

تعتبر جريمة خطف و تحويل مسار الطائرات من الجرائم المستحدثة في قانون العقوبات الجزائري خصوصا كأحد صور الأعمال الإرهابية، و التي تقع على أحد وسائل نقل الركاب المدنيين، و يرتبط تجريم هاته الأفعال بأهمية و قيمة الطائرة في مجال المواصلات داخليا و دوليا.

وتشكل هاته الجريمة إعتداء على حرية الأفراد في التنقل ومساسا بأمنهم ، الأمر الذي جعله فعلا مستهجنا، سعت الجهود الإقليمية و الدولية إلى تحديد قواعده الموضوعية و التي على أساسها تحدد وسائل المكافحة.

و لتحديد ماهية جريمة خطف الطائرات و تحويل مسارها، يجب توضيح إطارها المفاهيمي و أركان الجريمة العامة ، و منه قسمت دراسة هذا الفصل إلى العناصر التالية:

**المبحث الأول: مفهوم جريمة خطف و تحويل الطائرات.**

**المبحث الثاني: الأركان العامة للجريمة.**

## المبحث الأول

### مفهوم جريمة خطف و تحويل الطائرات

سعى المشرع الجزائري منذ إنضمامه إلى العديد من الإتفاقيات التي جرمت سلوك خطف و تحويل مسار الطائرات، بإدراجها بنص خاص ضمن قانون العقوبات او كأحد السلوكات المدرجة كأفعال ارهابية ، و حتى نحدد مفهوم هاته الجريمة يجب أولا التعريف بها من خلال التطرق لتطورها التاريخي و تحديد المقصود بالخطف و تحويل المسار و تحديد مفهومها في الإتفاقيات الدولية ( مطلب أول ) ، و ذلك مع ذكر الخصائص التي تتميز بها سواء من حيث الطابع الدولي أو بكونها جريمة إرهابية (مطلب ثاني) ، ومقارنتها مع بعض الجرائم المشابه لها(مطلب ثالث).

### المطلب الاول

#### التعريف بجريمة خطف و تحويل الطائرات

حتى عهد قريب لم تكن ظاهرة إختطاف و تحويل الطائرات معروفة على الساحة الدولية، ولا شك أن هذه الظاهرة تعتبر ذات خطورة بالغة على الأمن بصفة عامة و الملاحة الجوية بصفة خاصة باعتبارها جريمة لم تتم معالجتها بنصوص تجريرية ضمن قانون العقوبات إلا بعد إنضمام الجزائر إلى العديد من الإتفاقيات الدولية المعالجة لهذه الظاهرة . وحتى نتمكن من تعريف جريمة خطف و تحويل الطائرات لابد أن نتطرق إلى نشأة هذه الظاهرة و تحديد الدوافع التي كانت سببا لظهورها (الفرع الأول) و لايمكن الوصول إلى التعريف دون التفرقة بين مصطلحي الخطف و تحويل المسار (الفرع الثاني) كما أن هذه الجريمة نُظِّمَت من خلال عدد من الإتفاقيات الدولية التي تناولتها بالتعريف(الفرع الثالث).

## الفرع الأول: التطور التاريخي

يعتبر خطف الطائرات و الإستيلاء غير المشروع عليها عن طريق تحويل مسارها من أكثر الأعمال الإرهابية الأهم و الأكثر شيوعا التي عرفها المجتمع الدولي ،فمنذ ظهور الطيران و الملاحة الجوية و هو يتعرض للإعتداءات مع العلم أن هذه الأخيرة ليست كلها ذات طابع إرهابي.

ويرجع تاريخ إختطاف الطائرات إلى سنة 1930 وذلك بعد مضي أقل من ثلاثة عقود على اكتشاف الطائرة، سجلت أول حادثة اختطاف طائرة مدنية في العالم، كان ذلك في عاصمة بيرو " ليما " بعد مرور سنوات قليلة على ظهور أولى الخطوط الجوية لنقل المسافرين، وكانت الغاية من وراء هذه العملية هي إلقاء مناشير سياسية من على متن الطائرة المختطفة، إذ أن الخاطفين كانوا من المعارضين لنظام الحكم في البلاد آنذاك وانتهت الحادثة بتسليط أشد العقوبات على الفاعلين<sup>(1)</sup>.

ومع قيام الحرب الباردة بين المعسكرين الشرقي و الغربي بعد إنتهاء الحرب العالمية الثانية، كانت أوروبا مسرحا لنشأة ظاهرة خطف و تحويل الطائرات<sup>(2)</sup>، إذ كانت أول موجة لها في الفترة الممتدة من عام 1945 إلى غاية 1952 وذلك عن طريق بعض الحالات التي كانت أغلبها ليست ذات طابع إرهابي و إنما قام بها بعض طالبي اللجوء السياسي للهروب من دول أوروبا الشرقية إلى الغرب، ثم بدأت الموجة الثانية من تلك العمليات في الفترة الممتدة من 1957 إلى غاية 1961، إذ قام بها أفراد كوبيين متجهين نحو الولايات المتحدة الأمريكية طلبا للجوء السياسي، وهذا دون إغفال بعض الحالات للإختطاف العكسية من

(1) بدر عبد اللطيف الياقوت، تأمين مرفق الطيران المدني من الأخطار الإرهابية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية مصر، 2010، ص 118.

(2) صفاء السيد لولو الفار، الجرائم المضرة بالمصلحة العامة للدولة، (دراسة فقهية مقارنة)، الطبعة الاولى، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، مصر، 2011، ص 508.

الولايات المتحدة الأمريكية و دول أمريكا اللاتينية باتجاه كوبا للإلتحاق برفقائهم السياسيين<sup>(1)</sup>.

ومع ذلك فان العديد من تلك الحالات لم يكن الباعث عليها سياسيا فقط، حيث ارتكب العديد منها ممن يعانون من خلل عقلي أو نفسي<sup>(2)</sup>، و في اوائل السبعينيات أخذت حوادث إختطاف الطائرات منعرجا خطيرا إذ استخدمت فيها القوة المسلحة و المتفجرات مما ادى الى سقوط العديد من الضحايا الأبرياء وأصبحت هذه الجرائم تهدد الأمن والاستقرار الدوليين بسبب انتشارها الواسع<sup>(3)</sup>، و الملاحظ في الدوافع التي أدت إلى وقوع هاته الحالات لم يكن الدافع السياسي البحت و إنما لأغراض تتعلق بصراعات دولية قائمة<sup>(4)</sup>.

و منذ سنة 1973 تناقص عدد حالات إختطاف الطائرات بسبب الإجراءات الأمنية المتخذة في المطارات، إلا أنه وبعد سنة 1990 تزايد عدد الأعتداءات على الطائرات إذ بالموازاة مع تطور الطائرات و تطور الوسائل الأمنية المكرسة لحمايتها، تطورت الأساليب المستخدمة في الإعتداء، و لعلّ من أشهرها الحادثة التي وقعت في 11 سبتمبر 2001 باختطاف الطائرات الأربع التابعة للخطوط الجوية الأمريكية و توجيهه إثنين إلى برج التجارة العالميين و الثالثة التي حطمت جزءا من مبنى وزارة الدفاع و الرابعة وجهت إلى البيت الأبيض بواشنطن و التي تحطمت قبل وصولها إلى وجهتها المحددة ، هاته الحادثة اسفرت العديد من الضحايا ، و دفعت المجتمع الدولي إلى التحرك بفاعلية تجاه هذه الظاهرة.<sup>(5)</sup>

(1) هيثم أحمد حسن الناصري، خطف الطائرات، (دراسة في القانون الدولي و العلاقات الدولية)، الطبعة الثانية، المؤسسة العربية للدراسات و النشر، بيروت، لبنان، 1988، ص 24 .

(2) بدر عبد اللطيف الياقوت ، المرجع السابق، ص 119 .

(3) الأخضر دهمي، الإرهاب الدولي و إختطاف الطائرات، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة سعد دحلب، كلية الحقوق البليدة، 2005، ص 114.

(4) ERIC (David) , Les Détournements d'avions et le droit international, Revue Bruxelles du Droit Internationale , Numéro 1, Centre de droit international de l'Université de Bruxelles, 1970. P 248.

(5) بدر عبد اللطيف الياقوت ، المرجع السابق، ص 120 .

## الفرع الثاني: المقصود بالخطف و تحويل المسار

الخطف و الإختطاف في اللغة، من خطف خطفا، و خطفانا: مر سريعا، و قيل الخطف: الأخذ بسرعة و إستيلا ب أي سلبه<sup>(1)</sup>، و تحويل المسار في اللغة هو الحيد عن الوجهة و الحولان عن القبلة و هو الإتجاه لغير الإتجاه الصحيح<sup>(2)</sup>.

و يعود تحديد مفهوم مصطلح خطف الطائرات إلى الفترة الممتدة 1930 إلى 1933 إلى إصطلاح شعبي باللغة الإنجليزية و هو (hi, jack raise up your hands) و يعني باللغة العربية رفع الأيدي عاليا علامة على التسليم، و كان هذا المفهوم سائدا بين العصابات المتنافسة التي كانت تهرب و تروج المشروبات الروحية في الولايات المتحدة الأمريكية إبان حظر إستيرادها .

بعد ظهور جرائم إختطاف الطائرات، كان أقرب وصف يطلق عليها هو Hijacking of Aircraft الذي أشتق من المفهوم أو المصطلح السابق، و يعود الفضل في إستخدام هذا المصطلح إلى الكتاب الأنجلوسكسون و إستخدامه من طرف الصحف العالمية خلال الثلاثينيات، و بعد أن ساد الإهتمام بمسألة إختطاف الطائرات كظاهرة تحدث في الجو، ظهر مصطلح sky jacking و الذي ما لبث أن تبدل بسبب ظهور إصطلاح air piracy يعني باللغة العربية القرصنة الجوية، و في اللغة الفرنسية عرف المشرع نفس الحيرة و التردد فلقد إستعملوا في البداية إصطلاح kidnapping aérien غير أن هذا المصطلح لم يعمر طويلا فسرعان ما حل محله إصطلاح piraterie arienne ثم مؤخرا التحويل غير القانوني لمسار الطائرة بالإنجليزية the illegal diversion of Aircraft وبالفرنسية détournement illicite des aéronefs أما في اللغة العربية فتعبير خطف الطائرات هو المفضل لسهولة إستعماله .

(1) أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم إبن منظور، لسان العرب، الجزء 02، المصباح المنير، بيروت، لبنان، 2003، ص 180.

(2) المرجع نفسه، ص 107 .

الإختطاف و تحويل المسار للطائرات، هو القبض على الأشخاص بالحيلة أو مباغتتهم وإحتجازهم كرهائن و الإستيلاء على الطائرة بنية عدم الإفراج عنها إلا بعد الإستجابة للمطالب التي يعلنها الخاطفون أو لتنفيذ دوافعهم مهما كانت هذه الدوافع<sup>(1)</sup>.

أما عن تعريف خطف و تحويل مسار الطائرات كجريمة إرهابية هو قيام شخص أو عدة أشخاص بصورة غير مشروعة على متن الطائرة أو خارجها بالإستيلاء عليها و ممارسة سيطرته عليها بالقوة أو التهديد باستخدامها، أو الشروع في إرتكاب أي فعل من هذا النوع مثل تغيير وجهة سيرها و الاتجاه الى مطار بلد محايد او متعاطف مع الارهاب أو حتى البقاء على مستوى المطار من اجل تلبية المطالب التي يحددها الخاطفون<sup>(2)</sup>.

الجدير بالملاحظة هو أن هذه الجريمة تتعلق بالوسيلة في حد ذاتها أي الطائرة و تواجد الأشخاص على متنها، لأنه لا يطلق على الجريمة مصطلح إختطاف إلا إذا تواجد بداخلها أشخاص، فلو كان الفعل المرتكب على الطائرة فقط فهنا نكون بصدد جريمة سرقة و نهب و ليس الإختطاف<sup>(3)</sup>.

### الفرع الثالث: التعريف وفق الإتفاقيات الدولية

جاء في موسوعة القانون الجنائي للإرهاب أن خطف وسيلة نقل يقصد به انتزاعها من المكان الذي تتواجد فيه، أو توجيهها إلى غير الوجهة المحددة لها، أو السيطرة عليها بأية طريقة<sup>(4)</sup>، ويستوي في ذلك أن يكون الخطف بالقوة أو التهديد، أو بدون ذلك كأن يدخل الجناة وسيلة النقل في غفلة عن القائمين عليها أو هي خالية من المكلفين بقيادتها، ويقوم أحدهم أو بعضهم بقيادتها أو السيطرة عليها بأية طريقة، و لم يمنع غياب تعريف قانوني

(1) صفاء السيد لولو الفار، المرجع السابق، ص509.

(2) محمد المجنوب، خطف الطائرات في الممارسة و القانون، معهد البحوث و الدراسات العربية، بيروت، لبنان، 1974 ص 63.

(3) عكيك عنتر، جريمة الإختطاف، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2013، ص 82.

(4) محمود صالح العادلي، موسوعة القانون الجنائي للإرهاب، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 26 .

للإرهاب من إتخاذ المجتمع الدولي خطوات هامة في إتجاه مكافحته فسعت الدول إلى إبرام العديد من الإتفاقيات الدولية و ذلك في سبيل مكافحة بعض أهم صورته و التي إتفق المجتمع الدولي على تعريفها.

فوجد أنه و إزاء تزايد حوادث خطف الطائرات في أوائل النصف الثاني من القرن العشرين وما يصاحبها من أعمال عنف و تخريب و إحتجاز للرهائن و تعريض حياتهم للخطر سعت المنظمة الدولية للطيران المدني إلى عقد ثلاث إتفاقيات خاصة بقمع كافة الأعمال الموجهة ضد سلامة الطيران المدني.

تعد إتفاقية طوكيو أول وثيقة دولية متعددة الأطراف تتضمن نصوصاً قانونية تتناول مسألة الإستيلاء غير المشروع على الطائرات و التدخل ضد الطيران المدني<sup>(1)</sup> ، حيث نصت : "عندما يقوم شخص على متن طائرة بشكل غير شرعي بالقوة أو التهديد بإستخدامها بالتدخل في إستعمال الطائرة أو الإستيلاء عليها أو السيطرة غير المشروعة و هي في حالة طيران أو يشرع في ارتكاب أحد هذه الأفعال فإن على الدول المتعاقدة أن تتخذ التدابير اللازمة لإعادة السيطرة على الطائرة ..... " (2).

و الملاحظ أن الإتفاقية لا تجرم إختطاف الطائرات مباشرة بل تحدد الإجراءات الواجب إتباعها في حالة الجرائم المرتكبة على متن الطائرات، و تترك للدولة المتعاقدة الحرية فيما يتعلق بالتعامل مع الجناة.

و أمام النقص الذي شاب إتفاقية طوكيو 1963 تم محاولة تداركه عن طريق إتفاقية لاهاي لعام 1970 فقد عرفت جريمة خطف و تحويل الطائرات كما يلي : " يعد مرتكباً لجريمة خطف طائرة كل شخص موجود على متن طائرة في حالة طيران، إذا قام بصورة غير مشروعة، وعن طريق العنف أو التهديد به بالاستيلاء عليها، أو شرع في ارتكاب أي

(1) أعمدت الإتفاقية بشأن الجرائم و الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقع عليها في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963 .

(2) المادة 11 من إتفاقية طوكيو 1963.

من هذه الأفعال، أو إذا اشترك مع شخص آخر قام أو شرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال»<sup>(1)</sup>.

و الملاحظ أن هذه الإتفاقية وسعت من نطاق تطبيقها، إذ إمتدت لتطبق على كافة الأفعال الإجرامية التي ترتكب على متن أي طائرة دون التمييز بين طائرات الدول المتعاقدة من غيرها، و لم تستبعد من نطاق تطبيقها سوى الطائرات المستخدمة في الخدمات العسكرية الجمركية و التابعة للشرطة<sup>(2)</sup>.

إستمررا للجهود الدولية سعيا لتأمين سلامة الطيران المدني، و لتكملة ماتناولته الإتفاقيات السابقة من خلال تجريم و تحديد مفهوم خطف و تحويل الطائرات و بعض الأفعال غير المشروعة ضد حركة الطيران المدني، تم إقرار إتفاقية مونتريال بكندا بتاريخ 23 سبتمبر 1971 و البروتوكول الملحق بها<sup>(3)</sup>، إلا أنه لم تأتي بإختلاف يذكر في تعريف ظاهرة خطف الطائرات ، و لكن الملاحظ أن هذه الإتفاقية تختلف عن الإتفاقيات السابقة فقد تناولت أفعالا لم يرد ذكرها لا في إتفاقية طوكيو و لا في إتفاقية لاهاي<sup>(4)</sup>.

(1) المادة 1 من اتفاقية لاهاي المتعلقة قمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات صدرت في 16/12/1970 و دخلت حيز النفاذ في 14/10/1971.

(2) المادة 2/3 من الإتفاقية نفسها.

(3) البروتوكول الموقع في مونتريال في 10/05/1984 الملحق بإتفاقية مونتريال 1971 لقمع جرائم الإعتداء على سلامة و أمن الطيران المدني .

(4) المادة 01 من إتفاقية مونتريال لقمع جرائم الإعتداء على سلامة و أمن الطيران المدني الموقعة بمدينة مونتريال 23 سبتمبر 1971 تنص:

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

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

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

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

(ث) أن يدمر أو يتلف التسهيلات الملاحة الجوية، و ان يتدخل في تشغيلها ، إذا كان من شأن أي شيء من تلك الأفعال تعريض الطائرة للخطر.



## المطلب الثاني

## خصائص الجريمة

الجريمة فعل محرم معاقب عليه قانونا، و لكل جريمة خصائص تتعلق بها، و هذه الخصائص هي صفات قد توصف بها العقوبة من حيث الجسامة أو الخطورة، و قد تكون هذه الصفات لذات الفعل، و بالنظر إلى جريمة خطف و تحويل الطائرات و اثناء دراسة خصائصها يبرز لنا الطابع الدولي (الفرع الأول) و كذا باعتبارها جريمة إرهابية تمتاز بذات خصائص هذه الأخيرة ( الفرع الثاني).

## الفرع الأول: الخصائص المتعلقة بالطابع الدولي

إختلف الفقه في تحديد الصفة الدولية لجريمة خطف و تحويل الطائرات، و ذلك على إعتبار أنها جريمة من جرائم الإرهاب الدولي<sup>(1)</sup>، فنجد البعض منهم ذهب إلى أنه يكون وفق مفهومين الأول واسع >> و هو كل جنائية أو جنحة ينتج عن تنفيذها أو التعبير عنها إلى إثارة الفزع العام و الدولي...<< ، أما المفهوم الضيق >> الأفعال الإجرامية التي يكون هدفها الأساسي نشر الخوف و الرعب و خلق حالة من الخطر العام...<<<sup>(2)</sup>.

ويرى آخرون في الفقه المصري أن فكرة الإرهاب الدولي هي كل إعتداء على الأرواح والأموال و الممتلكات العامة أو الخاصة، و ذلك مخالفة لأحكام القانون الدولي العام بمصادره المختلفة و بذلك يمكن النظر إليه على أساس أنه جريمة دولية أساسها مخالفة القانون الدولي تقع تحت طائلة العقاب طبقا لقوانين سائر الدول<sup>(3)</sup>، و بالتالي فان الفعل

(1) صلاح الدين جمال الدين، إرهاب ركاب الطائرات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2006، ص18.

(2) عبد العزيز سرحان، حول تعريف الإرهاب الدولي و تحديد مضمونه من واقع القانون الدولي و قرارات المنظمات الدولية، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد 29، 1973، ص 173 .

(3) Robert W, Poole Jr, terrorisme et transport international (pour une politique de sécurité fondée sur les risque), édition 144, O.C.D.E, 2010, page 173.

الذي يعد ارهابا و ذو صفة دولية، هو ذلك الفعل الذي ينطوي على إضرار بالنظام العام الدولي أو المصالح العامة للمجتمع الدولي بما في ذلك أمن و إستقرار العلاقات الدولية (1) . وبالنسبة للخاصية الدولية لجريمة خطف و تحويل الطائرات يذهب البعض إلى القول إلى أنها كسائر الجرائم الدولية التي تحكمها الإتفاقيات الدولية السارية وقت وقوعها، فإن الإعتداء على سلامة الطائرات بتخريبها و قتل ركابها أو تغيير مسارها أو أخذ الرهائن من صور الإرهاب الدولي فضلا عن كونها إعتداء على سيادة الدولة المسجلة بها الطائرة أو التي تحمل علمها (2) .

و لكن هذا لا يعني أن كل ما يقع على متن الطائرة أو عليها من خارج الطائرة يدخل تحت وصف الجرائم الدولية أو ذات الصفة الدولية، أي بالتالي يعد صورة من صور الإرهاب الدولي، إذ يقتصر هذا الوصف على الجرائم التي ورد النص عليها بالمادة الأولى من إتفاقية مونتريال لعام 1971، أما ما عدا ذلك من الوقائع التي تحدث على الطائرة و هي في غير حالة طيران، كحوادث القتل و السرقة أو إثارة الفوضى و غير ذلك فإنها تظل خاضعة لقانون الدولة المسجلة بها الطائرة (3) .

و من خلال دراسة الإتفاقيات المبرمة المتضمنة لمكافحة جريمة خطف و تحويل الطائرات نتطرق إلى تحديد الطبيعة الدولية لتلك الجريمة، من خلال تحديد المعيار الذي منه يستمد الصفة الدولية:

- المصلحة التي يقع عليها الإعتداء مصلحة دولية أو بعبارة أخرى الإعتداء على مواصلات النقل الجوية و أمنها و هي وسيلة و مرفق حيوي للمجتمع الدولي (4) .

(1) صلاح الدين جمال الدين، المرجع السابق، ص 19.

(2) جعفر عبد السلام، الإرهاب و القرصنة الجوية، الطبعة الأولى، دار الجامعة العربية، الإسكندرية، مصر، 1992، ص 23.

(3) Robert W, Poole Jr, op cite, P 188.

(4) منتصر سعيد حمودة، الإرهاب الدولي، (جوانبه القانونية، وسائل مكافحته في القانون الدولي العام و الفقه الإسلامي) دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2006، ص 136.

- مرتكبي هذا الفعل أو ضحاياه يكونون إما من دولة واحدة أو عدة دول من جنسيات مختلفة مما يهم المجتمع الدولي بصفة عامة .

- أن مكان تمام وقوع الجريمة يختلف عن مكان ارتكاب الفعل المادي المكون لأركانها بعبارة أخرى تنشأ الصفة الدولية من تعدد أماكن ارتكاب الفعل المكون للجريمة أو ترتب آثارها، فضلا أن يكون التعدد ناشئ عن إختلاف مكان وقوع الجريمة بكافة عناصرها عن المكان الذي فر إليه مرتكبيه.

- أن إتفاقية لاهاي 1970 قد جعلت الإختصاص بالعقاب على هذه الجريمة إختصاصا عالميا يتقرر لكل دولة تضع يدها على من يدان بمثل هذه الجريمة<sup>(1)</sup> .

بالتالي فإن جريمة خطف و تحويل الطائرات تكتسب صفة الدولية عندما ترتكب أعمال العنف بقصد الإرهاب خارج أي منطقة نزاع أو عندما تكون العلاقات الدولية محلا لضرر، و إن كان المجتمع الدولي قد وضع إتفاقيات دولية بشأن إرهاب الطائرات فمن خلال نصوصها فإنها تحدد الفعل المجرم أو المستهجن من طرف المجتمع الدولي و لكنها تركت تحديد الوصف القانوني و العقوبات المقررة للقوانين الوطنية السارية في الدول الأطراف وقت وقوع الجريمة ، ذلك أنه في المجال الجنائي نجد القانون الدولي يكتفي بتحديد القيم المحمية و قواعد السلوك الواجبة على مجموع المواطنين في كل الدول الأطراف. فالتحريم هو الذي يكتسب الصفة الإتفاقية، دون العقاب الذي يتحدد على ضوء السياسة التشريعية العقابية لكل دولة.

(1) المادة 3 و 1/4 من إتفاقية لاهاي 1970.

## الفرع الثاني: الخصائص المتعلقة باعتبارها جريمة إرهابية

أقر بعض الفقهاء مثل " أندري كون " و " ريمون أرون " أن وصف الإرهاب أسهل من تعريفه و لهذا لجئوا إلى تحديد الصفات العامة للعمل الإرهابي متجنبين التعريف لأنه لا يحقق تقدما في دراسة المشكلة (1) .

لذلك نجد أن جل الباحثين إجتهدوا في تحديد تلك الخصائص إستنادا إلى دراسة و تحليل الحوادث الإرهابية عبر التاريخ، خاصة أن معرفة تلك الخصائص يشكل عاملا مساعدا على فهم الظاهرة و تفسيرها، و على إعتبار أن جريمة خطف و تحويل الطائرات قد تكون جريمة إرهابية فإنها بطبيعة الحال تمتاز بالخطورة و تعدد الدوافع المؤدية لها (2) .

## أولا: خطورة جريمة خطف و تحويل الطائرات

تزايدت مخاطر هذه الجريمة بشكل ملفت للإنتباه خلال العقود الأخيرة فبعدها كانت العمليات الإرهابية على الطائرات تتم وفق أساليب تقليدية و تخلف ضحايا و خسائر محدودة إلا أنها اليوم أصبحت تتم بطرق بالغة الدقة و التنطور من طرف المجرم مستفيدا من التكنولوجيا و التقنيات الحديثة محدثة خسائر جسيمة، و إستخدام هذه الوسائل يحقق نتائج أفضل من النتائج التي تحققت الوسائل التقليدية، مع إمكانية إرتكاب هاته الأفعال الإجرامية عن بعد، و بالتالي صعوبة الحصول على آثار تقود إلى الجناة (3) .

و لوحظ مؤخرا مظهر جديد لتطور العمليات الإرهابية على الطائرات إذ تم تحويل طائرات مدنية في الجو، و أصبحت من وسيلة لنقل الركاب العزل إلى ما يشبه الصواريخ الموجهة نحو أهداف حساسة و هو ما خلف عددا كبيرا من الضحايا، و إن كانت هذه الأحداث

(1) BRADEL (Jean), la procédure pénale européenne a l'épreuve du terrorisme, (terrorisme, victimes, responsabilité pénale international), Calmann-Lévy, paris, 2003, P 183.

(2) نسيب نجيب، التعاون الدولي في مكافحة الإرهاب، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق، 2009، ص 31.

(3) محمد فتحي، الأساليب و التقنيات التي يستخدمها الإرهابيون و طرق التصدي لها و مكافحتها، منشورات أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 1999، ص 111 .

- أحداث 11 سبتمبر 2001- قد كشفت البعد التكنولوجي المعتمد من قبل الإرهابيين في تنفيذ عملياتهم الإرهابية، فإنها كشفت من جانب آخر عن عجز الدول القوية على غرار الولايات المتحدة الأمريكية في تجنب مثل هذه العمليات رغم إمتلاكها نظام أمني متطور<sup>(1)</sup>.  
الخطورة المتمثلة أو الناجمة عن إستخدام التقنية الحديثة هي قدرة الإرهابيين أو الخاطفين مواجهة المعدات و الأدوات التي تستخدمها أجهزة الأمن لكشفهم و كشف ما يخفونه من أسلحة، بالإضافة إلى تزوير وثائق السفر رغم المحاولات الجادة للحكومة في تصميم وثائق سفر غير قابلة للتزوير.

كما نجد أن خطورة جريمة خطف و تحويل الطائرات كجريمة إرهابية يكمن في العنف المستخدم في ارتكاب الأفعال الإجرامية، و إعتباره هو العامل المشترك بين الجرائم الإرهابية و من جهة أخرى تمييزه عن باقي الجرائم الأخرى، فإن للعنف الإرهابي خصائص تميزه عن باقي الأعمال الإجرامية، إذ يتميز بالعشوائية و عدم التمييز بين ضحاياه إذ يكونون غالبا من المدنيين غير المقصودين بالفعل الإجرامي لذاتهم و هو ذات الحال بنسبة لجريمة خطف و تحويل الطائرات.

### ثانيا : تعدد الدوافع

تقع عمليات إختطاف الطائرات بتأثير من البواعث المختلفة، كما يمكن أن تحدث هذه العمليات نتيجة توافر باعث رئيسي واحد، و قد تقع هذه الحوادث بتأثير باعث ثانوي ويمكن إستخلاص أهم الدوافع الباعثة على ارتكاب هاته الأفعال فيمالي:

#### 1- الأسباب السياسية:

في كثير من حالات خطف الطائرات نجد أن الغرض السياسي يسعى إلى تحقيقه أعضاء منظمة او حركة سياسية، مثل مقاومة قوات أجنبية أو المطالبة بتحرير أعضاء

(1) WARUSFEL (Bertrand), technologie et sécurité après le 11 septembre 2001, A.F.R.I, vol3, 2002, P 178.

المنظمة المعتقلين و غيرها من الحالات ، فقد يقوم فرد أو أكثر باختطاف طائرة و الإحتفاظ بركابها و ملاحيتها كرهائن بقصد المساومة من أجل الإفراج على معتقلين في سجون دولة عدو أو حتى من طرف دولة جنسيتهم التي ينتمون إليها بدافع تقرير المصير و تحت عنوان النشاط الثوري، و قد يكون الغرض المباشر من إختطاف الطائرة نتبيه الرأي العام الدولي إلى ما أصاب شخص أو جماعة من ظلم و إضطهاد<sup>(1)</sup> .

و كل تحليل لدوافع الخطف السياسي يطرح السؤال لماذا يلجأ البعض إلى إختطاف الطائرات لدعم المطالبة السياسية فتكون الإجابة أن هذه الوسيلة من معالم العصر الحالي و روائعه وبالتالي جذب الإهتمام و إعطائه قيمة أكبر في الوسط الإعلامي.

## 2- الأسباب الإقتصادية :

قد يلجأ بعض الأشخاص للهروب من بلدانهم عن طريق إختطاف الطائرات بسبب الأنظمة الإقتصادية التي تفرضها الدولة، أو قد يلجأ الشخص إلى الخطف بسبب بعض الديون و الغرامات الثقيلة مثل الضرائب و الإتاوات التي تفرضها الدولة على الأفراد من الطبقة ذات الدخل الضعيف أو المحدود، لصالح الطبقة الثرية التي تتمتع بكافة الإمتيازات مما يدفعهم إلى الشعور باليأس و بالتالي الثأر و الإنتقام عن طريق الإنضمام لجماعات إرهابية للحصول على المال و إشباع الرغبة في إمتلاك القدرة على تدمير من يرونهم سببا في حرمانهم<sup>(2)</sup>.

## 3- الأسباب الشخصية:

و هي حالات فردية و متنوعة ، و كل حالة منها تستحق أن تدرس و تحلل على حدى و لكن القاسم المشترك بينها هي أنها حالات خاصة و منعزلة تستهدف تحقيق أغراض شخصية، فقد يكون الهدف الأساسي من خطف الطائرات هو الحصول على أموال

(1) هيثم حسن الناصري، المرجع السابق، ص123.

(2) الأخضر دهيمي، المرجع السابق، ص 48 .

المسافرين أو المطالبة بقدية من الدولة التي لها علاقة مباشرة بالطائرة المختطفة مقابل الإفراج عن ركابها و طاقمها<sup>(1)</sup> .

و قد يعتمد بعض الأشخاص إلى القيام بعمليات الخطف و الهروب إلى خارج البلاد فيلجأ أثناء طيران الطائرة إلى تحويل مسارها و إرغام قائدها على الهبوط في دولة خارجية و يمكن ان نتصور هذه الحالة إذا كان الخاطف مجرماً ملاحقاً من طرف السلطات القضائية أو ان يكون شخصاً لا يسمح له بمغادرة البلاد، كما قد يكون سبب هذه الأفعال الإجرامية إختلال عقلي أو ماشابهها من امراض عصبية .

### المطلب الثالث

#### مقارنتها مع ما يشابهها من الجرائم

قد يختلط الإعتداء على الطائرات و بالخصوص جريمة خطف و تحويل مسارها مع أعمال عنف و جرائم أخرى تشترك معه في بعض الخصائص، إلا أنها تختلف معه في أخرى لذلك أردنا أن نميز هاته الجريمة عن القرصنة ( الفرع الأول) و بما أنه قد يكون للجريمة دافع سياسي إلا أن هذا لا يعني أنها من قبيل الجريمة السياسية (الفرع الثاني) و كذلك قياسها على جريمة الحراية في الشريعة الإسلامية (الفرع الثالث).

#### الفرع الأول : جريمة القرصنة

جريمة القرصنة كما هو معروف في القانون الدولي العرفي، هي تدخل غير مشروع عن طريق العنف أو التهديد في مواصلات النقل الدولية، و لتشابه جريمة إختطاف و تحويل الطائرات في هذه الجزئية<sup>(2)</sup>، فقد كانت هناك محاولات من أجل إعتبار جريمة إختطاف

(1) هيثم أحمد حسن نصري، المرجع السابق، ص 395 .

(2) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي، جريمة إختطاف الطائرات المدنية، منشورات الحلبي، بيروت، لبنان، 2003، ص 59.

وتحويل الطائرات من قبيل جرائم القرصنة (1)، بل إن بعض الدول أصدرت تشريعات تحت عنوان القرصنة في الجو (piracy in the air) (2) .

حتى نوضح الفرق بين القرصنة و جريمة إختطاف و تحويل الطائرات نشير في البداية إلى تباين الآراء حول تعريف القرصنة وفقا للقانون الدولي العرفي، فقد عرفت جريمة القرصنة بأنها كل إعتداء مسلح يقع في عرض البحر في مركب لحسابه الخاص بقصد النهب أو السلب أو خطف الأشخاص المجودين عليها(3)، و يذهب آخرون إلى تعريف القرصنة بأنها النهب المسلح في أعالي البحار دون إشتراط توافر تحقيق مكاسب مادية خاصة و توافر نية السرقة و النهب، فالقرصنة ترتكب بسبب العديد من الدوافع(4) .

و كانت أول محاولة لتقنين هذه الجريمة مشروع الأبحاث الذي قامت به كلية حقوق هارفرد عام 1932، و جرى تقنين أعمال القرصنة في إتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958 نصت على تعريف أعمال القرصنة بأنها >> أي عمل من أعمال العنف غير المشروع والإستيلاء أو النهب إذا ارتكب لأغراض خاصة و كان موجها ضد سفينة أو طائرة أخرى ضد ما تحمله من أشخاص أو أموال و ذلك إذا وقع العمل في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لإختصاص دولة من الدول << (5) .

(1) في 09 أكتوبر 1969 طلبت 12 دولة إدراج مسألة عاجلة في جدول أعمال الدورة الرابعة و العشرين للأمم المتحدة تحت عنوان (القرصنة في الجو ) أنظر Doe /7656, P 152 UN General assembly - www.un.org .

(2) مثل قانون الطيران الفيدرالي الأمريكي (Federale aviation act) الصادر عام 1967 و عرف هذا القانون خطف الطائرات بمصطلح لصومية الطائرات بأنها كل إستيلاء أو ممارسة السيطرة بالقوة أو العنف أو التهديد بإستعمال القوة والعنف مع نية غير شرعية على الطائرة في حالة طيران .

(3) علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، الطبعة الرابعة، دار نشر الثقافة، بيروت ، لبنان، 1995، ص 364.  
(4) Robert W, Pool Jr, adaptation de la politique de sureté de l'aviation aux risques, O.C.D.E, 2009, P 144.

(5) المادة 15 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار المؤرخة في 29 أفريل 1958 الداخلة حيز النفاذ 30 سبتمبر 1962 أنظر United nation, Treaty series, vol. 450, page 11 .



مما سبق يمكن إجمال عناصر جريمة القرصنة و ذلك لتفريقها و تمييزها عن جريمة خطف و تحويل الطائرات في:

**أولاً:** جريمة القرصنة ترتكب لتحقيق أغراض خاصة ذات طابع إقتصادي لذلك ، فإن أفعال التي ترتكبها السفن و الطائرات الحربية التابعة لأي حكومة لا تعد من قبيل القرصنة .

**ثانياً:** لكي تكون الأفعال الغير مشروعة لها صفة القرصنة يجب أن تكون موجهة من ملاحى أو ركاب سفينة ضد سفينة أخرى أو ضد ما تحمله من أشخاص أو أموال.

**ثالثاً:** إن ارتكاب السطو الفعلي ليس من العناصر الضرورية لإكتمال الجريمة فالشروع في أعالي البحار يشكل قرصنة (1).

**رابعاً:** و فيما يتعلق بالإختصاص، و على إعتبار أن جريمة القرصنة جريمة دولية فإنها تخضع للإختصاص العالمي، الذي يعطي كل دولة الحق في التحفظ على السفينة التي ترتكب أفعال القرصنة و كذلك إعتقال الأشخاص و التحفظ على الأموال التي متنها بالإضافة إلى إختصاص الدولة التي نفذت الأمر في تقدير العقوبات التي تفرضها و تقرير ما يخص الأموال المصادرة(2) .

ومن أهم الفروقات التي يمكن ملاحظتها بين القرصنة و خطف و تحويل الطائرات نجد ان جريمة القرصنة لا ترتكب إلا في اعالي البحار، و في مكان لا يخضع لإختصاص أي دولة، على عكس جريمة إختطاف و تحويل الطائرات التي تقع غالباً داخل حدود دولة ما و حتى و لو وقعت في أعالي البحار فإن الهبوط يتم في دولة معينة و ذلك لطبيعة الجريمة المستمرة فتعتبر الجريمة مرتكبة في دولة الهبوط(3)، كما أن الهدف من ارتكاب

(1) حسين إبراهيم صالح، الجريمة الدولية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1979، ص 209.

(2) المادة 2/15 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958.

(3) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي، المرجع السابق، ص 64.

جريمة القرصنة هو تحقيق أغراض خاصة ذات صفة مادية بينما ترتكب جريمة إختطاف الطائرات في الغالب لبواعث سياسية<sup>(1)</sup> .

و منه نخلص إلى أن جريمة إختطاف و تحويل الطائرات جريمة قائمة بذاتها ليست من قبيل القرصنة، و لعل محاولة القياس على القرصنة يعود إلى حداثة هذا الجرم في ذلك الوقت و للتشابه الحاصل في العديد من الجوانب .

### الفرع الثاني : الجريمة السياسية

إختلف الفقه في تعريف الجريمة السياسية و إنقسم إلى إتجاهين، فيرى أنصار المذهب المادي بأن الجريمة السياسية هي الجريمة التي يكون طبيعة الحق المعتدى عليه فيها سياسيا، و يكون ذلك إذا كانت الجريمة تتضمن الإعتداء على نظام الدولة أو المؤسسات العامة أو مساسا بحقوق الأفراد السياسية، و بهذا المفهوم فإن الجريمة السياسية تضم كافة الجرائم الماسة بأمن الدولة الداخلي و أمنها الخارجي. أما المذهب الشخصي فيرى أنصاره أن الجريمة السياسية هي التي يكون الباعث لإرتكابها سياسيا أو كان الدافع من إرتكابها سياسيا<sup>(2)</sup> ، و على إعتبار أن جريمة خطف و تحويل الطائرات قد تكون جريمة إرهابية و ذلك مما أدى إلى إختلاط صور العنف السياسي للإرهاب كظاهرة لها دور معين في الصراع السياسي إذ إعتبر البعض الإرهاب جريمة سياسية وهنا يحدث الخلط.

تبرز الفروق الجوهرية بين الجريمتين من حيث العقوبة و الإختصاص و الإجراءات و نوجز أهمها من خلال دراسة القانون الداخلي فيمايلي :

- جريمة خطف و تحويل الطائرات بإعتبارها جريمة إرهابية أي من الأعمال الإرهابية التي تنطوي على عنف له طابع سياسي بينما كل جريمة سياسية لا يشترط أن تنطوي على الإرهاب .

(1) Edward Mc whinney, the illegal diversion of aircraft and international law, O.C.D.E, 2009, P 78.

(2) مؤمن محب الدين، الإرهاب في القانون الجنائي، (على المستوى الوطني و الدولي)، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 1983، ص 79.

- عادة ما تحمل جريمة خطف و تحويل الطائرات بين طياتها أهداف تتجاوز نطاق الفعل العنيف، و ينطوي على رسالة يتم توجيهها من خلال العمل الإرهابي بقصد التأثير على قرار أو موقف معين للسلطة السياسية، بينما الأمر ليس كذلك بالنسبة للجريمة السياسية (1) .

- المجرم السياسي يتميز في العادة بنبل الباعث و شرف المقصد و لو كان يحتوي في طياته على غاية شخصية عكس الإرهابي أو مرتكب جريمة خطف و تحويل الطائرات الذي قد يضحى بأقرب من لديه و ذلك لأجل خدمة فكرة خارج عادات و تقاليد المجتمع الذي ينتمي إليه.

- المجرم السياسي على خلاف الإرهابي أو الخاطف فهو في نظر المجتمع و الأفراد هو عدو للشعب و النظام العام للدولة.

- جوهر الجرائم السياسية هو الرأي الخاص ضد الفكر أما جوهر الإرهاب فهو الرعب و التخويف للوصول على الهدف(2).

- من حيث العقوبة لا يجوز تطبيق الإكراه البدني في الجرائم السياسية وهذا ما نص عليه قانون الإجراءات الجزائية(3) .

- من حيث الإختصاص فالجريمة السياسية تنظر من قبل المحاكم العسكرية (4)، عكس خطف الطائرات التي تختص بنظرها المحاكم العادية (5).

(1) مؤمن محب الدين، المرجع السابق، ص 81.

(2) هبة الله أحمد خميس، الإرهاب الدولي، (أصوله الفكرية و كيفية مواجهته)، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 106.

(3) حيث نصت المادة 600 من الأمر 66-155 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق ل 8 يونيو 1966 يتضمن الإجراءات الجزائية المعدل و المتمم >>..... غير أنه لا يجوز الحكم بالإكراه البدني أو تطبيقه في الأحوال الأتية: (1) قضايا الجرائم السياسية.....<< .

(4) المادة 25 من الأمر 71-28 المؤرخ في 26 صفر عام 1391 الموافق 22 أفريل 1971 المتضمن قانون القضاء العسكري الجزائري .

(5) المادة 248 من قانون الإجراءات الجزائية .

- لايجوز تطبيق إجراء التلبس في الجرح ذات الصيغة السياسية (1) ، و لايجوز كذلك للجهة القضائية إصدار أمر بإيداع المتهم أو القبض عليه إذا كانت الجريمة المتابع عليها ذات صبغة سياسية(2) .

و بالنظر من وجهة نظر القانون الدولي، فإنه هناك إتفاق على محاربة جريمة خطف و تحويل الطائرات خاصة و أن هذه الجريمة أصبحت مهددة لإستقرار العالم بأسره(3)، و قد أبرمت لأجلها العديد من الإتفاقيات و المعاهدات و من ثم فإن تسليم المجرمين المرتكبين لها جائز قانوناً، أما المسلم به في العلاقات بين الدول هو أن تسليم المجرمين السياسيين غير جائز و تحرص الدساتير عادة على النص عليه و هو ذات الأمر الذي نص عليه المشرع الجزائري في قانون الإجراءات الجزائية في نص المادة 698 فقرة 2.

أما الجريمة السياسية فهي كل فعل معاقب عليه قانوناً يوجه ضد النظام السياسي للدولة من جهة الداخل أو من جهة الخارج يهدف إلى القضاء عليه او عرقلة سير مؤسسات الدستورية القائمة دون عنف(4).

### الفرع الثالث: جريمة الحراية

كما أسلفنا الذكر أن جريمة إختطاف الطائرات و تحويل مسارها من الجرائم الحديثة و التي ظهرت بسبب التقدم الصناعي، و السبيل إلى معرفة كل جديد غير منصوص عليه في التشريع الإسلامي من القرآن الكريم و السنة النبوية أو الإجماع ، فإننا نلجأ إلى القياس

(1) المادة 59 فقرة 3 من قانون الإجراءات الجزائية .

(2) المادة 358 من قانون الإجراءات الجزائية .

(3) محمود صالح العادلي، موسوعة القانون الجنائي للإرهاب، ( المواجهة الجنائية للإرهاب : جرائم الإرهاب - الأحكام العامة الإجرائية للجرائم الإرهابية)، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 47.

(4) ضيف مفيدة، سياسة المشرع الجزائري في مواجهة ظاهرة الإرهاب، مذكرة لنيل شهادة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الأخوة منتوري، قسنطينة، 2009-2010، ص 31 .

الذي يعتبر المصدر الرابع من مصادر التشريع الإسلامي، حيث ننظر هل توجد واقعة تشابه جريمة إختطاف و تحويل الطائرات و ذلك من جانب يشابه عناصرها و أركانها. و لعل جريمة الحراية في الفقه الإسلامي، تشابه إلى حد ما جريمة خطف و تحويل الطائرات و يمكن توضيح هذا التشابه من خلال:

### أولاً: الأصل في جريمة الحراية

لقوله سبحانه و تعالى >> إنما جزاء الذين يحاربون الله و رسوله و يسعون في الأرض فساداً أن يقتلوا أو يصلبوا أو تقطع أيديهم و أرجلهم من خلاف أو ينفوا من الأرض ذلك لهم خزي في الدنيا و في الآخرة عذاب عظيم << (1) .

و نجد أن الفقهاء إختلفوا في تحديد معنى و مفهوم الحراية، و ذلك بين المذاهب الأربعة ، و نجد أن المذهب المالكي عرف جريمة الحراية و ذلك في التعريف الذي أورده ابن رشد >> الحراية هي إشهار السلاح و قطع السبيل خارج المصر << فنجده توسع في كلمة قطع السبيل التي تستوعب البر و البحر و الجو على حد سواء فكلمة السبيل مطلقة غير مقيدة (2)، و لوقوع جريمة الحراية فإنه لا يشترط أن تكون قد وقعت بأحد الأقاليم الإسلامية أو أن يكون مرتكبها مسلماً، و علة ذلك أن الحراية من الجرائم التي حرمها الله على الناس كافة (3).

### ثانياً: القياس على جريمة الحراية

بعد توضيح مفهوم الحراية في الفقه الإسلامي نقوم بإجراء القياس لتحديد مدى إمكانية مطابقة جريمة خطف و تحويل الطائرات مع جريمة الحراية. ويشترط الفقهاء توافر أركان ثلاث لإجراء القياس:

1- الأصل و هو النص الوارد في الواقعة التي نريد القياس عليها .

(1) الآية 33 من سورة المائدة .

(2) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي، المرجع السابق، ص 89 .

(3) صلاح جمال الدين، المرجع السابق، ص 23.

2- الفرع هو الواقعة التي لم يرد نص حكمها و نريد إلحاقها بالأصل و المتثلة هنا في جريمة خطف و تحويل الطائرات.

3- العلة و هي الوصف المناسب الظاهر الذي من أجله ورد الحكم في الأصل، و يشترط توافر هذا الوصف في الفرع، و العلة في الحراية هو إثارة الخوف في قلوب المارة متخذي السبيل و ذلك بسبب قتلهم أو الإعتداء على أموالهم أو أعراضهم (1). و العلة موجودة في جريمة خطف و تحويل مسارها، كون الخاطفين و في إطار ارتكابهم لأفعالهم الجرمية فإنهم يتسببون في إخافة الركاب و قد يؤدي الإختطاف إلى قتل أو جرح عدد من الركاب، و قد يكون قصد سلب الأموال أو طلب فدية و قد يكون الغرض سياسيا.

ومما سبق يمكن إلحاق جريمة خطف و تحويل الطائرات كجريمة إرهابية بجريمة الحراية، ذلك أن من خلال احكام الشريعة الإسلامية نجد أنها قد أعطت حصانة للطريق لتحمي مستعمله مهما كانت الوسيلة المستخدمة للنقل (2)، و يتحقق هذا المعنى على وجه الخصوص عند الأخذ برأي الإمام مالك الذي لا يشترط قصدا أو مقصدا معينا لإكتمال جريمة الحراية (3).

(1) محمد إبن عابدين، حاشية إبن عابدين، ( رد المختار في الشريعة الإسلامية)، دار المعرفة، بيروت، لبنان، ص 292.

(2) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي، المرجع السابق، ص 94 .

(3) صلاح جمال الدين، المرجع السابق، ص 33 .

## المبحث الثاني

## الأركان العامة للجريمة

الأركان العامة هي العناصر الأساسية التي يلزم وجودها لقيام الجريمة، و هو ذات الأمر بالنسبة لجريمة خطف و تحويل الطائرات، فمن البديهي توافر الركن الشرعي و هو النص القانوني الذي يجرم الفعل و يجعله محضورا ( مطلب أول ) بالإضافة إلى تواجد جانبين مادي و معنوي، المادي يتمثل فيما يصدر عن مرتكبها من أفعال و ما تؤدي إليه من نتائج و آثار (مطلب ثاني)، و الأخر معنوي و هو ما يدور في نفس مرتكب الجريمة من قرارات عن علم و إرادة و ما يريد أن يحققه كغاية خاصة(مطلب ثالث) .

## المطلب الأول

## الركن الشرعي

هو النص التجريمي الذي في قانون العقوبات و القوانين المكملة له الذي يحدد لنا وصف الجريمة من حيث الأركان و العقوبة و ذلك تطبيق لمبدأ الشرعية ذلك أن لا جريمة و لا عقوبة إلا بنص.

## الفرع أول : موقف المشرع الجزائري

بالرجوع إلى التشريع الجزائري نجد أنه في قانون العقوبات 1966 لم يتضمن نصا خاصا يجرم إختطاف الطائرات، إلا بعد تصديق الجزائر على المعاهدات الدولية في شأن سلامة الطيران المدني<sup>(1)</sup>، فنجد القانون رقم 75/47 معدلا لقانون العقوبات و بمقتضى المادة 57 منه و التي قضت بإضافة المادة الجديدة إلى القسم الثامن الخاص بجرائم الهدم و التخريب من الفصل الثالث من الباب الثاني من الكتاب الثالث منه 417 مكرر و التي

(1) من بين الإتفاقيات التي إنضمت إليها الجزائر، إتفاقية لاهاي المتعلقة بقمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات الصادرة في 1970/12/16 في مدينة لاهاي و التي دخلت حيز النفاذ في 1971/10/14 و صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-214 المؤرخ في 11 ربيع الأول 1426 الموافق ل 1995/08/08 ، إتفاقية مونتريال الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة ضد أمن الطيران التي صدرت 1971/09/23 دخلت حيز النفاذ في 1973/01/26 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 95-214 في 1995/08/08.

جرم بمقتضاها خطف الطائرات و العقوبة المقررة لها هي عقوبة الإعدام إذا أستعمل الخطف و العنف و التهديد من أجل التحكم في الطائرة على متنها ركاب أو السيطرة عليها و يعاقب بنفس العقوبة على مجرد المحاولة بما ان المشرع إعتبر الخطف جنائية<sup>(1)</sup>.

و عقوبة المحاولة هي عقوبة الجنائية ذاتها<sup>(2)</sup>، الأمر الذي يعكس حرص المشرع على ردع هذه الجريمة من خلال العقوبات المشددة التي أوصت بها إتفاقية لاهاي 1970 و تعبير الخطف أو تغيير مسار الطائرة يتضمن بالضرورة الإستيلاء عليها، و لم يشترط المشرع الجزائري وجود الجاني على متن الطائرة كما لم يشترط أن تكون الطائرة في حالة طيران هما الشرطان اللذان قضت بهما إتفاقية لاهاي أيضا.

و أدخل المشرع الجزائري تعديلا على قانون العقوبات بموجب القانون 23/06 حيث تم تجريم التحكم في طائرة على متنها ركاب أو السيطرة عليها طبقا لنص المادة 417 مكرر و عاقب كذلك بالسجن المؤبد كل من يسعى إلى تضليل الطائرة أو يعرضها للخطر، هذا ما ذهب إليه العديد من التشريعات العربية و مايلحظ في أغلبها أنه قامت بالمساواة بين الأشخاص و وسائل النقل في مجال الحماية ضد الإختطاف، كما أن الخطف بصفة عامة يشمل كافة الوسائل التي من المتصور أن يتم بها هذا الفعل الذي يفترض فيه نقل الشخص أو الشيء المخطوف من مكان لآخر.

و نجد أن المشرع الجزائري مؤخرا تناول ظاهرة تحويل مسار الطائرات بوصفها من الأفعال الإرهابية و ذلك بعد التعديل الأخير الذي قام به على قانون العقوبات<sup>(3)</sup> و منه نجده قد خصه بتحديد الفعل الجرمي بحد ذاته و لم يتركه على العموم متضمنا في الإعتداء على وسائل المواصلات و النقل بصفة عامة.

(1) ضيف مفيدة، المرجع السابق، ص 80.

(2) المادة 30 الأمر 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 المتضمن قانون العقوبات المعدل و المتمم.

(3) القانون رقم 14-01 مؤرخ في 04 ربيع الثاني 1435 الموافق 04 فيفري 2014، يعدل و يتم الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر 1386 الموافق 08 يونيو 1966 و المتضمن قانون العقوبات.



## الفرع الثاني: موقف بعض التشريعات المقارنة

على إعتبار أن جريمة إختطاف الطائرات من الجرائم الجديدة التي ظهرت نتيجة للتقدم و التطور، و أخذت هذه الظاهرة في تزايد مما أدى بعض الدول إلى إعادة النظر في تشريعاتها و قوانينها الداخلية و نلاحظ أن التشريعات الداخلية إنتهجت في معالجتها لجريمة إختطاف و تحويل الطائرات مايلي:

## أولاً : إصدار قانون جديد خاص يعاقب بصراحة مختطفي الطائرات :

ومن بين هذه الدول التي عالجت مشكلة خطف الطائرات بقانون خاص المملكة المتحدة حيث صدر قانون إختطاف الطائرات الإنجليزي 1971 بغرض تنفيذ إتفاقية لاهاي 1970 و قد نصت المادة الأولى منه >> كل شخص على متن طائرة في حالة طيران يستولي على الطائرة أو يمارس عليها بإستعمال القوة أو التهديد من أي نوع كان، يعتبر مرتكباً جريمة إختطاف الطائرات أي كانت جنسيته و ايا كانت دولة تسجيل الطائرة...<< (1).

إستنتت الفقرة الثانية من هذه المادة الطائرات التي في الخدمة العسكرية، الحربية أو خدمة البوليس و لو كان إلاقلاع و هبوط الطائرة في إقليم الدولة التي سجلت بها الطائرة ، و ما نلاحظه أن المادة منقولة حرفياً من الإتفاقيات الدولية ذات الصلة بالجريمة .

ومن الدول التي أصدرت قانون يعاقب على جريمة إختطاف الطائرات كجريمة جنائية مستقلة يعاقب مرتكبها بأشد العقوبات، نجد القانون المكسيكي عام 1968 و تتبعها كوبا يقانونها الصادر 1969 و ثم الولايات المتحدة الأمريكية 1972 و إيطاليا في 1972 (2) كما نجد المشرع القطري هو الآخر نص على هذا السلوك في قانون خاص بسلامة الطيران المدني نص على >> يعد مرتكباً لجريمة الإعتداء على الطائرات أي شخص يرتكب عمداً

(1) هيثم احمد حسن الناصري، المرجع السابق، ص 174.

(2) صلاح الدين جمال الدين، المرجع السابق، ص 261.

أو يشرع في ارتكاب أو أن يكون شريكا لشخص يقوم بالقوة أو التهديد باستعمال القوة أو بأي صورة من صور الإكراه بالإستيلاء على الطائرات...»<sup>(1)</sup>.

ثانيا: تعديل قانون العقوبات ليتضمن جريمة إختطاف الطائرات :

نجد العديد من التشريعات التي سعت لتعديل قانونها العقابي من أجل تضمين هاته الجريمة، ومن بينها المشرع المصري و الذي أدرجها في قانون الطيران لكن دون النص عليها صراحة >>«إذ يعد مرتكبا للجريمة وفقا لهذا القانون من يقوم عمدا و دون حق مشروع بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن الطائرة في حالة طيران إذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة الطائرة للخطر»<sup>(2)</sup>.

لمعالجة القصور الوارد في هذا القانون أصدر المشرع المصري في عام 1992 تعديلات لبعض النصوص في قانون العقوبات بإضافة مواد خاصة بصور جريمة الإرهاب و الملحوظ أنه لم يخص جريمة خطف و تحويل الطائرات بذاتها و إنما تضمنها ضمن خطف وسائل النقل سواء الجوية أو البحرية أو البرية على العموم<sup>(3)</sup>.

كذلك نجد أن المشرع الفرنسي، قد أدرج هاته الجريمة ضمن قانون العقوبات إذ يعاقب بالسجن لمدة 20 سنة لكل من إستولى أو سيطر على طائرة أو سفينة أو أي وسيلة نقل أخرى مخصصة للركاب عن طريق القوة أو التهديد بإستخدامها<sup>(4)</sup>، و منه نجد أن المشرع الفرنسي لم يفرد لها نصا خاصا يعالج هاته الجريمة و إنما تضمنها في أفعال الإعتداء و السيطرة على وسائل النقل .

(1) المادة 94 من القانون رقم 15 لسنة 2002 المؤرخ في 04 سبتمبر 2002، المتعلق بسلامة الطيران المدني القطري، الجريدة الرسمية، العدد التاسع.

(2) المادة 167 من قانون 28 لسنة 1981 المتعلق بالطيران المدني المصري.

(3) المادة 88 من قانون رقم 97 لسنة 1992 المتعلق بتعديل بعض نصوص قانون العقوبات والإجراءات الجنائية المصري.

(4) المادة 224-6 من قانون العقوبات الفرنسي .

## المطلب الثاني

## الركن المادي

الركن المادي للجريمة هو ذلك الذي يتحقق بوقوع السلوك الإجرامي للجاني أي الخاطف، و حصول النتيجة الضارة لهذا السلوك المكونة لإعتداء على حق أو مصلحة يحميها القانون و توافر العلاقة السببية بين السلوك و النتيجة الواقعة. و يمكن بحث الركن المادي لجريمة خطف و تحويل الطائرات ، من خلال دراسة عناصر السلوك الإجرامي(الفرع الأول) و النتيجة الجرمية (الفرع الثاني) و العلاقة السببية (فرع ثالث).

## الفرع الأول : عناصر السلوك الإجرامي

قبل تحديد العناصر المميزة للسلوك الإجرامي الخاص بجريمة خطف و تحويل الطائرات، نتطرق إلى ما أتى به المشرع الجزائري في نص المادة 87 مكرر<sup>(1)</sup>، فنجده قد تعرض إلى هاته الجريمة من خلال تضمينها في الإعتداء على وسائل المواصلات و النقل و الملكيات العمومية و الخاصة و الإستحواذ عليها و إحتلالها دون مسوغ قانوني في الفقرة الرابعة من المادة المذكورة أعلاه، و بعد التعديل نجده قد أضاف فعل تحويل مسار الطائرات كفعل قائم بذاته بموجب الفقرة الثامنة المضافة من ذات المادة السابقة، فنجد أن المشرع الجزائري أدرج الفعلين السابقين ضمن الأفعال التي تعد من قبيل الجرائم الإرهابية. لكن بالرجوع إلى القسم الثامن من قانون العقوبات و تحت عنوان الهدم و التخريب والأضرار التي تنتج عن تحويل إتجاه وسائل النقل، و المتضمنة في الفصل الثالث بعنوان الجنايات و الجنح ضد الأموال، نجده قد تعرض لذات الفعل الأخير اي تحويل المسار بالنسبة لوسائل النقل بصفة عامة، و خص فعل تحويل الطائرة بنص خاص<sup>(2)</sup>.

(1) المعدلة بالقانون 14-01 المؤرخ في 04 فيفري 2014.

(2) المادة 417 مكرر من قانون العقوبات الجزائري .

و من خلال النصوص القانونية التي جاء بها المشرع الجزائري على إثر إنضمامه للإتفاقيات الدولية، يمكن تحديد عناصر السلوك الإجرامي لهاته الجريمة كما يلي:

#### أولاً: إستخدام القوة أو التهديد بإستخدامها

يقصد بذلك أن يتم الإختطاف أو السيطرة بممارسة أفعال العنف و التهديد ضد قائد الطائرة حتى يخضع لمشيئة الخاطف أو تغيير مسارها إلى الجهة التي يراد الوصول إليها. مفهوم العنف يتمثل في القوة المادية و سائر وسائل التهديد و الإكراه المعنوي، و هذا ما نصت إليه إتفاقية لاهاي >>...الإستيلاء بطريقة غير مشروعة بالعنف أو التهديد بالعنف و بإستعمال أي شكل من اشكال الإكراه على الطائرات...<<<sup>(1)</sup>، كما نجد أن هذه الفكرة تم تكريسها في قانون العقوبات >> يعاقب بالإعدام كل من إستعمل العنف أو التهديد من أجل التحكم في طائرة على متنها ركاب أو السيطرة عليها<< في المادة 417 مكرر أما بالنسبة للمادة 87 مكرر فإن العنف في خطف التحويل الطائرات يأخذ ذات خصائص الجريمة الإرهابية و ذلك على إعتبار هاته الأخيرة أحد صور الأعمال الإرهابية.

و لاشك أن مصطلح التهديد Menace في اللغة الفرنسية هو اوسع و أشمل من العنف المستخدم في النص باللغة العربية و أكثر تعبيراً<sup>(2)</sup>، مع مراعاة أن إتفاقية لاهاي قد جاءت و فسرت الغموض الوارد في نص المادة 11 من إتفاقية طوكيو بان نصت على القوة أو التهديد المعنوي بإضافتها بأي شكل من أشكال التخويف، كتهديد قائد الطائرة بقتل أحد افراد عائلته و ذلك من اجل فرض السيطرة على الطائرة من خلاله، كما يمكن تصور الإستيلاء غير المشروع عن طريق الغش أو التدليس، و لايمكن حصر وسائل الإستيلاء إلا عن طريق العنف فهناك وسائل عديدة تؤدي نفس الغرض<sup>(3)</sup>.

(1) المادة 01 من إتفاقية لاهاي 1970.

(2) المادة 224-6 من قانون العقوبات الفرنسي .

(3) عبد العزيز شعبان خالد، أحكام جريمة إختطاف الطائرات في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية و السياسية، جامعة ديالي، بعقوبة، العراق، 2009، ص 05.

## ثانيا: ارتكاب الفعل على متن الطائرة

يقصد بذلك محل و مكان ارتكاب الفعل من قبل الشخص، و بالرجوع إلى أحكام إتفاقية لاهاي لسنة 1970 فإنه يجب أن يكون الشخص على متن الطائرة عند ارتكابه لفعل الخطف أو تحويل المسار، و تطبق نفس الشروط على حالتي الشروع و المشاركة بمعنى أنه لا تخضع أفعال الإستيلاء غير القانوني على الطائرة أو المشاركة في ارتكاب تلك الأفعال وفقا لهاته الإتفاقية إذا ما تمت من خارج الطائرة، و المقصود من هذا الإستبعاد حالات الإستيلاء غير الشرعي على الطائرة بفعل قيام طائرات حربية بإجبار طائرة مدنية على تغيير مسارها بالقوة<sup>(1)</sup>.

لكن يمكن القول أن الإستيلاء الغير المشروع على الطائرة سواء تم داخلها أو خارجها، فإنه سوف يعرض سلامة الطائرة وما عليها من أفراد و أموال للخطر، و هذا ما يعد قصورا واضحا في الإتفاقية حيث أن أعمال الإعتداء على سلامة الطائرات لا تقتصر على تلك المرتكبة على متنها فقط و لكن يوجه الإعتداء من خارجها، مثلما جرت أحداث 11 سبتمبر 2001 أين تم الإستيلاء على نظام ملاحاة الطائرات الأربع و السيطرة عليها و توجيهها دون أن يكون أي من الأفراد المرتكبين لهذا السلوك على متن الطائرة.

و نجد أن بعض التشريعات أخذت بفكرة وجوب تواجد الفرد على متن الطائرة لإرتكاب الفعل كما هو الحال بالنسبة للمشرع اللبناني<sup>(2)</sup>، ومن جانب المشرع الجزائري ومن خلال نص المادة 87 مكرر و المادة 417 من قانون العقوبات فإنه لم يحدد و لم يشر إلى تحديد مكان ارتكاب الفعل الجرمي سواء داخل أو خارج الطائرة إذ يتصور ارتكابه في كليهما .

## ثالثا: أن يقع الفعل غير المشروع أثناء الطيران

بالرجوع إلى أحكام الإتفاقيات التي تحكم جريمة خطف و تحويل الطائرات نجد أن إتفاقية طوكيو 1963 تنص على أن فترة الطيران تبدأ من مرحلة التي تتم فيها قطع ممر

(1) منتصر سعيد حمودة، المرجع السابق، ص 137 .

(2) المادة 643 من المرسوم الإشتراعي رقم 340 المؤرخ في 01 مارس 1943 المتضمن قانون العقوبات اللبناني.

الهبوط عن الطائرة<sup>(1)</sup>، كما أضافت ذات الإتفاقية بأنها تبدأ من لحظة إغلاق أبواب الطائرة بعد ركوب المسافرين إلى لحظة فتح تلك الأبواب بغرض نزولهم دون إشتراط تشغيل القوة المحركة للإقلاع<sup>(2)</sup>، بينما إتفاقية لاهاي 1970 قد حددت فترة الطيران من اللحظة التي تغلق كل أبواب الطائرة الخارجية بعد صعود كل الركاب حت اللحظة التي تفتح فيها هذه الأبواب لغرض النزول<sup>(3)</sup>.

بالرجوع إلى المشرع الجزائري، من خلال نص المادتين 87 مكرر و 417 مكرر فإننا نستشف من لفظ التحويل يدل أن هذا الفعل لا يتم إلا في مرحلة الطيران، و الذي تم تعريفها فيما سبق على حسب الإتفاقيات الدولية، و ذلك و نظرا لخصوصية فعل التحويل و خاصة بالنسبة للطائرات فإن تحويل المسار لا يكون إلا بعد بدء مرحلة الطيران<sup>(4)</sup>.

#### رابعاً: الإستيلاء على الطائرة و السيطرة عليها لسبب غير مشروع

نصت كل من الإتفاقيات الدولية ذات الصلة بجريمة خطف و تحويل الطائرات، على أهمية إنعدام الأساس القانوني للفعل المرتكب، و يتضح ذلك من خلال إيراد عبارة - الإستيلاء غير الشرعي على الطائرة - و يتحقق هذا العنصر إذا صدر الفعل من شخص ليس له سلطة إصدار الأوامر أو صفة التحكم في الطائرة أو فرض رقابتها عليها بإستعمال طرق غير مشروعة<sup>(5)</sup>، فمثلا لو صدرت أوامر من الشركة التي تمتلك الطائرة الى أحد أفراد طاقمها بقيادة الطائرة بدلا من قائدها الأصلي فإنه لا يعتبر خاطفا لأنه يستند إلى سبب مشروع و لو قام بذلك عنوة لتحقيق الأوامر الصادرة<sup>(6)</sup>.

(1) المادة 01 فقرة 03 من إتفاقية طوكيو 1963.

(2) المادة 05 فقرة 03 من ذات الإتفاقية.

(3) رجب عبد المنعم متولي، الإرهاب الدولي و إختطاف الطائرات في القانون الدولي المعاصر، (دراسة تطبيقية على الإحداث الدولية)، الطبعة الأولى، القاهرة، مصر، 2002، ص 142 .

(4) الأخضر دهمي، المرجع السابق، ص 118.

(5) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي، المرجع السابق، ص 52 .

(6) محمد منصور الصاوي، أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية، (في مجال الجريمة الدولية للمخدرات و إبادة الجنس و خطف الطائرات)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2006، ص 256.

أما المشرع الجزائري فنجده قد تضمن مفهوم عدم المشروعية بنصه على >>..الإعتداء على وسائل المواصلات و النقل و الملكيات العمومية و الخاصة و الإستحواذ عليها دون مسوغ قانوني...<<<sup>(1)</sup> ، و بالتالي إنعدام المسوغ القانوني يسبب اللامشروعية.

### الفرع الثاني : النتيجة الجرمية

النتيجة الجرمية تعرف على أنها الإعتداء الذي يصيب حقا أو مصلحة يحميها القانون سواء تمثل هذا الإعتداء في ضرر فعلي يصيب الحق أو المصلحة أو تعريض المحل للخطر<sup>(2)</sup>، كما هي ذلك التغيير الذي يلحق بالعالم الخارجي و الذي يتسبب فيه السلوك الإجرامي<sup>(3)</sup>.

و النتيجة الجرمية في خطف و تحويل الطائرات تتمثل في تعريض سلامة المواصلات الجوية للخطر<sup>(4)</sup>، فهذه الجريمة تنطوي على مخاطر و أضرار عديدة، منها البشرية و ذلك بقتل الأبرياء و ترويعهم و بث الخوف في نفوسهم، و منها المادية فيما يصيب الطائرة من تلف و تكاليف الوقود و نفقات نقل الركاب بعد إنتهاء عملية الإختطاف<sup>(5)</sup>، إذ ان ثمن الطائرة الباهظ يتجاوز ملايين الدولارات و تحطيم الطائرة أو إتلافها يسبب خسائر مادية كبيرة، كما أن هاته الجريمة و بإمكانية وقوعها كجريمة إرهابية فإنها إتخذت في السنوات الأخيرة منحى أضر بالعلاقات الدولية و أصبحت تهدد السلم و الأمن الدوليين.

و يمكن تلخيص النتيجة الجرمية في :

1- **خطف وسيلة النقل الجوية:** أي إنتزاعها من المكان الذي تتواجد فيه و تحويل مسارها، و توجيهها إلى غير الوجهة المحددة لها، أو السيطرة عليها، و يستوي أن يكون

(1) المادة 87 مكرر قانون العقوبات الجزائري.

(2) علي عبد القادر القهوجي، شرح قانون العقوبات، (القسم العام)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر 2002، ص 23.

(3) عبد الله سليمان، شرح قانون العقوبات الجزائري، (القسم العام)، الطبعة الخامسة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2006، ص 110.

(4) هيثم احمد حسن الناصري، المرجع السابق، ص 135.

(5) الأخضر دهيمي، المرجع السابق، ص 135.

الخطف و تغيير المسار بالقوة أو التهديد سواء كان بالسيطرة أثناء التحرك أو الوقوف و إن كان الخطر و الضرر يكون غالباً أكثر جسامة أثناء التحرك و هذا ما يأخذ بعين الإعتبار عند تقدير الجزاء (1).

2- **تعريض الركاب للخطر:** و تتوفر هذه النتيجة حتى و لو كان الذي تعرض للخطر بعض الأشخاص الموجودين بوسيلة النقل و ليس كلهم كما لا يشترط أن يحدث إصابة لأي أحد (2).

لكن بالنسبة للشروع في هاته الجريمة فإنه لايتطلب تحقيق نتيجة جرمية، فالشروع في عملية الإختطاف يعتبر جريمة ، و يكتمل هذا الركن بتوافر العناصر السابقة (3).

### الفرع الثالث: العلاقة السببية

لقيام الركن المادي للجريمة، لا يكفي وقوع السلوك الإجرامي من الجاني و تحقق النتيجة الجرمية الضارة بل لابد أن تتسبب هذه النتيجة إلى السلوك الإجرامي أي أن تقوم بينها علاقة سببية بمعنى أن إرتكاب السلوك الإجرامي هو الذي أدى وحده إلى حدوث النتيجة (4)، و هو ذات الأمر بالنسبة لجريمة خطف و تحويل الطائرات فيجب أن يكون السلوك الصادر عن الجاني هو المتسبب في الخطف و تغيير وجهة الطائرة و ما حدث من آثار و نتائج (5).

و بالتالي فعلاقة السببية هي العلاقة بين الظاهرتين الماديتين هما الفعل و النتيجة الجرمية و في جريمة خطف الطائرات لا تثير هذه الرابطة أي مشاكل بسبب طبيعة هذه الجريمة يتضح لنا من خلال وقوع فعل الإختطاف أو التحويل للمسار لما يمتاز به من خصوصية فلا يتصور فيه الخطأ.

(1) محمود صالح العادلي، المرجع السابق، ص 143.

(2) المرجع نفسه، ص 149.

(3) هيثم أحمد حسن نصري، المرجع السابق، ص 193.

(4) فتوح عبد الله الشاذلي، القانون الدولي الجنائي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 301.

(5) محمود صالح العادلي، المرجع السابق، ص 144.



للبحث في مدى توافر العلاقة السببية ، بين الفعل و النتيجة الجرمية فإن هذه الرابطة تقوم على أساس نظرية الملائمة و مفادها أن السبب يعتبر سببا في النتيجة و لو ساهمت معه في إحداثها عوامل أخرى (1)، بحيث تكون النتيجة متوقعة وفق المجرى العادي للأمر و هذا على الرغم من أن المشرع الجزائري لم يعرف العلاقة السببية و لم يحدد لأي معيار لتقدير هذه العلاقة و التي كان من المفروض ذكرها في القسم العام من قانون العقوبات .

ذلك أن أصعب ما يواجهه القاضي هو الإسناد المادي الذي يبقي مسألة موضوعية تركه المشرع لمحض سلطته التقديرية إسوة بما فعله معظم التشريعات العالمية و سببه كون جريمة خطف الطائرات جريمة إرهابية و بالتالي فهي تعتبر جنائية بحكم القانون و منه فإن الحكم الصادر عن محكمة الجنايات يكون بالرجوع إلى إقتناع القاضي (2) في تقدير هاته العلاقة و الإسناد المادي لها ، ذلك أن الواقع قد يمدنا بالعديد من الإحتمالات التي قد يعجز المشرع عن حصرها في نصوص قانونية.

### المطلب الثالث

#### الركن المعنوي

لقيام أي جريمة يجب أن يتوافر فيها ركنا معنويا و هو الذي ينسب السلوك الإجرامي لنفسية صاحبه ، و انه الإرادة التي يقترن بها الفعل ، إذ هو العلاقة التي تربط بين ماديات الجريمة و شخصية الجاني ، و هي نية داخلية يضمها الجاني في نفسه (3)، كما هو إرادة الخروج على القانون بعمل أو إمتناع ، و هو إرادة الإضرار بمصلحة يحميها القانون الذي يفترض العلم به عند الفاعل (4) .

(1) أحسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري العام، الجزء الأول، الطبعة الثالثة، دار هومة ، 2006، ص105.

(2) المادة 307 من قانون الإجراءات الجزائية.

(3) أحسن بوسقيعة ، المرجع السابق، ص 103 .

(4) ريني غارو، الموسوعة الجنائية في قانون العقوبات العام و الخاص، ( ترجمة لين صلاح مطر)، دار الحلبي الحقوقية، دون سنة نشر، ص 82.

و يتخذ الركن المعنوي إما كقصد عام بعنصريه العلم و الإرادة ( الفرع الأول ) و كما هو الحال بالنسبة للجرائم الإرهابية و التخريبية فإن جريمة خطف و تحول الطائرات تتوفر هي الأخرى على قصد خاص ( الفرع الثاني ).

### الفرع الأول: القصد العام

و القصد العام هو إتجاه إرادة الجاني إلى إتيان الفعل المادي المكون للجريمة على نحو الذي وصفه القانون و إلى النتيجة التي حددها القانون، و لكي يتوفر القصد الجنائي العام في أي جريمة على العموم و خطف و تحويل الطائرات على العموم لابد من توافر عنصريه :

#### أولاً : العلم

و هو المعرفة الكاملة و التامة للأفعال المرتكبة، و على أن الأفعال التي يقوم بها الجاني سواء كانت ببث الرعب بإستخدام القوة أو التهديد بإستخدامها للسيطرة على الطائرة أو تغيير مسارها، مع العلم أن افعاله هاته غير مشروعة و تؤدي إلى نتيجة جرمية في المجرى العادي للأمور ، ذلك أنه من البديهي بسيطرته على الطائرة سيعرضها إلى الخطر مهما كان الباعث على إرتكابها، فالعبرة بمعرفة الجاني بالأفعال التي يقوم بها و ليس معرفة القانون الذي يحرمها (1) و تنص المادة 60 من الدستور على أنه لا عذر بجهل القانون.

#### ثانياً: الإرادة

تعرف الإرادة بأنها نشاط نفسي إتجه إلى تحقيق غرض (2)، و هي تمثل جوهر القصد و عنصره الإنساني، و الإرادة قانونا هي التصرف الذي يحدث الأثر و الذي يقوم به الجاني بمحض إرادته و لا يجب أن يشوب هاته الإرادة عيب كالغلط و التدليس و الإكراه، و يجب أن يكون الشخص مسؤولاً جزائياً لتتوفر لديه الإرادة، فالمجنون ليس له إرادة ، أما بالنسبة

(1) محمد زكي أبو عامر، شرح قانون العقوبات، الطبعة الأولى، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2000، ص 63 .

(2) محمود نجيب حسني، شرح القانون العقوبات،(القسم العام)، الطبعة الأولى، دار المطبوعات الجامعية، 2000، ص 82.

للأهلية فالقاعدة العامة في المسؤولية الجزائية تتفرق بين البالغين و القصر و ذلك بسن 18 سنة في الجرائم العادية (1) ، غير أنه في جريمة خطف و تحويل الطائرات و بإعتبارها جريمة إرهابية فيتابع الشخص الذي بلغ 16 سنة مع البالغين لما تمتاز به هاته الجريمة من خطورة (2) .

### الفرع الثاني: القصد الخاص

القصد الخاص في جريمة خطف و تحويل الطائرات، على غرار معظم الجرائم يتمثل في غاية يتطلبها القانون، و ان يكون الفعل المادي المكون للجريمة قد ارتكب في سبيلها (3)، و بالرجوع إلى قانون العقوبات الجزائري نجد أن المشرع قد نص على هاته الجريمة في مادتين.

الأولى هي المادة 87 مكرر المعدلة بموجب القانون 14-01 حيث أضيفت هذه الجريمة كأحد الأعمال الإرهابية و التخريبية، بالتالي أصبحت هي الأخرى تستوجب قصدا خاصا مثلها مثل أي عمل من الأعمال الإرهابية المذكورة في نص المادة سالفة الذكر.

بدراسة نص المادة 87 مكرر نجد أنه لتحديد القصد الخاص أورد المشرع صيغة تفيد على هذا الأخير، وهي <<... كل فعل يستهدف أمن الدولة...>>، حيث أن جميع الأعمال الإرهابية المذكورة في نص المادة بما فيها جريمة خطف و تحويل الطائرات ترتكب في سبيل تحقيق هذا الغرض أو القصد الخاص المتمثل في الإعتداء و المساس بأمن الدولة، و هو ما يعد أهم خصائص التي يجب أن تتوفر إلى جانب السلوك الإجرامي حتى نكون بصدد جريمة الإرهابية(4).

(1) المادة 442 قانون إجراءات جزائية.

(2) المادة 249 القانون نفسه.

(3) أحسن بوسقيعة، المرجع السابق، ص 106.

(4) عبد القادر عدو، مبادئ قانون العقوبات الجزائري، (القسم العام: نظرية الجريمة- نظرية الجزاء)، دار هومه، الجزائر 2010، ص 297.

الثانية هي المادة 417 مكرر، و التي جاءت هي الأخرى و نصت على خطف الطائرات والسيطرة عليها، لكن بدراسة هاته المادة نجد انها لم تحدد لنا قصدا خاص بذاته متعلق بهاته الجريمة على وجه الخصوص، إذ بعلم الجاني و إتجاه إرادته إلى إتيان هاته الأفعال دون قصد خاص تقوم الجريمة .

و منه نجد أن جريمة خطف و تحويل الطائرات جريمة عمدية يكفي لتوفرها توافر الركن المعنوي لدى الخاطف بعلمه أن لا حق له في السيطرة عليها ، و أن تتوفر أيضا الإرادة الأثمة التي تقرر إرتكاب الفعل ومنه نكون بصدد الأفعال المذكورة في نص المادة 417 مكرر، و إن توافر قصد خاص متمثلا في المساس بأمن الدولة هنا نكون أمام أحد صور الأعمال الإرهابية المنصوص عليها في المادة 87 مكرر .

### خلاصة الفصل

نستخلص أن المشرع الجزائري نص على جريمة خطف و تحويل الطائرات سواء كأحد أعمال الهدم والتخريب و الأضرار الناتجة عن تحويل إتجاه وسيلة نقل أو كأحد الأعمال الإرهابية و التخريبية، لما تكتسبه هاته الجريمة من خصائص أهمها بث الرعب والإعتداء على سلامة و أمن المواطنين و بالأخص المستخدمين للطائرة كوسيلة نقل، فهي بالإجمال قيام شخص بمفرده أو بالإشتراك مع الغير بصورة غير مشروعة و غير قانونية بالسيطرة على طائرة أو تغيير مسارها بإستخدام القوة أو التهديد بإستخدامها مهما كان الباعث أو الدافع إلى إرتكابها سياسيا إقتصاديا أو شخصيا و ذلك بالرجوع إلى الأحوال و الظروف المحيطة بالجاني، إذ نجد أنها تعد فعلا محرما و مستهجن سواء من قبل المجتمع على المستوى الوطني أو الدولي، و هذا ما نلمسه في الإتفاقيات التي تجرم هذا السلوك و كذلك من خلال إنضمام الجزائر لها و تكريسها ضمن القانون الداخلي بنصوص خاصة في قانون العقوبات. بإعتبارها أحد الجرائم الموصوفة بأنها أعمال إرهابية أو تخريبية مما أضفى عليها إمكانية تطبيق بعض الإجراءات الخاصة المتعلقة بهذه الأخيرة و التي تسمح بتسهيل عملية متابعة و ردع هاته الجريمة .