

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

«الأفعال غير المشروعة ضد الطائرات المدنية»

بحث مقدم من

الدكتور/عبد الرحمن حسين علام

مدرس القانون الجنائي بحقوق الزقازيق

### تمهيد

ازاء انتشار أفعال العنف ضد الطائرات المدنية وتزايدها بشكل قد يهدد العالم بحرب عالمية ثالثة خاصة بعد انتشار أسلحة التدمير الشامل لذلك أشرت أن أتناول في هذا التقرير كيف يكفل القانون الدولي الجنائي الحماية لهذه الطائرات ولأرواح الأبرياء من المدنيين الذين يسافرون عليها مستعرضا ذلك من خلال الاتفاقات الدولية طوكيو — لاهاي — مونتريال .... ثم موقف التشريع المصرى من هذه الحماية ، لانتهى فى خاتمة التقرير الى تقييم الحماية الدولية والوطنية لخدمة الطيران الجوى العالمى ...

د. عبد الرحمن علام

\* \* \*

## « الافعال غير المشروعة ضد الطائرات المدنية »

- ١ - تقسيم \* سوف نتناول الجرائم ضد الطائرات المدنية على النحو التالي :
- المطلب الاول : وسوف نخصصه لبيان علة التجريم ومصدره وأحكامه \*
- المطلب الثانى : وسوف نخصصه لمضمون الجرائم ضد الطائرات المدنية \*
- المطلب الثالث : وسوف نخصصه لمضمون الجرائم ضد الطائرات المدنية فى القانون المصرى \*

### المطلب الاول

#### « علة التجريم ومصدره وأحكامه »

٢ - علة التجريم : تستخدم الطائرات المدنية فى أعمال نقل الاشخاص والبضائع وارتكاب أعمال العنف ضد هذه الطائرات يعنى الحاق الضرر أو تعريض سلامة الافراد أو تسبب الاضرار للبضائع المحمولة أو تعرضها للخطر وهذا وذاك يشكل اعتداء على الحياة الانسانية وعلى الملكية والذى بدونهما يصاب المجتمع بالوهن وبالعجز لانعدام مشاعر الشفقة والامانة كذلك لابد أن يتوحد المجتمع الدولى من أجل ايجاد أفضل الوسائل وأقواها للدفاع عن البشرية ضد عدم أخلاقية هذه الافعال خاصة أنها تشكل خطرا يرتد أثره على كل الدول بل على كل المجتمعات الانسانية لانه سوف يضر على المدى الطويل بحركة الاتصالات الدولية التى هدفها الانعاش الحضارى للعالم بأسره (١) \*

(١) Claude Lomboin, droit Penal international, 2 ed 1979 n 219 P. 252, S. L. Plawisli, Etudo do Principes Fondamentaux du droit international penal, Paris, 1972 P. 139; du même awteur, La notion du droit interuatiouf penal, Rev. ac. Crim. Penal P. 807; Le de tournement d, aeronefo.

### ٣ - مصدر التجريم وأحكامه :

لحماية أمن الطرق والمواصلات الجوية عقدت مجموعة من الاتفاقات الدولية تحت اشراف منظمة الطيران المدنية الدولية O.A.C.I وهي اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ ، ثم اتفاقية لاهاي في ١٦/١٢/١٩٧٠ ( المتعلقة بالقبض غير المشروع على الطائرات المدنية ) ثم أخيرا اتفاقية مونتريال في ٢٣/٩/١٩٧١ .

ويجمع بين هذه الاتفاقيات أنها تجرم الاعتداء على الطائرات المدنية ولكن نطاق كل منهما يختلف من حيث التجريم ومن حيث الأحكام .

ففيما يتعلق باتفاقية طوكيو نجد أنها قد توسعت في المادة الأولى منها من نطاق الأفعال غير المشروعة ضد الطائرات المدنية ، إذ نصت على أن « كل الجرائم في القوانين الجنائية ، وكل الأفعال التي تكون جرائم متى أدت إلى الإخلال بأمن الطائرات أو الأشخاص أو الأموال على ظهرها أو أخلت بحسن النظام والأمن على متنها تخضع لأحكام هذه الاتفاقية » .

وقد نصت هذه الاتفاقية في المادة الثانية مذهباً وتحت عنوان القبض غير المشروع على الطائرات « Capture illicite d' aeronefs »

على أنه بطريقة غير مشروعة — بالاكراه أو تحت تهديد الاكراه ، يستحوذ شخص على ظهر الطائرة ، على طائرة في الجو مستولياً عليها أو ممارساً الرقابة أو على وشك اتمام هذه الأفعال يجب على الدولة المتعاقدة أن تأخذ كل التدابير الملائمة لتععيد أو تحفظ الرقابة على الطائرات للقيادة المسؤولة » .

رتنص الفقرة الثانية من نفس المادة على أنه في الحالة المشار إليها في البرجراف السابق ، كل دولة متعاقدة حيث تهبط الطائرة يجب عليها أن تسمح للمسافرين وطاقم الطائرة أن يتابعوا الرحلة الجوية

كلما أمكن ذلك وعليها أن تعيد الطائرة وحمولتها الى أصحاب الحق فيها (٢) •

وفي خصوص تحديد الجهة المختصة بمحاكمة مرتكبي الجرائم أحالت الاتفاقية الى تشريعات الدول المسجلة للطائرة للتعرف على الجرائم المرتكبة على ظهرها (٣) •

ولقد نصت الفقرة الثانية من المادة الثالثة على « كل دولة متعاقدة عليها أن تتخذ التدابير لتأسيس اختصاصها بصفتها الدولة المسجلة للتعرف على الجرائم المرتكبة على ظهر الطائرة المدرجة في سجلاتها » كما نصت الفقرة الثالثة من هذه المادة على أن « الاتفاقية المماثلة لا تحذف أى اختصاص جنائى ممارس طبقا للقوانين الوطنية للدول •

وفيما يتعلق بالدول غير المسجلة للطائرة فقد حظرت الاتفاقية عليها مباشرة أى اختصاص بنظر الجرائم المرتكبة على الطائرة الا في حالات معينة وهى :

- ١ — أن يكون للجريمة أثر على اقليم هذه الدولة •
  - ٢ — أن تكون الجريمة قد ارتكبتها أو ارتكبت ضد أحد رعايا هذه الدولة أو أحد المقيمين اقامة دائمة فيها •
  - ٣ — اذا ارتكبت الجريمة ضد أمن الدولة •
  - ٤ — اذا شكلت الجريمة انتهاكا لقواعد الاحكام المتعلقة بالطيران أو بوسائل الطيران المعمول بها في هذه البلدة •
  - ٥ — اذا كان ممارسة هذا الاختصاص ضروريا لتأكيد احترام الالتزام الذى تخضع له الدولة السابقة بمقتضى معاهدة دولية (٤) •
- ودرء لكل خطر قد تتعرض له الطائرة أو أحد الافراد المسافرين عليها أو أحد الاطقم أو الاموال التى بها ، كفلت الاتفاقية لقائد

(٢)

Glasser (Stefan) droit.int. pen. Conv. Volume 11, 1978 P. 268.

(٣) يراجع الفقرة الاولى من المادة الثالثة •

(٤)

Voiv: Stanis law plawiski, ledetournement d'aeronefs, Rev-Crim. 1973 P. 319. et Glasser, op. cit-p. 265.

الطائرة اذا اعتقد استنادا لاسباب معقولة - أن شخصا قد ارتكب أو شرع في ارتكاب إحدى الجرائم أو الأفعال المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة الأولى على متن الطائرة أن يتخذ قبل هذا الشخص إجراءات معقولة بما في ذلك إجراءات القسر الضرورية وله أن يكلف أحد أفراد الطاقم باتخاذ هذه الإجراءات أو أى من الركاب (٥) •

#### ٤ - قصور اتفاقية طوكيو :

يتبين لنا مما سبق أن اتفاقية طوكيو يشوبها القصور في التطبيق من زاويتين :

أولا أن هذه الاتفاقية تحيل الى تشريعات الدول المسجلة لتكليف الواقعه أو الوقائع المرتكبة بواسطة شخص على متنها ومحاكمته ومعاقبته وهب أن هذه الوقائع لا تشكل جريمة طبقا لقانونها وتشكل في ذات الوقت جريمة بالنسبة لدولة الضحية منها وهب أن مكتب الواقعة من مواطني دولة التسجيل أو من موطني دولة أخرى ولما كانت المادة السادسة عشر تنص في فقرتها الثانية على « أنه ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما ينشئ التزاما بالموافقة على تسليمه المجرمين » فان معنى ذلك أن رفضت الدولة المسجلة تسليم المجرم ، فانه سوف يفر من العقاب وهذا سوف يضر بلا شك بأمن الاتصالات الدولية الجوية (٦) •

ثانيا أن هذه الاتفاقية لم تعتبر القبض غير المشرع على طائرة في الجو جريمة دولية وانما القت على عاتق الدول المتعاقده التي

(٥) يراجع المادة السادسة من الاتفاقية .

(٦)

Gilbert Guillaumet : La convention de La Haye du decembre 1970 Pour La repression de La Capture illate d, Aeronefo, AFDI, 1979 XVI P. 37.

هبطت نديها ،الطائرة آن تعيدها وحمولتها الى مستحقها وتسمح  
للمسافرين عليها وطاقمها بان يتابع رحلته الجوية (٧) .

ويعنى هذا آن لم تجرم دولة التسجيل هذه الواقعة تظل بمنأى  
عن لعقاب ولو قيل ان الافعال المرتكبة بمناسبة الانحراف يمكن أن  
تقع تحت أوصاف جنائية مختلفة — الاكراه ، حمل سلاح دون  
ترخيص فان هذه الاوصاف بمفردها غير كافية لضمان العقاب الملائم،  
لذلك باتت الحاجة الى ضرورة خلق جريمة متميزة تكون محلا للعقوبة  
التي توضحها ذات القاعدة التي تخلق لجريمة .

#### ٥ - تجريم القبض غير المشروع للطائرات المدنية باتفاقية لاهاى ١٩٧٠ :

لسد القصور الذى نجم عن اتفاقية طوكيو عقد مؤتمر دولى فى  
لاهاى فى الفترة من ١ — ١٦ ديسمبر سنة ١٩٧٠ أنهى بعقد اتفاقية  
للعقاب على القبض غير المشروع على الطائرات المدنية اذ نصت المادة  
الاولى منها على « يرتكب جريمة جنائية — المسماه بعد — كل شخص  
يكون على ظهر طائرة فى الجو .

١ — بطريقة غير مشروعة او التهديد بالقوة ، أستولى على  
هذه الطائرة أو مارس رقابة أو شرع فى ارتكاب أحد هذه الافعال أو .

(ب) يكون شريكا للشخص الذى يرتكب أو يشرع فى ارتكاب  
أحد من هذه الافعال .

وبهذه المادة أصبح القبض غير المشروع على الطائرات المدنية  
جريمة دولية (٨) ويجب على كل دولة متعاقدة أن تؤثما بعقوبات

(٧)

V. Stanis Law Ppawisfi, detournement ... op. at., P 311.

Stanis law P Lawiski; op. cit. P. 314.

(٨)

الطائرة التي ارتكبت على ظهرها الجريمة ولا عندما يتعلق بطائرة في الفضاء الدولي أو في الفضاء الداخلي « (١٠) \*

#### ٦ - التوسع في نطاق التجريم في اتفاقية مونتريال :

نظرا لان الاتفاقية لم تتضمن كل الأنشطة الاجرامية التي يمكن أن تخل بأمن الطيران أو تهدد حياة أو سلامة المسافرين عليه اجتمعت اللجنة القانونية المنبثقة من منظمة الطيران الدولية (O. A. C. I) في لندن من ٩/٢٩ حتى ١٠/٣٣/١٩٧٠ حيث وضعت مشروع لاتفاقية دولية للعقاب على الافعال غير المشروعة الموجهة ضد الطائرات المدنية وقد عرض هذا المشروع على المؤتمر الدولي لقانون الطيران المنعقد في مونتريال في الفترة من ٨ - ١٩٧١/٩/٣٣ وتم فحصه وتعديله بعد مناقشته ثم تم اصداره في صورة اتفاقية صدق عليها في المؤتمر حوالي ٣٢ دولة آنذاك (١١) \*

ونورد فيما يلي أعم ما ورد في هذه الاتفاقية من أحكام :

#### ٧ - (١) نطاق التجريم : حددت الفقرة الاولى من المادة الاولى من الاتفاقية الافعال التي تشكل أعمال غير مشروعة وهي كالاتي:

١ - ارتكاب فعل بالقوة ضد شخص يوجد على متن طائرة في الجو اذا كان من طبيعته الاخلال بأمن هذه الطائرة \*

٢ - هدم طائرة من الخدمة أو تسبب الضرر لها بشكل يجعلها غير قادرة على الطيران في الجو أو بشكل يخل بأمنها في الجو \*

٣ - واقعة وضع أو العمل على وضع طائرة في الخدمة بأي وسيلة كانت جهاز أو مواد من طبيعتها هدم الطائرة أو تسبب الاضرار لمستودعات أو لخدمات الملاحة الجوية أو الاخلال بسيرها اذا وقعت هذه الافعال التي من طبيعتها هدم أمن الطيران في الجو \*

٤ - واقعة نقل شخص لمعلومات يعلم أنها خاطئة ويكون شأنها أن تؤدي الى الاخلال بسلامة أمن الطيران في الجو \*

(١٠) يراجع : ايضا المادة الثالثة الفقرة الرابعة من هذه المادة .

(١١) وقد انضمت مصر الى هذه الاتفاقية ووقعت عليها في ١٩٧٢/١١/٢٤ او اودت آداه التصديق في ١٩٧٥/٥/٢٠ .

ورغم أن هذه الاتفاقية تحيل الى التشريعات الداخلية للدولة للعقاب على هذه الجرائم اذ تنص المادة اثالثة منها على أن « تتعهد الدول المتعاقدة على تأييم الجرائم والعقاب الشديد عليها (١٢) الا أن طبيعة هذا النوع من الجرائم ذات سمة دولية وتبدو هذه السمة من محل المصلحة المحمية وهي مصلحة البشرية في أمن الطيران في الجو وهي مصلحة تهتم المصلحة العالمية لجميع الدول لان الوقائع الجرمية الواردة في المادة الاولى من هذه الاتفاقية تمس لمصلحة العالمية في أمن الجو (١٣) شأنها في ذلك شأن جريمة القبض غير المشروع على الطائرات المدنية (١٤) »

ولقد أبرزت الاتفاقية العناصر التي على ضوءها يمكن الوقوف على الصفة الدولية للجريمة ومن ثم ، تقرير تحديد مدى خضوعها لاحكام الاتفاقية أو لاحكام القانون الداخلي :

ففيما يتعلق بالجرائم المشبته في الفقرات ( A ) ( B ) ، ٢ ، ٤ ، من البراجراف الاول ( فعل اكراه ضد شخص على ظهر الطائرة التي في الجو الهدم أو الاتلاف الشديد لطيران في الخدمة ، ايداع أجهزة أو مواد ناسفة على طائرة في الجو ، توصيل معلومات خاطئة مع العلم ... » لا بد أن تكون ذات سمة دولية حتى تكون خاضعة لاحكام هذه الاتفاقية وتبدو هذه السمة من مكان هبوط الطائرة أو اقلعها قائما خارج اقليم دولة التسجيل للطائرة أو التي تتمم في المجال الجوي أو في المجال الداخلي وطبقا للبراجراف الثالث من المادة الرابعة يجب أن يكون الفاعل الظاهر أو المستتر مقيما على اقليم دولة أخرى خلاف دولة تسجيل الطائرة (١٥) »

(١٢) وهذا قرره المادة الثانية من اتفاقية لاهاي .

(١٥)

Voir : - Henij. Feraud, laconvention du 23 Septembre, 1971 pour la repression d'actes illicite dirigees contre la Securite de l'aviation civil .

ويمكن أن تتحقق ممارسة الرقابة غير المشروعة على الطائرة بواسطة فرد أو بواسطة جماعة ولكن لا بد أن يكون ذلك على ظهر الطائرة وهذا واضح من تعبير الاتفاقية

« tout personne qui, a bord d'un aerone f »

وسواء تم ذلك من مسافر عليها أو بواسطة أحد أعضاء طاقمها ، يتحقق القبض أو الممارسة غير المشروعة على الطائرة (٢٣) .

ولكن يجب أن يلاحظ أن تعبير « illicitement » لا يقصد به حالة نموذج الواقعة الاجرامية ولكن القصد منه ، كما نعتقد ممارسة الرقابة على الطائرة بطريق يخالف المألوف فهو اذا عنصر تحت نطاق التجريم « Aouo en tendu d'incrimination » ويستوى بعد ذلك أن يتم بطريقة التحايل أو بالغش أو بالرشوة أو بمجرد تواطئ قائد الطائرة يتحقق القبض على الطائرة أو تتحقق ممارسة الرقابة عليها .

#### ( ب ) الاكراه أو التهديد به كوسيلة للقبض على الطائرة أو توجيهها وجهه غير مشروعه

١٤ — كما يتحقق القبض على الطائرة بأسلوب مجرد عن الاكراه لها (٢٤) يمكن أن يتحقق — وهذا هو الغالب — بالاكراه أو بالتهديد به وهذا يستفاد من التعبير الفرنسى الوارد فى عقد الفقرة الاولى من المادة الاولى من اتفاقية لاهاي «

(٢٣) يراجع — دكتور سمعان بطرس فرج ، تغيير مسار الطائرات بالقوة . المجلة المصرية للقانون الدولى ، المجلد ٢٥/١٩٦٩ ، ص ١٦٨ « د. حسنين عبيد ، الجريمة الدولية دار النهضة العربية ، ١٩٧٩ ص ٢١٢ ، الدكتور سامى بشر ، جريمة اختطاف الطائرات مجلة العلوم القانونية ، بغداد ١٩٦٩ ص ٢٢٥ .  
(٢٤) يراجع : الاستاذ جلاسر ، قانون العقوبات الدولى الاتفاقى ، الجزء الثانى المرجع السابق ص ٧٢ .

ويعنى الاكراه استعمال وسيلة قسرية للضغط (٢٥) على ارادة فريق الطائرة أو الموجة الارضى ويستوى أن يكون ذلك باستعمال السلاح (٢٦) أو بدون استعمال السلاح اذا لم تشترط المادة الاولى من الاتفاقية أن يترك التهديد بالاكراه أو الاكراه اذى أو أو اصابات أو موت لآحد أفراد الطاقم أو المسافرين عليه (٢٧) .

وكما يمكن أن يتحقق الاستيلاء على الطائرة بتوجيه اكراه مآدى لقائد الطائرة أو مساعده يمكن أن يتحقق بتوجيه اكراه معنوى اليهما عن طريق التهديد بوقوع الاذى أو بأيقاعه فعلا على أفراد أسرة كليهما مع ابلاغهما به عن طريق اللاسلكى ليتمكن شخص على ظهر الطائرة من السيطرة عليها وتوجيهها الوجهه المبتغاه ، فمضى تحقق الاستيلاء : أو السيطرة على قيادة الطائرة سواء تم ذلك بالاكراه المآدى أو الادبى تتحقق الصورة المؤثمة للجريمة .  
(ج) أن يتم ذلك على متن طائرة فى الجو فى وضع للطيران :

١٥ - استيلاء شخص على طائرة لا يخضع لاحكام هذه الاتفاقية الا اذا تم بواسطة شخص من داخل الطيران ولا بد أن تكون هذه الطائرة فى حالة وضع للطيران وقد أوضحت المادة الثالثة مفهوم هذا التعبير بقولها والطائرة ، تعتبر فى الجو منذ اللحظة حيث التحميل قد تم وكل أبوابها الخارجية قد أغلقت وحتى عند لحظة فتح أبوابها للنزول ، وفى حالة الهبوط الاضطرارى يفترض أن الطيران مستمر حتى تسولى السلطة المختصة على الطائرة وما على ظهرها من أشخاص وأموال » .

(٢٥) يراجع د. سهعان فرج الله ، البحث السابق ص ١٧١ .  
(٢٦) يراجع تحديد مفهوم الاكراه فى القضاء المصرى نقض س ١٣ رقم ١٨٨ ص ٤٧٧٠ ديسمبر مجموعة احكام النقض س ١٨ رقم ٢٥٧ ص ١٢١٨ .  
(٢٧) ولا عبرة بنوع السلاح المستخدم فقد يكون سلاحا ناريا أو حتى بالسيف كما حدث عند اختطاف الطائرة اليابانية لارهاب طاقمها والمسافرين عليها .

Voir : - Stanis lawiplawiski, op. cit. P. 323.

### (أ) ارتكاب عمل بالقوة ضد شخص على ظهر طائرة في الجو :

١٩ - طبقا لمشروع لندر (٣٤) فإن مفهوم القوة ضد شخص على متن الطائرة كان يتحدد بواقعة الاعتداء بالسلاح الموجه لشخص على متن طائرة في الجو  
« d'attenter a main armee contre la vie d'une personne a bord d'un aeronef en Vol »

ونظرا لان استخدام مصطلح السلاح للدلالة على العنف لا يحيط بكافة صورة لذلك عند وضع اتفاقية مونتريال في صورتها النهائية هجروا واضعوها هذا المصطلح على أساس أنه غير كاف واكتفوا عند وضع الاتفاقية في صورتها النهائية بتحديد مفهوم العنف بكلمة • acte de violence على أساس أن هذا المصطلح لا يقف عند حد استعمال السلاح ولكن أيضا كل افعال العنف التي تصيب سلامة البدن بل كل أعمال التهديد به (٣٥) •

ولكن لا يكفي للعقاب عن هذه الواقعة أن تقع بأفعال العنف بالمفهوم السابق ضد شخص أو أشخاص على متن الطائرة وانما يجب فضلا عن ذلك أن يترتب عليها الاخلال بأمن الطائرة في الجو فان لم تتحقق هذه النتيجة تظل الواقعة خاضعة لاحكام اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ (٣٦) وأن ارتكبت لغرض القبض غير المشروع على الطائرة تخضع لاحكام اتفاقية لاهاي سنة ١٩٧٠ (٣٧) •

(٣٤) يراجع سابقا فقرة (٧) •

(٣٥)

V. Henri. J. Feraud, op. cit., P 7; elaud Pombois, op. at, no 220, P 253.

(٣٦) اذ تنص المادة الاولى من هذه الاتفاقية على تحديد نطاق انطباقها من حيث الجرائم أو الوقائع واشترطت فقط للعقاب على بعض الافعال التي لا تشكل جرائم ، أن تخل بأمن الطائرة •  
(٣٧) يراجع سابقا فقرة (٥٠) •

## (ب) واقعة هدم طائرة في الخدمة أو تسبب

### الضرر لها

٢٠ - لم تقف الاتفاقية عند حد تجريم أفعال العنف التي تصيب الانسان على ظهر الطائرة وانما امتدت لتجريم كل أعمال هدم ذات الطائرة بمعنى ارتكاب الأفعال التي من شأنها تسبب الضرر الجسيم للطائرة أى جعلها غير قابلة للإصلاح ولكن أن وقفت هذه الاعمال عند حد أفعال تسبب الضرر الوقتي كان يخطف الفاعل أحد أجزاء الطائرة مثلاً أو تدمر أحد الأجزاء القابلة للتعويض فان هذه الاعمال لا تعد من قبيل الأفعال الجسيمة وبالتالي لا تمثل هدماً أو اتلافاً للطائرة ومن ثم لا تخضع لأحكام هذه الاتفاقية ومع ذلك ان كان من شأن هذه الاعمال تسبب الضرر الذي يجعل الطائرة غير قادرة على الطيران أو كان من طبيعتها أن تؤدي الى الإخلال بآمنها في الجو فان هذه الاعمال تكون مستوجبة للعقاب طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية .

وقد اشترطت المادة الأولى من هذه الاتفاقية أن تقع هذه الاعمال ضد طائرة في الخدمة (٣٨) بمعنى أن تؤدي وظيفتها في خدمة الطيران فان وقعت خارج هذه الفترة فانها تكون محلاً للعقاب طبقاً لأحكام القانون الداخلي لمكان وقوع الجريمة أو قانون الدولة المسجلة

---

(٣٨) ولقد اقترح مندوب السويد في مؤتمر هونترال حذف كلمة في الخدمة Service « من هذه المادة لتوفير حماية أكثر للطائرة في كل مكان سواء اكانت في الخدمة أو في غير الخدمة وقدم مشروعاً بذلك لمؤتمر قانون الطيران الا أن مندوب جامبيكا اضاف كلمة في الخدمة » .  
en Rervice بعد عبارة Place au fait sur un « وقد صدق على هذا الاقتراح من المؤثرين » .

«aeronef Voir: - J. Fer aud,ap. cit. P. 9.»  
واضاف مصطلح في الخدمة «enservice» يتفق مع الغاية من تجريم الاعتداء على المدني الا وهى حماية الطيران المستخدم في عملية الطيران اما غيره فيخضع لأحكام القانون العام دون أحكام الاتفاقية .

يكون بتغليب النص الخاص على النص العام وعلى النحو الذى نصت عليه المادة ١٥ من قانون العقوبات الايطالى « اذا خضعت إحدى المسائل لعدة قوانين جنائية أو لأحكام متعددة من قانون جنائى واحدة فإن القوانين الخاصة والأحكام الخاصة من القانون تسرى دون القوانين العامة أو الأحكام العامة من القانون الا اذا نص على خلاف ذلك » .

فتطبيق أحكام قانون الطيران أمر واجب تطبيقا لقاعدة أن الخاص يقيد العام (٣١٤) .

وتطبيق نصوص قانون الطيران لا يوفر الحماية الكافية لمن قام بتدمير طائرة بركابها ، لذلك ولتفادى القصور فى الحماية ينبغى الرجوع فى ذلك الى القواعد العامة بمعنى تطبيق نص المادة ٣٢ من قانون العقوبات التى توجب تطبيق عقوبة الجريمة الاشد وهى فى حالات تدمير الطائرة المرتبط بقتل أحد أفراد الطاقم أو أحد ركابها الاعدام أو الاشغال الشاقة بعد التوسع فى تفسير نص المادة ١٦٨ عقوبات فان ارتبط التدمير بقتل مع سبق الاصرار تكون العقوبة الاعدام لمن ارتكب هذه الواقعة تطبيقا لنص المادة ٢٣٠ من قانون العقوبات المصرى .

(٤٨) يراجع د. أحمد الالئى ، شرح القسم العام الطبقة ١٩٧٩ ص ١١٤ .

## تقييم الحماية الجنائية للطيران المدنى بصفة عامة

٢٨ - جرمت اتفاقية لاهاي الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو ممارسة الرقابة عليها أو الشروع فى ذلك بأى فعل بطريقة الاكراه أو التهديد (م ١ من الاتفاقية) •

وقد عدت اتفاقية مونتريال الأفعال غير المشروعة التى فى الغالب يمكن أن تهدد سلامة الطيران كارتكاب عمل بالقوة ضد شخص على ظهر طائرة فى الجو أو واقعة هدم طائرة فى الخدمة أو تسبب الضرر لها أو وضع أى مواد أو أجهزة من شأنها أحداث هدم للطائرة بما يجعلها غير قادرة على الطيران أو واقعة هدم أو تسبب الأضرار لمستودعات أو خدمات الطيران أو خدمتها بما يخل بسيرها ، ثم واقعة نقل معلومات خاطئة ويعلم من نقلها بكذبها وأتصلت بعلم من هم موجودين بها ••••• ولقد وسعت المادة الاولى فى اتفاقية طوكيو من نطاق الأفعال محل التجريم ، فلم تقصرها على الأفعال التى تعد جرائم ولكن كل الأفعال التى لا تعد كذلك فى تشريعات الدول الداخلية متى كان من شأنها الإخلال بالأمن وحسن النظام على الطائرة •

وواضح أن نصوص الاتفاقات الثلاثة يكمل بعضها بعض واستقبالها فى التشريعات الوطنية للدولة يوفر الحماية الكافية للطيران الدولى •

ولكن الملاحظ أن بعض الدول لم توقع على هذه الاتفاقات أو وقعت عليها ولم تستقبل أحكامها فى نصوص صريحة فى اطار القانون الوطنى ، ومعنى ذلك أن ارتكاب أحد الأفعال الواردة فيها فى اطار اقليمها يظل بمنأى عن العقاب طالما كانت طائرة أجنبية وكان الفاعل من مواطنيها أو كان أجنبيا ولم ترغب الدولة فى تسليمه لاعتبارات سياسية خاصة أن لم كن هناك اتفاقية تسليم ملزمة لها •

٢٩ - وبعد انتشار ظاهرة خطف الطائرات المدنية في الوقت الحاضر وحفاظا على أرواح المدنيين الأبرياء خاصة أن خطف الطائرات يخفى ورائه في الغالب بواعث سياسية فإننى أقترح الآتى :

أولا : ضرورة إعادة النظر في الاتفاقات الثلاثة بما يجعلها قابلة للتطبيق العملى داخل الحدود الإقليمية للدول التى توقع عليها بمجرد استقبالها في صورة قانون صادر من السلطة المختصة ، ولكن لن يتسنى ذلك الا بعد تحديد العقوبة الواجبة التطبيق لكل فعل من الأفعال التى تعد جريمة في صلب الاتفاقية وأن يكون ذلك بين حد أدنى وحد أقصى يراعى فيه الانظمة القانونية المطبقة في العالم .

ثانيا : ضرورة الاسراع في انشاء محكمة دولية يكون اختصاصها اختياريا بنظر الجرائم التى تقع في اطار الحدود الإقليمية للدول الموقعة عليها وألزamia لنظر الجرائم التى تقع في الفضاء العام أو على الطائرات في الحدود الإقليمية للدول غير الموقعة على الاتفاقية وخاصة التى لم تتضمن تشريعاتها نصوص تعاقب على الأفعال الواردة في هذه الاتفاقات .

ثالثا : بالنسبة لنصوص التشريع الجنائى المصرى أرى ضرورة إعادة صياغتها بكل دقة ووضوح في ضوء الاتفاقات الدولية الثلاثة مع الأخذ في الاعتبار ما نص عليه قانون الطيران المدنى المصرى ١٩٨١/٢٨ وحتى يمكن للقاضى سرعة تطبيق النصوص في سهولة ويسر .

وفي ختام هذا التقرير أرجو أن أكون قد وفقت في عرض بعض جوانب هذه الحماية ..

دكتور / عبد الرحمن حسين علام