي يتوافر العلم الذي يقوم عليه القصد الجنائي ، إلى جانب الإدارة ، بتعين أن يكون الجاني على علم كاف بتجريم فعله و انه مخالف للقانون ، فهو اعتداء على غيره دون حق حتى انه سيعاقب على فعلته .

فإذا انتفى العلم بأحد هذه العناصر بسبب الجهل أو الغلط انتفى القصد بدوره .²

ثانياً : الإرادة " فالشخص ينصرف علمه و إرادته إلى ماديات الجريمة " .¹

¹ .د. نبيه صالح ، النظرية العامة للقصد الجنائي ، ط 1 ، دار الثقافة ، عمان ، 2004 ، ص 409 .

² .د. فتوح عبد الله الشاذلي ، المرجع السابق ، ص 362، 372.

تعتبر الإرادة العنصر الثاني للقصد الجنائي ، و هي عبارة عن قوة نفسية أو نشاط نفسي يوجه كل أعضاء الجسم أو بعضها نحو تحقيق غرض غير مشروع ، أي صفة دون مبرر شرعي سوى العدوان .

فالجريمة بصورة عامة تتخذ وجهين ، أولهما القصد الجنائي و ثانيهما الخطأ غير المقصود.²

فجريمة القرصنة الجوية تتطلب وجود القصد الجنائي فيه ارتكاب الفعل غير المشروع ، مما يجعلها جريمة عمدية لا يتصور فيها الخطأ و هذا ما أكدته نصوص الاتفاقيات الدولية المتعلقة بها .

فالقرصنة الجوية تتطلب بالإضافة إلى توفر القصد العام قصد خاص ألا وهو الدافع أو الباعث الرئيسي على عمليات القرصنة الجوية غرضه سياسي يسعى إلى تحقيقه أعضاء منظمة او حركة سياسية ، كالحصول مثلا على حق الشعب في تقرير المصير ، و قد يكون بقصد إلحاق الضرر بالمواصلات الخارجية او بغرض تنبيه الرأي العام العالمي إلى ما أصاب شعبا او جماعة من ظلم او اضطهاد ، كما قد يكون الدافع سياسيا بقصد المساومة من أجل الإفراج على معتقلين فيه دولة عدوة أو الابتزاز وطلب

¹: د. محمود نجيب حسني ، النظرية العامة للقصد الجنائي ، ط3، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1988 ، ص 209.

² : د. علي عبد القادر القهوجي ، المرجع السابق ، ص 396

الفدية و النصب والاحتيال و احتراف الإجرام أو فيه تحقيق أغراض شخصية تدخل فيه جرائم قانون العقوبات وتقترب كثير من مفهوم جرائم القرصنة الجوية.¹

بالإضافة إلى الأسباب الشخصية فهي عبارة عن حالات فردية ومنتوعة فهي تدخل في جرائم قانون العقوبات ، و تقترب كثيرا من مفهوم القرصنة الجوية ، كالحصول على أموال المسافرين عن طريق الابتزاز و طلب الفدية و النصب و الاحتيال واحتراف الإجرام كما قد يستعمل بعض الأشخاص القرصنة الجوية للفرار من العدالة بعد ارتكاب الجريمة خارج البلاد بحيث يعتقد الشخص أنه سيجد الأمان في مكان آخر دون أن يحاكم او يعاقب على ارتكابه للجريمة .²

كما قد يلجأ بعض الأشخاص للهروب من بلدانهم عن طريق القرصنة الجوية ، بسبب الأنظمة الاقتصادية التي تفرضها الدولة ، أو بسبب بعض الديون و الغرامات المالية الثقيلة.³

¹: انظر د. الأخضر الدهيمي ، المذكرة السابقة ، ص 44-46-127.

²: د . صلاح الدين جمال الدين ، إرهاب ركاب الطائرات ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2006 ، ص 38 .

³: انظر د. الأخضر الدهيمي ، المذكرة السابقة ، ص 129.

الفصل الثاني

مكافحة جريمة القرصنة الجوية

الفصل الثاني

مكافحة جريمة القرصنة الجوية

تعتبر جريمة القرصنة الجوية من الجرائم التي تضر بسلامة المواصلات الجوية الدولية

، و النقل الجوي و الملاحة و أنها تنطوي على مخاطر و أضرار عديدة ، و قد

أخذت في التصاعد بسبب اتساع مجال النقل الجوي ، و تتمثل هذه المخاطر في تهديد

سلامة المواصلات الجوية، بما تسببه من اضطراب في حركة انتقال الأشخاص و

البضائع حيث تؤدي إلى تعريض سلامة المسافرين و طاقم الطائرة لأخطار جسمية ،

مما أدى بالدول إلى البحث عن الحلول و العمل على إيجاد تدابير وقائية لقمع هذه

الجريمة من خلال الملاحقة القضائية ، و الجهود الدولية و لدراسة هذه المواضيع يقسم

هذا الفصل إلى مبحثين يخصص:

المبحث الأول : الملاحقة القضائية لمرتكبي جرائم القرصنة الجوية .

المبحث الثاني: الجهود العربية و الدولية في مكافحة جريمة القرصنة

الجوية .

المبحث الأول : الملاحقة القضائية لمرتكبي جرائم القرصنة الجوية.

إن جريمة القرصنة الجوية من الجرائم التي تؤثر تأثيرا بالغا على مستوى الخطوط

الجوية ، كما تهدد سلامة الملاحة الجوية الدولية بما فيها من اعتداء على أرواح

الأبرياء و الممتلكات ، بالإضافة ما تحدثه هذه الجريمة من خلل الملاحة الجوية مما

يتطلب تقسيم المبحث إلى ثلاث مطالب حيث كل مطلب إلى موضوع مفيد كما يلي :

المطلب الأول : مبدأ الاختصاص القضائي الدولي.

المطلب الثاني: التدابير الوقائية.

المطلب الثالث: محاكمة القرصنة .

المطلب الأول : الاختصاص القضائي الدولي في جرائم القرصنة الجوية

إن مبدأ الاختصاص القضائي الدولي لمعاقبة قرصنة الجو ، يعد حقا طبيعيا لكل دولة في مطاردة و عقاب كل شخص يحاول ارتكاب جريمة القرصنة الجوية ، بصرف النظر عن جنسيته أو مكان ارتكاب الجريمة و إعطاء الصلاحية لأي دولة للعقاب وفقا لقضائها المواطن و تشريعها العقابي الخاص مما يتطلب تبرير الاختصاص القضائي الدولي ثم توضيح الأساس القانوني لهذا الاختصاص ، و لدراسة هذين الموضوعين يقسم المطلب إلى فرعين ، حيث يخصص الفرع الأول إلى مبررات الاختصاص القضائي الدولي و الفرع الثاني إلى أساس الاختصاص القضائي الدولي .

الفرع الأول : مبررات الاختصاص القضائي الدولي

إن أساس مبدأ الاختصاص الوطني القضائي ينحصر في افتراض وجود تضامن قانوني و تعاوني بين مختلف الدول ، في محاربة جرائم الاعتداء على الطائرات و سلامة الملاحة ، و هي انتهاكات تقع على المصالح العليا التي تجمعهم الجماعة الدولية ككل، حيث تقررت حمايتها بقواعد القانون الدولي ، و من أهم مبرراته جسامه الضرر الناجم عن وقوعها على المصالح العليا للجماعة الدولية بالإضافة إلى الطبيعة الاستثنائية لإجراءات الردع اللازمة لمكافحة جريمة القرصنة الجوية .

فالتدخل الدولي وفقا لهذا المبدأ يهدف إلى تجنيب إفلات المجرمين من العقاب ، فقد افترض على الجرائم الخطيرة التي يهيم الدول القضاء عليها .¹

¹ - د محمد منصور الصاوي ، المرجع السابق ، ص 23

الفرع الثاني : الأساس القانوني للاختصاص القضائي.

إن الأساس القانوني لمبدأ الاختصاص القضائي في متابعة جرائم القرصنة الجوية ،
نجده في نصوص الاتفاقيات الدولية التي تتعلق بموضوع القرصنة الجوية و اختطاف
الطائرات .

فقد نصت كل من اتفاقية لاهاي 1970 ، كذلك اتفاقية مونتريال 1971 على مبدأ
الاختصاص العالمي و قد جعلت الاختصاص بالعقاب على هذه الجريمة اختصاصا
عالميا يتقرر لكل دولة تصنع لديها على من يدان بمثل هذه الجريمة ، و تلك سمة من
سمات الجرائم ذات الطبيعة الدولية .

فمن خلال المادة السابعة من اتفاقية لاهاي 1970 نجد مبدأ الاختصاص العالمي،
حيث تنص هذه المادة " على كل دولة متعاقدة التي يتواجد المتهم في إقليمها ، إذا لم
تقم بتسليمه ، إن تحيل القضية إلى سلطانها المختصة للمحاكمة وذلك دون استثناء
سواء كانت الجريمة قد ارتكبت في إقليم تلك الدولة أم لا ، و على تلك تتبعها في أية
قضية عادية ذات طابع خطير في حكم قانون تلك الدولة " .¹

بالإضافة إلى نص المادة 7 من اتفاقية مونتريال 1971.

المطلب الثاني : التدابير الوقائية

¹:د. صلاح الدين جمال الدين ، المرجع السابق ، ص 27.

إن ازدياد عمليات القرصنة الجوية يؤثر تأثيراً خطيراً على الخطوط الجوية ، مما أدى بالمجموعة الدولية إلى اتخاذ مجموعة من الإجراءات الأمنية الوقائية و الغرض منها هو قمع الجريمة و الجر من وقوعها في المستقبل ، مما جعل هذه التدابير متنوعة فهناك تدابير قبل وقوع الجريمة و أخرى بعدها و بدراسة تقسيم المطلب إلى فرعين سأتناول في الفرع الأول التدابير الوقائية قبل وقوع الجريمة و سأتناول في الفرع الثاني التدابير الوقائية بعد وقوع الجريمة.

الفرع الأول : التدابير الوقائية قبل وقوع الجريمة .

1/- تنظم الملاحة الجوية وفق مبدأ سيادة الدولة على إقليمها :حيث نصت اتفاقية شكاغو للطيران المدني 1944¹ على مبدأ سيادة الدولة على ما يعلو إقليمها من أجواء واقعة فوق المياه الإقليمية للدولة الساحلية كجزء من الإقليم ، في المادة السادسة منها " لا يجوز إقامة خط ملاحه جوي يعمل فوق أو في داخل إقليم الدولة من الدول المتعاقدة إلا بموجب إذن أو ترخيص من تلك الدولة " ².

غير أن الاتفاقية قيدت سيادة الدولة على إقليمها الجوي بتقرير مجموعة من الحريات للطائرات التي لا تعمل في خطوط دولية منتظمة و ذلك ما نصت عليه المادة الخامسة

3 .

¹: انظر المادة 7 من اتفاقية لاهاي 1970 .

²: انظر المادة 6 من اتفاقية شيكاغو 1944.

³: د . جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ، ص 522.

" لطائرات الدول المتعاقدة التي لا تعمل في خطوط جوية دولية منتظمة أو تعبر فوق إقليمها سواء لدخوله أو لعبوره من غير هبوط أو للهبوط لإغراض غير تجارية دون حاجة للحصول على ترخيص مقدما ، و لهذه الطائرات إذا كانت تعمل في نقل الركاب أو البريد أو البضائع الحق في اخذ أو إنزال الركاب".

و لهذا تكون الاتفاقية قد احتفظت للدولة بحق تنظيم الملاحة الجوية في إقليمها الجوي ، بما يحقق مصالح الدولة و لما لا يتعارض مع العرف الدولي و لها أن تكفل الطائرات بالهبوط بقصد الرقابة الجمركية . و لها أن تمنع الطيران في بعض المناطق من النزول .

فهذه الأحكام تنطبق على الطائرات المدنية و لا تطبق على الطائرات العامة بما فيها من طائرات حربية أو جمارك أو شرطة ، إذ يجب حصولها على تصريح للتخليق و بالمرور و النزول و هذا المبدأ بات مستقر في القانون الدولي العام سبق إن أكدته محكمة العدل الدولية بشأن النزاع الدولي من نيكاراغوا و الولايات المتحدة الأمريكية .¹

فهذه الاتفاقية وضعت التزاما بتقديم مساعدة للطائرات التي تتعرض للخطر يهدد سقوطها وذلك حسب نص المادة 25 من اتفاقية شيكاغو "يجب على كل دولة من الدول المتعاقدة أن تقدم المساعدات الممكنة عمليا للطائرة التي تتعرض لمحنة تهددها بالخطر أثناء وجودها في إقليمها ، و أن تسمح بالمساعدة " .²

¹: انظر المادة 5 من اتفاقية شيكاغو 1944 .

²: د جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ص 523.

2/- الحراسة المسلحة للمطارات و تفتيش الركاب

من صور الرقابة الوقائية الفعالة لمنع القرصنة الجوية هي إعداد فريق من الشرطة الخاصة ذوي المهارات العالية في الكشف و التردد و الرماية متكرين بألبسة مدنية لاستعمالهم عند الحاجة هذا ما أكدت عليه الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني سنة 1970 في نص المادة 28 منها قانون الطيران المدني رقم 148 لسنة 1974 ، تقوم سلطات الطيران المدني ، بالاشتراك مع السلطات المختصة الأخرى بوضع التعليمات و اتخاذ ما تراه ضروريا لحفظ الأمن بمطارات الدولة " .¹

بالإضافة إلى منع بعض الأشخاص من الصعود الى الطائرة ، و هذا ما أصدره مكتب الطيران المدني في الولايات المتحدة الأمريكية في سبتمبر 1968 ، بإعطاء تعليمات تخول الشركات الطيران المدني الأمريكي برفض نقل أي مسافر تشك في مظهره الجسماني أو سلوكه

الخارجي ، انه يمثل تهديدا على سلامة الطائرة أثناء الطيران لكن هذه الوسيلة تشكل خطأ، فضلا على وضع حراس مدربين و مسلحين داخل الطائرة بحيث يتم تدريب حراس يتخفون بين الركاب للمراقبة و التدخل لإحباط أية محاولة ، لكن هذا الإجراء ينطوي على مخاطر تضر بسلامة الطائرة و الركاب .²

الفرع الثاني : التدابير الوقائية أثناء وقوع الجريمة

¹:المادة 25 من اتفاقية شكاغو 1944 .

²: الأخصر الذهيمي ، المذكرة السابقة ، ص 171-172.

هناك إجراءات عدة تتم بعد وقوع الجريمة حيث يقيم الحوار و الدبلوماسية و

التدخل المسلح، لقمع و التغلب على المجرمين الخاطفين .

أولاً : الإجراءات الدبلوماسية

تبدأ المفاوضات الفعلية مع قراصنة الجو و سلطات الدولة التي لجأ إليها بعد

هبوط الطائرة على ارض المطار ، يتم استدعاء فرق أمنية لمحاصرة أرض المطار

بحيث يشرع الطرفين في بدء المفاوضات لمعرفة مطالب القراصنة ، و قد يستسلم

القراصنة عن طواعية و يرجع ذلك الى شخصية القراصنة ، و قد يطلب الخاطفون

شخصيات معينة للتفاوض ، و لكن العرف جرى على أن يكون المفاوض شخصاً ذا

صلاحية و دراية و خبرة و إدراك سياسي ، و يعاونه علماء النفس و الاجتماع لكن

المفاوضات غالباً ما تكون لقراصنة الجو من اجل المحافظة على أرواح الأبرياء ¹.

ثانياً : الإجراءات القمعية

بعد فشل المفاوضات ووصولها إلى آخر الطريق قد تلجأ الدولة إلى عمليات الاقتحام

لتخليص الركاب فهذا الإجراء يمثل خطوة على سلامة الركاب و قبل الاقتحام يجب

وضع

إجراءات أمنية معينة :

- تحديد نوع الطائرة ، و عدد ركابها و رسم مخطط الطائرة .

¹:د الأخضر الدهيمي ، المذكرة السابقة ، ص 172.

- حصار الطائرة على شكل دائرة من مسافة بعيدة .
- إعلان حالة الطوارئ وإحضر سيارات لحماية المدينة و سيارات الإسعاف .
- عزل الطائرات المتواجدة في المطار عن الطائرة المختطفة و في بعض الحالات قد يقوم المختطفون بالسماح للأطفال و النساء و كذلك المرضى بالنزول من الطائرة .
- و قد توصلت الدراسات الحديثة إلى اكتشاف أجهزة ممكن تسليطها على جسم الطائرة ، بحيث تكشف عن أماكن وقوف المختطفين .¹
- و بعد تحديد الأهداف من قبل قوات الطوارئ يتم الاقتحام مع مراعاة سلامة الركاب .²

المطلب الثالث : محاكمة قرصنة الجو

لقد تدهور الوضع الى حد بعيد بسبب قرصنة الجو ، فهل ينالون جزاء أفعالهم بالعقوبات المناسبة او يقابلون بترحاب ؟ لقد قررت الانفاقات الدولية وجوب معاقبة قرصنة الجو ووضعت عقوبات مما يتطلب تقسيم المطلب الى فرعين سأتناول في الفرع الأول الأساس القانوني لمحاكمة مرتكبي جرائم القرصنة الجوية ، أما في الفرع الثاني سأتناول المحكمة المختصة بمحاكمة قرصنة الجو و القانون الواجب التطبيق .

الفرع الأول : الأساس القانوني لمحاكمة مرتكبي جريمة القرصنة الجوية

¹: د. الأخضر الدهيمي ، المذكرة السابقة ص 169.

²: الموقع الالكتروني news.com.: WWW.nevoRieNt 14:10:31/03/2014

لقد استقر العرف الدولي في جريمة القرصنة الجوية بموجب القانون الدولي التقليدي او بموجب المعاهدات على ان تختص الدول المحلية بمحاكمة و معاقبة القراصنة على ارتكاب أفعالهم.¹

و هذا ما نصت عليه المادة السادسة من اتفاقية لاهاي 1970 و التي تنص " على أية دولة متعاقدة يوجد الجاني أو المشتبه فيه بإقليمها أن تقوم باحتجازه ا وان تتخذ غير ذلك من الإجراءات التي تكفل تواجده ، و ذلك إذا ما اقتنعت أن الظروف تبرر ذلك ، و يتم الاحتجاز أو اتخاذ الإجراءات الأخرى وفقا لأحكام قوانين تلك الدولة"²

بالإضافة إلى نص المادة السابعة من نفس الاتفاقيات و التي تنص على " إذا لم تقم الدولة المتعاقدة التي يوجد الجاني او المشتبه فيه في إقليمها بتسليمه ، فتكون ملزمة بدون استثناء ايا كان و سواء ارتكبت الحربية في إقليمها³ ام لا بإحالة القضية إلى سلطاتها المختصة لغرض المحاكمة ..."

و قد أكدت على ذلك المادة السادسة و السابعة من اتفاقية مونتريال 1971 .⁴

الفرع الثاني : المحكمة المختصة بمحاكمة القراصنة و القانون الواجب

التطبيق .

أولا : المحكمة المختصة بجريمة القرصنة

¹. عبد العزيز العيشاوي ، المرجع السابق ، ص 74.

²: انظر المادة 6 من اتفاقية لاهاي 1970

³: انظر المادة 7 من اتفاقية لاهاي 1970.

⁴: انظرا لمادة 6 و 7 من اتفاقية مونتريال 1971.

بالرجوع إلى نصوص الاتفاقيات الدولية التي تتعلق بموضوع القرصنة الجوية و ما أن

يثار حول مسألة تنازع الاختصاص و بمحاكمة قرصنة الجو ، فأشكالية محاكمة

القرصنة هل هي مكان اعتداء على الطائرة ، أو قانون الدولة التي ينتمي إليها القرصنة

أو مكان دولة القبض على القرصنة ؟ لكن الاختصاص يرجع إلى مكان القبض أو

مكان وقوع الجريمة .¹

فهذه الفئة من الجرائم أو المجرمون إزاء النظام العام الدولي تظهر آثار الجريمة على

النظم العامة لكل الدول ، و حيث يلجأ إليها الجانح أو يجري اعتقاله بأي منها ، فيجوز

محاكمة المجرم ف أي من المحاكم الوطنية ، حيث يعتقل في أراضي الدولة صاحبة

الولاية .²

فجريمة القرصنة الجوية جريمة دولية تستوجب التعاون الدولي لقمعها و مكافحتها ، و

تقرير عقوبات على مرتكبيها أو تسليمهم للدولة المختصة بمحاكمتهم .³

لكنها بالرغم من أنها جريمة دولية إلا أنها لا تخضع لاختصاص المحكمة الجنائية

الدولية لأنها لا توجد ضمن الفئات الأربعة لقانون روما الأساسي .⁴

ثانيا : القانون الواجب التطبيق

¹: د. صلاح الدين جمال ، المرجع السابق .

²: د. عبد العزيز العيشاوي ، المرجع السابق ص 90.

³: د. جمال عبد الناصر مانع ، المرجع السابق ص 54.

⁴: د. بسيوني محمد الشريف ، المحكمة الجنائية الدولية ، مطابع روز ليوسف ، ط3 ، مصر ، 2002 ، ص 34.

إن تحديد القانون الواجب التطبيق هو الخطوة الأهم لتحديد الحل القانوني مثل مشكلة لوكرى البريطانية ، حيث تسري على هذه المسألة أحكام متعددة من القانون الدولي و أخرى من القوانين الوطنية .

و مع ذلك فإن للدولة أن تتمسك بقانونها الوطني إذا كان القانون الدولي يحيل إليه ، أو كانت الاتفاقيات الدولية محل التطبيق تتضمن نصا على أنها لا تخل بأحكام القانون الداخلي¹ ، كالمشروع الجزائري الذي حرم القرصنة الجوية في المادة 417 مكرر إلى 417 مكرر 3 بقانون

العقوبات فالقانون الذي يطبق هو مكان الاعتقال في أراضي الدولة .

¹: د. صلاح الدين جمال الدين ، المرجع السابق ، ص 41 ، 42.

المبحث الثاني : الجهود العربية و الدولية في محاربة القرصنة الجوية

نظرا لما تشكله جريمة القرصنة الجوية من أضرار بشرية و اقتصادية أو ما يهدد

سلامة المواصلات الجوية ، و يهدد السلم و الأمن الدوليين ، و اهتمام المجتمع المحلي

بهذه القضية من خلال التشريعات الداخلية العربية ، و اهتمام المجتمع الدولي من خلال

هيئة الأمم المتحدة بالإضافة إلى أهمية التعاون الدولي ، و لدراسة هذه الجهود قسم

المبحث إلى مطلبين ، حيث يخصص كما يلي :

المطلب الأول : الجهود العربية في محاربة جريمة القرصنة الجوية .

المطلب الثاني : الجهود الدولية في محاربة جريمة القرصنة الجوية.

المطلب الأول : الجهود العربية في محاربة جريمة القرصنة الجوية

حيث أن القرصنة الجوية تعد خطرا يهدد أمن و سلامة الملاحة الجوية ، و تخل بالنقل

الجوي سواء على المستوى الدولي و الإقليمي و المحلي مما يتطلب تضافر الجهود

لمكافحة هذه الظاهرة الخطرة و محاصرتها ، و قد قامت الدول العربية ببذل جهود

دبلوماسية و تحريضية لمواجهة هذه الأخطار بصفة فردية و جماعية على المستوى

الإقليمي ، و لدراسة هذه الجهود يقسم المطلب إلى فرعين حيث يخصص الأول للجهود

الجماعية من خلال مجلس وزراء العرب و الثاني لجهود الدولة الجزائرية و المصرية

الفرع الأول : دور مجلس وزراء الداخلية العرب .

الفرع الثاني : جهود الدولة الجزائرية و المصرية .

الفرع الأول : دور مجلس وزراء الداخلية العرب

إن دور مجلس وزارة الداخلية العرب ظهر من خلال إنشاء مؤتمر امني لوضع استراتيجية عربية ضد القرصنة الجوية و البحرية في الأول يونيو 2012 بتونس ، أ ف ب ، حيث دعا رؤساء أجهزة امن الحدود و المطارات و الموانئ في الدول العربية ، في ختام مؤتمهم السنوي الحادي عشر " وضع مشروع اتفاقية عربية لقمع أفعال التدخل غير المشروع (الإرهاب) الموجهة ضد أمن و سلامة الطيران المدني " .

و أعلنت الأمانة العامة لمجلس وزارة الداخلية العرب (مقرها تونس و تتبع جامعة الدول العربية) في بيان أن المؤتمر حث الدول العربية على " التوقيع على الصكوك الدولية المتعلقة بهذا المجال " بالإضافة إلى التبادل الفوري للمعلومات الخاصة بأمن الطيران بما يسهم في إحباط الأعمال الإرهابية في الوقت المناسب .

كما دعا المؤتمر إلى وضع آلية و ترتيبات أمنية من اجل تعزيز التعاون العربي .

كما حث الدول العربية على الانضمام للاتفاقيات الدولية المتعلقة بالقرصنة الجوية ، و تعزيز المشاركة في كل اللقاءات الإقليمية و الدولية .

بالإضافة إلى أن مؤتمر الدول العربية أوصى بضرورة " مواكبة التطورات في مجال الأجهزة و المعدات المستخدمة في ضبط و تنظيم الطرود البريدية و بوضع نظام أو قانون موجه للبريد و البضائع " .¹

و قالت الأمانة لمجلس وزراء الداخلية العرب أنها سترفع هذه التوصيات إلى الدورة المقبلة للمجلس لاعتمادها و استمر المؤتمر لمدة يومين ، و شارك فيه ممثلون عن الدول العربية و جامعة الدول العربية ، و المنظمة الدولية للهجرة .²

الفرع الثاني : دور الدولة الجزائرية و المصرية في مكافحة جريمة القرصنة الجوية .

لقد حرم كل من المشرع الجزائري و المشرع المصري جريمة اختطاف الطائرات ، و جعل لها نصوص خاصة في قانون العقوبات .

أولا : التشريع الجزائري

جريمة اختطاف وسائل النقل الجوية أو ما يعرف باختطاف الطائرات ، هي من الجرائم الخطيرة تهدد الإنسان في أمنه و سلامته و تنقلاته ، و في الغالب ما تكون ذو طبيعة دولية .³

¹: انظر الموقع الالكتروني 14:05,1/04/2014 WWW.eloph.com

²: انظر نفس الموقع الالكتروني السابق.

³: د عكيك عنتر ، المرجع السابق ، ص 83.

فالمشرع الجزائري جرم جريمة القرصنة الجوية " اختطاف الطائرات " من خلال ما جاء به القسم الثامن من الفصل الثالث من قانون العقوبات تحت عنوان " الهدم و التخريب و الأضرار التي تنتج عن تحويل اتجاه وسائل النقل " في المواد من 417 مكرر ، 417 مكرر 1 ، 417 مكرر 2 ، و 417 مكرر 3 .

1

فالمشرع الجزائري وضع عقوبات مشددة كعقوبة الإعدام في المادة 417 مكرر و التي تنص على : " يعاقب بالإعدام كل من استعمل العنف أو التهديد من أجل التحكم في الطائرة على

متنها ركاب أو السيطرة عليها ، و تكون العقوبة السجن المؤقت من (10) سنوات إلى (20) سنة و غرامة من 1.000.000 دج إلى 2.000.000 دج ، إذا ارتكب الأفعال المذكورة في الفقرة السابقة على وسيلة النقل البحري أو البري " .²

بالإضافة إلى عقوبة السجن المؤبد في المادة 417 مكرر 1 ، و السجن المؤقت ، فضلا على وضع عقوبات جزائية بحيث يكون الشخص المعنوي مسئولا جزائيا في نص

المادة 417 مكرر 3

¹: انظر قانون رقم 23/06 المؤرخ في 20 ديسمبر 2006.

²: انظر المادة 417 مكرر من قانون العقوبات الجزائري.

" يكون الشخص المعنوي مسئولا جزائيا عن الجرائم المحددة في الأقسام 4 و5 و6 و8 من

هذا الفصل ، و ذلك حسب الشروط المنصوص عليها في المادة 51 مكرر من هذا

القانون .

تطبق على الشخص المعنوي عقوبة الغرامة ، حسب الكيفيات المنصوص عليها في

المادة 18 مكرر ، و في المادة 18 مكرر 2 عند الاقتضاء .

و يتعرض أيضا إلى واحد أو أكثر من العقوبات التكميلية المنصوص عليها في المادة

18 مكرر " .¹

فالمشروع الجزائري جرم جريمة خطف الطائرات ، حيث ضمها الى الأفعال الإرهابية في

آخر تعديل له في نص المادة 87 مكرر " ويعد من الأفعال الإرهابية :

-تمويل ارهابي او منظمة ارهابية .

-تحويل الطائرات او السفن او أي وسيلة أخرى من وسائل النقل .

-إتلاف منشآت الملاحة الجوية او البحرية او البرية.

-تخريب او إتلاف وسائل الاتصال .

- احتجاز الرهائن.

- الاعتداءات باستعمال المتفجرات او المواد المتفجرة " .¹

¹: انظر المادة 417 مكرر 3 من قانون العقوبات الجزائري.

ثانيا : التشريع المصري

فالمشرع المصري عاقبت على اختطافه وسيلة نقل سواء كانت برية أو بحرية أو

جوية ، فاختطاف طائرة ما يعد من اخطر صور السلوك الإجرامي فهي تؤدي إلى

أضرار و أخطار

اجتماعية و اقتصادية أو سياسية واسعة النطاق ، و هذا ما نص عليه المشرع المصري

في نص المادة 88 من قانون العقوبات على انه " يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة كل

من اختطف وسيلة من وسائل النقل الجوي أو البري أو المائي معرضا سلامة من بها

للخطر ، و تكون العقوبة الأشغال الشاقة المؤبدة إذا استخدم الجاني الإرهاب أو نشأ من

الفعل المذكور جروح من المنصوص عليها في المادتين 240 و 241 من هذا القانون

لأي شخص كان داخل الوسيلة أو خارجها أو إذا قاوم الجاني بالقوة أو العنف السلطات

من سيطرته و تكون العقوبة الإعدام

إذا نشأ عن الفعل موت شخص داخل الوسيلة او خارجها " فنص المادة لم يحدد جنسية

وسائل النقل الجوية و عليه فان الحماية الجنائية التي تضيفها هذه المادة تمدد لتشمل

وسائل النقل الأجنبية .

¹: انظر قانون رقم 14-01 المؤرخ في 4 ربيع الثاني 1435 الموافق ل 4 فبراير 2004 يعدل ويتمم الأمر رقم

156/66 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو 1966 متضمن قانون العقوبات .

العدد 7 - سنة 51 - الموافق 16 فبراير 2014.

بالإضافة إلى أن المشرع المصري نص على عدة ظروف مشددة لهذه الجريمة منها ما يتصل بجسامة السلوك باستخدام الجاني للإرهاب أو مقاومة الجاني للسلطات العامة.¹

بالإضافة إلى الظروف المشددة المتعلقة بجسامة النتيجة و تتمثل في نشوء جروح أو حدوث عاهة مستديمة أو حدوث مرض أو عجز لأي شخص كان داخل الوسيلة أو خارجها فالمشرع المصري عالج هذه الجريمة و أعطى لها أهمية كبيرة لما يهدد السلم و الأمن ، وذلك من خلال الدور الأمني للعديد من المؤسسات و الهيئات العامة في المطارات المصرية منها هيئة الطيران المدني و هيئة الميناء و جهاز امن الموانئ.²

المطلب الثاني : الجهود الدولية لمحاربة القرصنة الجوية

باعتبار أن القرصنة الجوية عملا إجراميا يهدد الأمن و السلم الجوي على المستوى الدولي ، فقد تم تكاتف جهود الدول لمواجهة مخاطر القرصنة الجوية من خلال التعاون الدولي و من خلال عمل الأمم المتحدة و منظماتها ، بالإضافة إلى المنظمة الدولية للطيران المدني

ومنظمة الشرطة الجنائية الدولية و لدراسة هذه الجهود الدولية يقسم هذا المطلب إلى ثلاثة فروع، حيث يخصص الفرع الأول الأساسي القانوني إلى التعاون الدولي ، و

¹- د. محمود صالح العادلي ، موسوعة القانون الجنائي للإرهاب ، ج 2، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2003، ص 141 ، 143.

²: د . محمود صالح العادلي ، المرجع نفسه، ص 147.

يخصص الفرع الثاني إلى دور منظمة الأمم المتحدة و منظماتها ، كما يخص الفرع الثالث إلى دور المنظمة الدولية للطيران المدني و منظمة الشرطة الجنائية الدولية .

الفرع الأول : التعاون الدولي

تعتبر الطائرة اليوم من أهم وسائل النقل في العالم و يزداد الاعتماد عليها باتساع حركة النقل و الاتصال بين الشعوب ويرجع ذلك إلى عنصر السرعة و الأمان ، و التطور التكنولوجي و العلمي و الصناعي ، مما يجعل القلق الدولي يتشدد عندما يتعرض الطيران للخطر ، و كل هذا يؤدي إلى ضرورة وجود ما يعرف بالتعاون الدولي¹.

أولاً : تعريف التعاون الدولي

فالتعاون الدولي في شتى مجالاته يهدف إلى تحقيق الصالح العام للإنسانية جمعاء ، و لا يتسنى من هذه الغاية التعاون في ميدان القانون الدولي الجنائي من أجل حماية و سلامة الملاحة الجوية الدولية .

ثانياً : أهمية التعاون الدولي

¹: د. محمد مجذوب ، الوسيط في القانون الدولي العام ، الدار الجامعية ، الإسكندرية، 1999، ص412.

كما تظهر أهمية التعاون الدولي بالنظر إلى خطورة الجرائم الدولية ، التي تتطلب

تضافر جهود الدول من اجل وضع حد لظاهرة الإفلات من العقاب .¹

ثالثا : الأساس القانوني للتعاون الدولي لجريمة القرصنة الجوية

فالتعاون الدولي في مكافحة جريمة القرصنة الجوية يجد أساسه في نصوص الاتفاقيات

الدولية المتعلقة بجريمة القرصنة الجوية ، و هذا ما نصت عليه اتفاقية لاهاي 1970

في مادتها العاشرة بقولها : "1- تقدم الدول المتعاقدة كل منها للأخرى اكبر قدر من

المساعدة فيما يتعلق بالإجراءات الجنائية التي تتخذ بالنسبة للجرائم و الأفعال الأخرى

المذكورة في المادة الرابعة و في جميع الحالات يكون القانون الذي يطبق على طلب

المساعدة هو قانون الدولة التي يطلب المساعدة منها .

2- لا تؤثر أحكام الفقرة 1 من هذه المادة على الالتزامات المترتبة على أية معاهدة

أخرى ذات طابع ثنائي أو متعددة الأطراف تنظم حاليا أو مستقبلا على نحو كلي أو

جزئي .²

رابعا : أوجه التعاون الدولي .

¹: د. نصر الدين بوسماحة ، حقوق ضحايا الجرائم الدولية ، ط1، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ،

2008، ص124.

²: انظر المادة العاشرة من اتفاقية لاهاي 1970

تتجسد أوجه التعاون الدولي في مكافحة جريمة القرصنة الجوية في صورتين و هما

الإنبابة القضائية في الصورة الأولى ، و تسليم المجرمين في الصورة الثانية .

1- الإنبابة القضائية

تعتبر الإنبابة القضائية مظهر من مظاهر التعاون الدولي بين الهيئات القضائية ، و هي

طلب الهيئة القضائية في الدولة الأولى من الهيئة القضائية في الدولة الثانية القيام

ببعض الإجراءات القضائية .¹

كما تعني بصفة أخرى أن يعهد للسلطات القضائية المطلوب منها اتخاذ إجراء القيام

بالتحقيق او بالعديد من التحقيقات لمصلحة السلطة القضائية المختصة في الدولة

الطالبة ، مع مراعاة احترام حقوق و حريات الإنسان المعترف بها عالميا ؛ و في

المقابل تتعهد الدولة الطالبة للمساعدة بالمعاملة بالمثل ، و احترام النتائج القانونية التي

توصلت إليها الدولة المطلوب منها المساعدة القانونية .

و الإنبابة القضائية تجد أساسها في القوانين الوطنية و في الاتفاقيات الدولية و في مبدأ

المعاملة بالمثل .²

¹: د. عكاشة محمد عبد العال ، الإنبابة القضائية ، دراسة مقارنة في القانون المصري و القانون المقارن ، الإسكندرية ، 1992، ص 15.

²: أحمد إبراهيم مصطفى سليمان ، الإرهاب و الجريمة ، المنظمة ، مطبعة العشري ، مصر 2006، ص353.

فالإنابة القضائية في جريمة القرصنة الجوية تجد أساسها من خلال نصوص الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالقرصنة من خلال نص المادة السادسة من اتفاقية لاهاي 1970 و التي تنص على " على أية دولة متعاقدة يوجد الجاني او الجاني المشتبه فيه بإقليمها أن تقوم باحتجازه ا وان تتخذ غيره ذلك من الإجراءات التي تكفل تواجده ، و ذلك إذا ما اقتنعت أن الظروف تبرر ذلك،

و يتم الاحتجاز أو اتخاذ الإجراءات الأخرى وفقا لأحكام قوانين تلك الدولة " ¹
بالإضافة إلى نص المادة السادسة من اتفاقية مونتريال 1971. ²

2- تسليم المجرمين

يعد تسليم المجرمين من أهم مجالات التعاون الدولي ، إلا انه قد يمس وترا حساسا يتعلق بالسيادة ، و يقصد به مجموعة من الإجراءات القانونية التي تهدف على قيام دولة بتسليم شخص متهم أو محكوم عليه إلى دولة أخرى ، لكي يحاكم بها أو ينفذ فيها الحكم الصادر عليه من محاكمها. ³

و يقصد بالتسليم أيضا أن تتخلى الدولة عن شخص موجود في إقليمها إلى دولة أخرى بناء على طلبها لتحاكمه عن جريمة يعاقب عليها قانونا ، أو لتنفيذ حكم صادر

¹:انظر المادة السادسة من اتفاقية لاهاي 1970

²:انظر المادة السادسة من اتفاقية مونتريال 1971.

³: د.أحمد إبراهيم مصطفى سليمان ، الإرهاب و الجريمة المنظمة ، مطبعة العشري ، مصر 2006، ص 332.

من محاكمها¹، مما أدى إلى ازدياد الإحساس بأهمية المبدأ الذي يقضي بوجوب تعاون الدول فيما بينها لقمع الإجرام و ضمان توقيع العقوبات على مرتكبي الجرائم إلى استقرار عدد من القواعد المتعلقة بتسليم المجرمين².

كما تبدو فائدة نظام التسليم في أنه يسمح للدولة المطلوب منها التسليم أن تتخلص من شخص خطر على المجتمع لاتقاء شره إذا هو بقى في إقليمها³.

فالاتفاقيات الدولية تبين لنا ملامح الطبيعة القانونية لتسليم المجرمين و ما إذا كان التسليم يعتبر عملاً سيادياً أو قضائياً .

فالاتفاقيات ينصرف كلها إلى تحديد الإطار الموضوعي للتسليم من حيث شروطه الخاصة بالجريمة أو الشخص المطلوب تسليمه ، و منه فالتسليم يعتبر عملاً سيادياً بحيث يرجع ذلك إلى النظام الإداري⁴.

1/- أحكام التسليم في اتفاقية طوكيو 1963 :

¹: د. أحمد إبراهيم مصطفى سليمان ، المرجع السابق ص333.

²: د. صلاح الدين جمال الدين ، المرجع السابق ،42.

³: د. أحمد إبراهيم مصطفى سليمان ، المرجع نفسه ، ص 334.

⁴: د سليمان عبد المنعم ، الجوانب الإشكالية في النظام القانوني لتسليم المجرمين ، دراسة مقارنة ، دار المطبوعات الجديدة للنشر ، الإسكندرية ،2007،ص 46،47.

قد تضمنت اتفاقية طوكيو أكثر من إشارة إلى التسليم منها ما ورد عند تحديد سلطات قائد الطائرة ، و منها ما ورد بشأن مسألة تسليم المتهمين مباشرة و التزامات الدول الأطراف في الاتفاقية .¹

- ففيما يتعلق بسلطات قائد الطائرة ، نصت الاتفاقية على : " إذا اعتقد قائد الطائرة استنادا إلى أسس معقولة أن شخصا قد ارتكب على متن الطائرة احد الأفعال التي يعتبرها من وجهة نظره مكونة لجريمة خطيرة طبقا لقانون العقوبات في الدولة المسجلة فيها الطائرة ، فيجوز له أن يقوم بتسليمه للسلطات المختصة في أية دولة متعاقدة تهبط فيها الطائرة " ²

بالإضافة إلى نص المادة 13 من الاتفاقية ، بحيث ألزمت الدولة المتعاقدة بان تسلم أي شخص يقوم قائد الطائرة بتسليمه .³

- فيما يتعلق بتسليم المتهمين ، فأجازت الاتفاقية إعادة تسليم المشتبه فيه إلى دولة أخرى ، أو إبعاده في إقليم دولة أخرى يرغب فيها ، ا والى دولة جنسيته ، أو إقامته الدائمة فيها ، أو الى الدولة التي بدا منها رحلته الجوية .⁴

بالإضافة إلى عنصر عدم التسليم في الجرائم السياسية .¹

¹:د صلاح الدين جمال الدين ، المرجع السابق ، ص 44.

²: انظر المادة 9 من اتفاقية طوكيو 1963.

³: انظر المادة 13 من نفس الاتفاقية.

⁴: د. صلاح الدين جمال الدين ، المرجع نفسه ، ص45.

2- أحكام التسليم في اتفاقية لاهاي 1970:

لقد نصت اتفاقية لاهاي 1970 في مادتها الثامنة على حالات التسليم .

1- تعتبر الجريمة من الجرائم التي يسري عليها التسليم المنصوص عليها في أية معاهدة للتسليم تكون قائمة بين الدول المتعاقدة.

و تتعهد الدول المتعاقدة ، بأن تضمن الجريمة بصفتها جريمة يسري عليها التسليم في أية معاهدة للتسليم تعقد بينها مستقبلا.

2- إذا كانت دولة متعاقدة تجعل التسليم مشروطا بوجود معاهدة للتسليم و تلقت طلبا للتسليم من دولة متعاقدة أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة تسليم ، فيجوز لها حسب اختيارها أن تعتبر هذه الاتفاقية بمثابة سند قانوني للتسليم فيما يتعلق بالجريمة و يكون التسليم خاضعا للشروط الأخرى المنصوص عليها في قانون الدولة التي يطلب التسليم منها.

3- على الدول المتعاقدة التي تجعل التسليم مشروطا بوجود معاهدة قائمة أن تعتبر الجريمة كإحدى الجرائم القابلة للتسليم فيما بينها ، مع مراعاة الشروط المنصوص عليها في قوانين الدولة التي يطلب التسليم منها .²

¹: انظر المادة 16 من نفس الاتفاقية.

²: انظر المادة 8 من اتفاقية لاهاي 1970.

فمن خلال استقراء المادة نجد أن الاتفاقية قد فرقت بين طائفتين من الدول ، و هذه الدول تنقسم بدورها إلى قسمين : دول تربطها غيرها معاهدات تسليم سواء كانت ثنائية او جماعية ،

و دول لا تربطها غيرها معاهدات¹ ، و في كل الحالتين تلتزم هذه الدول بإدراج الجرائم المرتكبة ضد سلامة و أمن الطيران المنصوص عليها في الاتفاقية كجرائم تقبل تسليم المتهمين، في نصوص معاهدات التسليم ، سواء الموجود أو التي ستفقد في المستقبل .
فلهذا الالتزام أهمية ، لان معاهدات التسليم لا تتعرض للمجرمين السياسيين .
أما إذا لم تكن الدولة مرتبطة مع غيرها بمعاهدات تسليم فقد وجد خلاف حول وضعها .
- ذهب جانب من الدول كالولايات المتحدة و روسيا إلى اعتبار معاهدة لاهاي بذاتها معاهدة تسليم بين الدول الأطراف و ذلك استنادا إلى نص المادة الثامنة من الاتفاقية ، بينما ذهب جانب آخر واقترح أن يكون التسليم وجوبيا لا سيما إذا كان طلب التسليم صادر من دولة التسجيل ، لكن كانت هذه الاقتراحات مثالها الرفض .
- بينما ذهب جانب آخر من الدول إلى اعتبار نصوص اتفاقية لاهاي في حالة قبول الدولة المقدم لها طلب التسليم ، كأساس قانوني للتسليم ، و هذا الاتجاه نصت عليه المادة الثامنة .

ب/- الدول التي لا تشترط نظمها القانونية وجود معاهدة تسليم لإتمام التسليم :¹

¹: د. صلاح الدين جمال الدين ، المرجع السابق ، ص 48.

فاتفاقية لاهاي قد أضافت وصف الجريمة الدولية على الجرائم الموجهة ضد الطائرات ، فقد اعتبرت الجريمة و كأنها قد وقعت في أقاليم كل الدول التي ثبت لها الاختصاص وفقا للمادة الرابعة .

3/- أحكام التسليم في اتفاقية مونتريال 1971 :

لقد تضمنت اتفاقية مونتريال مبدأ التسليم من خلال المادة الثامنة منها و التي تنص على :

" تعتبر الجرائم المنصوص عليها مضمنة كجرائم خاضعة للتسليم في أية معاهدة تسليم تكون قائمة بين الدول المتعاقدة ، و تتعهد الدول المتعاقدة بأن تدرج هذه الجرائم في أية معاهدة تسليم تعقد مستقبلا كجرائم خاضعة للتسليم " ²

بالإضافة إلى ما نصت عليه المادة الحادية عشر من اتفاقية مونتريال 1971 بقولها " على الدول المتعاقدة أن تقدم لكل منها للأخرى أقصى قدر من المساعدة فيما يتعلق بالإجراءات الجنائية " ³.

الفرع الثاني : جهود الأمم المتحدة و منظماتها الدولية

¹:د. صلاح الدين جمال الدين ، المرجع نفسه ، ص 49.

²: المادة 8 من اتفاقية مونتريال 1971.

³:المادة الحادية عشر من اتفاقية مونتريال 1971.

نتيجة المخاطر المتزايدة من جريمة اختطاف الطائرات و ما ينتج من خلل في النقل الجوي ، و المخاوف المتعددة ، فقد تم عرض هذه الجريمة على الأمم المتحدة و منظماتها المتعدد كالجمعية العامة و مجلس الأمن ، حيث تم اتخاذ عدة قرارات و إجراءات لضمان سلامة النقل الجوي ، مما يتطلب استعراض أعمال الأمم المتحدة و منظماتها .

أولاً : دور الجمعية العامة

لقد أصدرت الجمعية العامة قرارات كانت محل الدراسة حيث تمت مناقشة هذه الجريمة تحت عنوان (تغيير مسار الطائرات المدنية بالقوة أثناء طيرانها) حيث صدر القرار رقم 2551 في 12 ديسمبر 1969 ، و تضمن مناشدة الدول لتتخذ كل الإجراءات المناسبة للتأكد من أن تشريعاتها الوطنية توفر نظاماً ملائماً وإجراءات قانونية فعالة ، كما حث هذا القرار الدول على أن تكفل محاكمة¹ جميع الذين يرتكبون أفعال من شأنها أن تعرض سلامة الطائرات و الأشخاص للخطر ، بالإضافة إلى انه حث على ضرورة التعاون التام بدعم جهود المنظمة الدولية للطيران المدني ، و حث الدول بالانضمام إلى اتفاقية طوكيو 1963 كما صدر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة بشأن اختطاف الطائرات أو التدخل في النقل الجوي المدني القرار رقم 2645 في 30 نوفمبر 1970 ، و تضمن إدانة الجمعية العامة دون أي استثناء ،

¹: د.أسامة مصطفى إبراهيم ، " اختطاف الطائرات المدنية جريمة إرهابية دولية لا يمكن تبرير التخطيط لها او ارتكابها ،" مقال متوفر على الموقع الالكتروني WWW.LAWjo.net,7.30,25/03/2014

و تطلب من الدول أن تتخذ جميع التدابير المناسبة لردع تلك الأعمال أو منعها أو قمعها ضمن اختصاص و تأمين ملاحقة مرتكبيها و معاقبتهم على نحو يتناسب و خطورة تلك الجرائم، دون إخلال بما للدول من حقوق و ما عليها من التزامات بمقتضى الوثائق الدولية النافذة المتعلقة بالموضوع .

كما حث هذا القرار على وجوب تأمين الرعاية و الأمن لركاب الطائرة و ملاحيتها ، بالإضافة إلى أن تمكنهم من مواصلة رحلتهم بأسرع ما يمكن عمليا ، و أن تعيد الطائرات و حمولتها إلى الأشخاص الذين لهم حق الملكية الشرعية فيها ، كما يدعو إلى الانضمام إلى اتفاقية طوكيو 1963 فضلا على انه قد حث على وجوب التعاون الدولي لمنظمة الطيران المدني ، ثم توالى القرارات الصادرة من الجمعية العامة تحت مصطلح الإرهاب الدولي .¹

إلا أن هذه القرارات تخلو من أي صفة ملزمة أو قيمة قانونية ، لان الجمعية العامة لا تتمتع بصلاحيحة إصدار تشريعات ، و إنما تصدر توصيات في حفظ السلم و الأمن الدوليين .²

ثانيا : دور مجلس الأمن

¹:انظر الموقع الالكتروني السابق WWW.LAWjo.net,7.30,25/03/2014

²: د حيدر حاج حسن الصديق ، دور منظمة الأمم المتحدة في ظل النظام العالمي الجديد ، دار هومة ، الجزائر ، 2007، ص 12.

نظرا لانتشار ظاهرة اختطاف الطائرات أو ما يعرف بالقرصنة الجوية ، اتخذ مجلس الأمن الدولي عدة قرارات تخص اختطاف الطائرات و أي تدخل آخر في النقل الدولي ، و قد تضمن قرار مجلس الأمن تحذيرا من تهديد حياة المدنيين، كما حث الدول الأطراف أن تطلق

على الفور سراح الركاب و ملاحى الطائرة المختطفة دون استثناء ، و طلب إلى الدول أن تتخذ جميع التدابير القانونية الممكنة لمنع وقوع الجرائم ، ثم اتخذ مجلس الأمن بالإجماع في 20 يونيو 1972 قرارا جاء فيه " يساور أعضاء المجلس عميق القلق إزاء تهديد حياة الركاب و الطائرات و الملاحين نتيجة لاختطاف الطائرات المدنية او غير ذلك من أعمال مجلس الأمن يرون ضرورة إنهاء الأعمال الموجهة ضد سلامة الطيران المدني ، و التي ترتكب في مختلف أنحاء العالم "

كما اصدر مجلس الأمن في 21 يناير 1992 القرار رقم 731 بمناسبة تدمير طائرة " بان أمريكان " رحلة رقم " 103 " و طائرة النقل الجوي الفرنسي رحلة رقم 772 ، و اللذان تسببا في مبدأ إزهاق أرواح المئات ، حيث عبر فيه عن القلق العميق من تصاعد أفعال الإرهاب الدولي في العالم ، كما عبر عن قلقه الشديد من جراء الأعمال غير قانونية التي ترتكب ضد الطيران المدني ، و نجد أن قرارات مجلس الأمن التي تصدر في شكل توصيات في مسألة معينة¹ سينطبق عليها ما ذكرناه بشأن القرارات الصادرة

¹: انظر الموقع الالكتروني السابق ، و أيضا مذكرة الماجستير سابقة الذكر ص 140.

من الجمعية العامة للأمم المتحدة من حيث قوتها الإلزامية و أما قرارات المجلس التي تصدر في شكل عقوبات دولية وفقا للمادتين (41-42) من ميثاق الأمم المتحدة فهي ملزمة ، و الدليل على ذلك قراره مجلس الأمن رقم 748 و الذي ينص على جزاءات دبلوماسية و اقتصادية و جوية ضد ليبيا في مارس 1992

لعدم تسليمها المتهمين بتفجير الطائرة المدنية التابعة لشركة بان أمريكان و المعروفة بقضية لوكربي ، الأمر الذي قد يؤدي إلى أن يتخذ مجلس الأمن مستقبلا قرارات مشابهة بشأن هذه الجريمة ، و منه فهي جريمة إرهابية دولية لا يجوز تبريرها مطلقا ، و هنالك واجب على الدول

و المنظمات الدولية لمنع هذه الجريمة .¹

و منه يجب على المحكمة الجنائية الدولية تعديل نظامها الأساسي بحيث يتماشى مع آلية قمع هذه الجريمة الدولية .²

¹: انظرا لموقع الالكتروني السابق. WWW.LWAJO.NET

²: محمد منصور الصاوي ، المرجع السابق ، ص 487.

الفرع الثالث : دور المنظمة الدولية للطيران المدني و المنظمة الدولية

للشرطة الجنائية

فان كل من المنظمة الدولية للطيران المدني و المنظمة الدولية للشرطة الجنائية لهما دورا كبير في محاربة جريمة القرصنة الجوية ، و اتخاذ الإجراءات الوقائية.

أولا : المنظمة الدولية للطيران المدني

نشأت المنظمة الدولية للطيران المدني الدولي كجهاز للتعاون بين الدول في ميدان من أخطر الميادين ، و هو ميدان الطيران المدني الدولي و الهدف منها هو توفير نقل جوي مأمون و منظم .

و لتلك المنظمة القدرة على إصدار إقرارات تكون بذاتها قواعد عامة و مجردة تلزم

الدول الأعضاء بمراعاتها .¹

فوفقا لنص المادة السابعة الثلاثين من اتفاقية شيكاغو 1944 للطيران المدني الدولي² ، تلزم الدول الأطراف بالتعاون لتحقيق أقصى درجة ممكنة من توحيد اللوائح و النماذج و

الإجراءات و الأساليب المتعلقة بالطائرة و الطاقم و الطرق الجوية و ذلك في جميع

الأحوال التي يسهل فيها توحيد الملاحة الجوية و يحسنها .

¹: محمد منصور الصاوي ، المرجع السابق ، ص 487.

²: انظر اتفاقية شيكاغو في 7 سبتمبر 1944 التي دخلت حيز النفاذ في 1 افريل 1947.

كما تصدر المنظمة الدولية للطيران المدني قرارات ملزمة للدول الأعضاء تتعلق
بالنماذج¹ و القواعد المتعلقة بمواصفات الطائرات و الفنيين و القواعد المكملة لأمن
الرحلة وانتظامها ، وذلك من خلال نص المادة 37 من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني
الدولي .

بالإضافة إلى ما يصدره مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني الدولي من توصيات
وفقا 54 من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي بخصوص تأمين و سلامة الملاحة
الجوية الدولية ، و هو ما أكدته المنظمة الدولية للطيران المدني عندما قامت بارجة
أمريكية بإسقاط طائرة " اربص الإيرانية فوق المياه الدولية للخليج العربي 3 جويلية
1988 " .²

فضلا على أن لها الحق في التحقيق في أي موقف ينطوي على عقبات في طريق

الملاحة الجوية الدولية ، و من هنا كانت أهمية المواجهة الدولية للإرهاب على
الطائرات المدنية ، خاصة بعد أحداث 11 سبتمبر 2000 التي أدت إلى عقد اجتماع
بتاريخ 17 فيفري 2000 بين شركتي " ايرباص و ببوينغ " مع إدارة المنظمة الدولية
للبحث عن أفضل السبل لسلامة الملاحة الجوية الدولية .³

ثانيا : دور المنظمة الدولية للشرطة الجنائية

¹: د.محمد منصور الصاوي ، المرجع السابق ، ص 571.

²: د. جمال عبد الناصر مانع ، المرجع نفسه، ص 521.

³: د. الأخضر الدهيمي ، المذكرة السابقة ، ص 143.

منظمة الشرطة الجنائية الدولية (انتربول) ، تعاونية الشرطة التي تسعى لتعزيز

المساعدة المتبادلة بين السلطات الأمنية للدول بروح الإعلان العالمي لحقوق الإنسان .

تتعاون المنظمة الدولية للشرطة الجنائية مع المنظمة الدولية للطيران المدني ، و لمنظمة

الانتربول دورها الملحوظ في مكافحة الجرائم المخلة بأمن و سلامة الطيران المدني

الدولي ، حيث تقوم بدراسة كل ما يتعلق بأوجه هذا الإحلال مثل خطف الطائرات و

الإبلاغ بوجود قنابل خداعية ، و تقترح على الدول ما تراه ملائماً للوقاية من تلك الجرائم

، كذلك ساهمت تلك المنظمة في المؤتمرات الدولية التي عقدتها المنظمة الدولية للطيران

المدني و التي أسفرت عن إبرام اتفاقيات دولية مثل اتفاقية طوكيو و اتفاقية لاهاي ، و

اقترح طرق ووسائل الوقاية منها و في 1970 أعلنت الجمعية العامة للانتربول تولي

مهمة مكافحة الجرائم¹ المخلة بأمن و سلامة الطيران المدني الدولي و تطبيقاً لذلك

في سبتمبر 1972 حذر المكتب المركزي الوطني للشرطة الجنائية الدولية في بيروت ،

المكتب المماثل في نيقوس من أن قنبلة موقوتة موجودة بطائرة ستعبر المجال الجوي

لنيقوسيا ، و من ثم ابلغ قائدها بالهبوط بمطار نيقوس و أوقفت مفعول القنبلة ، و بفعل

جهود الانتربول أنقذت حياة مائة و اثنين راكب كانوا بالطائرة .

و في الدورة الرابعة و العشرين للجمعية العامة للانتربول المنعقدة بفيينا 9 أكتوبر 1973

، و أوضحت الدول بأن تتخذ كافة الإجراءات الأمنية لمكافحة الجرائم المخلة بأمن و

سلامة الطيران المدني الدولي مثل مراقبة ركاب الطائرة و تفتيشهم و تفتيش أمتعتهم ،

كما حثت الدول أن تسارع للانضمام للاتفاقيات المبرمة في مجال تلك الجرائم.²

¹: د. محمد منصور الصاوي ، المرجع السابق ، ص 737.

²: د. محمد منصور الصاوي ، المرجع نفسه ، ص 738.

الذاتمة

الختامة :

من خلال الدراسة يتبين أن جريمة القرصنة الجوية من اشد الجرائم و أخطرها على المجتمع الدولي، فهي من الجرائم الدولية التي تهدد السلم و الأمن الدوليين و ذلك من خلال الأضرار الكثيرة التي نتجت عن انتشارها سواء كانت هذه الأضرار مادية أو بشرية، بالإضافة إلى نشوء أضرار معنوية .

و لا ريب أن جريمة القرصنة الجوية جريمة قديمة جديدة .

فمن خلال دراستنا لموضوع القرصنة الجوية توصلت إلى النتائج التالية :

أولاً : إن جريمة القرصنة الجوية من الجرائم القديمة التي عرفتھا البشرية ، كما أنها

أصبحت جريمة جديدة لبروزها وانتشارها مجسدة في الاعتداء على الطيران .

ثانياً : استفادة قراصنة الجو من التطور التكنولوجي في وسائل الإجرام، مما أدى إلى

تنفيذ عملياتهم بسرعة ، و الهرب من يد العدالة دون إن يتم اكتشافهم ، نتيجة العوامل

السياسية و الصراعات الدولية .

ثالثاً : إقرار مبدأ الاختصاص العالمي الذي يمنح الحق لكل دولة في متابعة الجاني .

رابعاً : تعتبر جريمة القرصنة الجوية جريمة من جرائم الإرهاب الدولي .

خامسا : تعد اتفاقية مونتريال من أهم الاتفاقيات الدولية التي عالجت موضوع القرصنة الجوية.

سادسا : تحرك الدول العربية و محاولة وضع جهود واستراتيجيات لقمع هذه الجريمة ، و التعاون الدولي للحد منها .

أما أهم التوصيات التي توصلت إليها من خلال مذكرتي لموضوع القرصنة الجوية :
أولا : توعية المجتمعات بخطورة و أسباب انتشار القرصنة و أضرارها .

ثانيا : النص على تجريم القرصنة الجوية وانضمام الدول إلى نظام روما الأساسي واعتبارها من الجرائم الدولية .

ثالثا : قيام التشريعات الداخلية بإدراج جريمة القرصنة الجوية في قانون العقوبات ، بحيث لا يفلت أي شخص من العقاب .

رابعا : على الدول الانضمام إلى الاتفاقيات المتعلقة بموضوع القرصنة الجوية .

خامسا : تفعيل الجهود العربية و التعاون الدولي في مكافحة جريمة القرصنة الجوية .

سادسا : العمل على تدريب قوات الطوارئ للتدخل أثناء وقوع عمليات القرصنة الجوية .

سابعا : وضع أجهزة تكنولوجية حديثة في الطائرات و المطارات تكون مضادة لعمليات القرصنة الجوية .

ثامنا : إتباع تدابير وقائية أكثر فاعلية و كفاءة لقمع جريمة القرصنة الجوية و منع حدوث هذه الجرائم و تجنب أخطارها وطنيا و دوليا دون المساس بحرية الأشخاص و حقوقهم الإنسانية ، فلا يجوز استغلال الإجراءات الأمنية و الوقائية للتعسف و الظلم وانتهاك الحقوق الأساسية للإنسان و المواطن .

تاسعا : تفعيل أجهزة المنظمة الدولية للشرطة الجنائية الدولية المتعلقة بموضوع القرصنة الجوية .

قائمة المصادر و المراجع

1- قائمة المصادر :

أولاً : المواثيق الدولية .

-الميثاق الأوروبي الموقع في 10 نوفمبر 1976 لقمع الارهاب .

ثانياً : الاتفاقيات .

1-اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 الموقعة عليها في مدينة جنيف بتاريخ 29 أبريل 1958 .

2-اتفاقية طوكيو المتعلقة بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة عليها بمدينة طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963 .

3-اتفاقية لاهاي لقمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات الموقعة عليها بمدينة لاهاي بتاريخ 16 كانون الاول 1970

4-اتفاقية مونتريال لقمع جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني الموقعة بمدينة مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971.

5-الاتفاقية العربية لمكافحة الارهاب الموقعة بمقر جامعة الدول العربية بالقاهرة، بتاريخ 22 أبريل 1998.

ثالثاً: البروتوكولات.

-البروتوكول الملحق باتفاقية مونتريال، و الموقع في مونتريال 10ماي 1984.

رابعاً: الاوامر.

القانون رقم 06-23 مؤرخ في 20 ديسمبر 2006.

-قانون رقم 14-01 المؤرخ في 04 ربيع الثاني 1435 الموافق ل 04 فبراير 2014، يعدل ويتم الامر رقم 66/156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386

الموافق 08 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات ، العدد 07-سنة 51
الموافق ل16 فبراير 2014.

خامسا: القرارات.

-قرار الجمعية العامة رقم 2551 المؤرخ في 12 ديسمبر 1969 .

-قرار الجمعية العامة رقم 2645 المؤرخ في 30 نوفمبر 1970.

-قرار مجلس الأمن رقم 731 المؤرخ في 21 يناير 1992.

-قرار مجلس الامن رقم 748 ، في مارس 1992.

قائمة المراجع :

أولا : المؤلفات.

1-أحمد ابراهيم مصطفى سليمان ، الارهاب والجريمة المنظمة ،مطبعة العشري
،مصر ، 2005.

2-أحمد بشارة موسى ، المسؤولية الجنائية الدولية للفرد ،دار هومة ، الجزائر ،
2009.

3-المنجد في اللغة والاعلام ، ط2،دار المشرق بيروت ، لبنان ، 1986.

4-بسيوني محمد الشريف ، المحكمة الجنائية الدولية ،مطابع روز يوسف ، ط3 ،
مصر ، 2002.

5-جبور عبد النور ، معجم عبد النور الحديث ، عربي فرنسي ، ط1 ، دار العلم
للملايين ، لبنان ، بيروت ، 1983.

6-جرجس جرجس ، معجم المصطلحات الفقهية والقانونية ، ط1 ، الشركة العالمية
للكتاب ، ،ب ن ، 1996 .

7-جمال عبد الناصر مانع ، القانون الدولي العام ، المجال الوطني للدولة ، ج2 ، عناية
، 2009 .

- 8-حيدر حاج حسن الصديق ، دور منظمة الامم الموحدة في ظل النظام العالمي الجديد ، دار هومة ،الجزائر ، 2007.
- 9-حسين المحمدي بوادي ، الارهاب الدولي بين التجريم والمكافحة ، دار الفكر الجامعي ، مصر ، 2000.
- 10-حسين محمدي البوادي ، المنظمة الأمنية في مواجهة الارهاب ، دار الفكر الجامعي ، الاسكندرية ، 207.
- 11- رجب عبد المنعم متولي ، الارهاب الدولي و اختطاف الطائرات في ضوء القانون الدولي المعاصر ، ط2 ، مصر ، 2002-2004.
- 12-سليمان عبد المنعم ، الجوانب الاشكالية في النظام القانوني لتسليم المجرمين ،دراسة مقارنة ، دار المطبوعات الجديدة للنشر ، الاسكندرية ، 2007.
- 13-سهيل حسين الفتاوي،موسوعة القانون الدولي ، القسم العام ، ج1 ، جامعة جرش ، عمان ، 2009.
- 14-صبحي حمود ، المنجد في اللغة العربية المعاصرة ، ط1 ، دار المشرق ، بيروت لبنان ، 2000.
- 15-طارق عبد العزيز حمدي ن المسؤولية الدولية الجنائية والمدنية عن جرائم الارهاب الدولي ، دار الشبة القانونية ، مصر ، 2001.
- 16-عكيك عنتر ، جريمة الاختطاف ، دار الهدى ، الجزائر ، 2013.
- 17- عبد العيشاوي ، أبحاث في القانون الدولي الجنائي ، ج1، دار هومة ، الجزائر ، 2008.
- 18-عبد القادر زهير النقوزي ، المفهوم القانوني لجرائم الإرهاب الداخلي والخارجي ، ط1،منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 2008.
- 19-علي عبد القادر قهوجي ، شرح قانون العقوبات ، القسم العام ، دار المطبوعات الجامعية ، مصر ، 2002.
- 20-عبد الله سليمان ، شرح قانون العقوبات الجزائري ، القيم العام ، ج1 ، ط5 ،ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 2005.

- 21-عبود الشراج ، شرح قانون العقوبات ، نظرية الجريمة ، القسم العام ، ج1 ، د د ن ، دمشق ، د ت ن .
- 22-عكاشة محمد عبد العال ، الانابية القضائية ، دراسة مقارنة في القانون المصري والقانون المقارن ، مصر ، 1992 .
- 23-فتوح عبد الله الشاذلي ، القانون الدولي الجنائي ، دار المطبوعات الجامعية ، مصر ، 2002.
- 24-مروحي البعلبكي ، القاموس القانوني الثلاثي ، موسوعي شامل ومفصل ، (عربي- فرنسي - انجليزي) ، ط1 ، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان ، 2002 .
- 25-محمد منصور الصاوي ، أحكام القانون لدولي ، المتعلقة بمكافحة الجرائم ، ذات الطبيعة الدولية في مجال مكافحة الجريمة الدولية للمخدرات و اباداة لاجناس وخطف الطائرات ، دار المطبوعات الجامعي ة ، الاسكندرية ، د س ن.
- 26-مشهور بخيت العريني ، الشرعي الدولية لمكافحة الإرهاب ، ط1 ، دار الثقافة ، عمان ، 2009 .
- 28-محمد وليد احمد حرادي ، الارهاب في الشرعية والقانون ، ط1 ، دار النقاش ، لبنان ، 2008 .
- 29-محمد عبد المنعم عبد الغني ، القاون الدولي الجنائي ، دراسة في النظرية العامة في الجريمة الدولية ، دار الجامعة الجديدة ، مصر ، الأزاريط ، 2008 .
- 30-منتصر سعيد حمودة ، المحكمة الجنائية الدولية (النظرية العامة للجريمة الدولية) ، دار الفكر الجامعي ، مصر ، 2009 .
- 29-محمد فريد العريني ، القانون الجوي الداخلي والدولي ، دار الجامعة الجديدة ن مصر ، 2003 .
- 31-محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للسجان ، ط1 ، دار الثقافة ، عمان ، 2008 .
- 32-محمد صالح العادلي ، موسوعة القانون الجنائي للإرهاب ، ج2 ، دار الفكر الجامعي ، مصر ، 2003 .
- 33-محمد مجذوب ، الوسيط في القانون الدولي العام ، الدار الجامعية ، مصر ، 1999 .

34-محمد نجيب حسني ، النظرية العامة للقصد الجنائي ، ط3 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1988.

35-نصر الدين بوسماحة ، المحكمة الجنائية الدولية ، ج1 ، دار هومة ، الجزائر ، 2008.

36-نبيه صالح ، النظرية العامة للقصد الجنائي ، ط1 ، دار الثقافة ، عمان ، 2004.

37-نصر الدين بوسماحة ، حقوق ضحايا الجرائم الدولية ، ط1 ، دار الفكر الجامعي ، مصر ، 2008.

38-هدى حامد قشقوش ، الجريمة المنظمة ، القواعد الاجرامية والتعاون الدولي ، عين شمس ، مصر ، 2006.

39-هيثم حسن الناصري ، خطف الطائرات ، ط1، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، بيروت ، لبنان ، 1972.

ثانيا : الرسائل.

-د. الأخضر الدهيمي ، مذكرات ماجيستير (الارهاب الدولي و اختطاف الطائرات)، جامعة سعد دحلب ، البليدة، جانفي 2005.

ثالثا: المقالات و المجالات.

-د. أسامة مصطفى ابراهيم، " اختطاف الطائرات المدنية جريمة ارهابية دولية لا يمكن تبرير التخطيط لها او ارتكابها"، مقال متوفر على موقع الكتروني . WWW.LAWGO.NET

-د. سامي بشر ، (هل اختطاف الطائرات قرصنة في القانون الدولي العام ؟) مجلة العلوم القانونية ، كلية الحقوق، بغداد ، المجلد الاول ، العدد الثاني، 1969.

رابعا: المواقع الالكترونية.

-الموقع الالكتروني WWW.ELOPH.COM

الفقرين

الفهرس

الصفحة	الموضوع
01	مقدمة
06	الفصل الأول : ماهية الجوية
07	المبحث الأول : مفهوم القرصنة الجوية
08	المطلب الأول : تعريف جريمة القرصنة الجوية
08	الفرع الأول : التعريف اللغوي للقرصنة الجوية
09	الفرع الثاني : تعريف الاتفاقيات الدولية للقرصنة الجوية
15	الفرع الثالث : التعريف الفقهي للقرصنة الجوية
17	المطلب الثاني : خصائص جريمة القرصنة الجوية
17	الفرع الأول : الخصائص المتعلقة بالسلوك الاجرامي
19	الفرع الثاني : الخصائص المتعلقة بالطابع الدولي .
20	الفرع الثالث : الخصائص المتعلقة بالطابع الجوي
21	المطلب الثالث : تمييز جريمة القرصنة الجوية عن غيرها من الجرائم المشابهة
21	الفرع الأول : جريمة القرصنة الجوية و القرصنة البحرية
23	الفرع الثاني : جريمة القرصنة الجوية و الجريمة الإرهابية
26	الفرع الثالث : جريمة القرصنة الجوية و الجريمة السياسية
27	المبحث الثاني : أركان جريمة القرصنة الجوية

28	المطلب الأول : الركن المادي
28	الفرع الأول : السلوك الإجرامي
29	الفرع الثاني : النتيجة الاجرامية
31	الفرع الثالث : العلاقة السببية
31	المطلب الثاني : الركن المعنوي
32	الفرع الاول : تعريف القصد الجنائي
32	الفرع الثاني : عناصر القصد الجنائي
34	الفصل الثاني : مكافحة جريمة القرصنة الجوية
35	المبحث الأول : الملاحقة القضائية لمرتكبي جرائم القرصنة الجوية
36	المطلب الأول : مبدأ الاختصاص القضائي الدولي
37	الفرع الأول : مبررات الاختصاص القضائي الدولي
38	الفرع الثاني : الأساس القانوني للاختصاص القضائي
38	المطلب الثاني : التدابير الوقائية
38	الفرع الأول : التدابير الوقائية قبل وقوع الجريمة
41	الفرع الثاني : التدابير الوقائية أثناء وقوع الجريمة
43	المطلب الثالث : محاكمة قراصنة الجو
43	الفرع الأول : الأساس القانوني لمحاكمة مرتكبي جرائم القرصنة الجوية
44	الفرع الثاني : المحكمة المختصة بمحاكمة القراصنة و القانون الواجب التطبيق
46	المبحث الثاني : الجهود العربية و الدولية في مكافحة جريمة القرصنة الجوية

47	المطلب الأول : الجهود العربية في محاربة جريمة القرصنة الجوية
48	الفرع الأول : دور مجلس وزراء الداخلية العرب
49	الفرع الثاني : جهود الدولة الجزائرية و المصرية في محاربة جريمة القرصنة الجوية
52	المطلب الثاني : الجهود الدولية في محاربة القرصنة الجوية
53	الفرع الأول : التعاون الدولي
62	الفرع الثاني : جهود الأمم المتحدة و منظماتها الدولية
65	الفرع الثالث : دور المنظمة الدولية للطيران المدني و المنظمة الدولية للشرطة الجنائية
68	الخاتمة
70	قائمة المراجع
76	الفهرس