

بعد تحديد ماهية جريمة خطف الطائرات و القواعد الموضوعية المتعلقة بها باعتبارها أحد الأسس التي لا يمكننا مكافحة هذه الظاهرة الإجرامية دون التطرق إليها من خلال تحديد مفهومها و الذي من خلالها يمكننا تحديد السبل و النقاط التي تبنى عليها إجراءات المكافحة.

وبالرجوع إلى الإتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية، نجدنا قد سعت إلى تكريس العديد من القواعد و الإجراءات كل هذا في سبيل قمع الجريمة و الحد من خطورتها و ضررها على الخصوص لما تمتاز به هاته الجريمة من أثر بالغ على المجتمع الداخلي او الدولي. لذا فإن القواعد الإجرائية و الجهود الدولية في هذا المجال جاءت لإستكمال دور القواعد الموضوعية و منه قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين:

المبحث الأول: القواعد الإجرائية لقمع جريمة خطف و تحويل الطائرات

المبحث الثاني: الجهود الدولية في مكافحة الجريمة

المبحث الأول

القواعد الإجرائية لقمع جريمة خطف و تحويل الطائرات

في إطار إستكمال المسعى الذي جاء به كل من العرف، القانون الدولي و كذلك التشريعات الداخلية، في إطار مكافحة جريمة خطف و تحويل الطائرات من خلال مجموع القواعد الموضوعية التي رصدت لهذا الغرض، فإنه بالموازاة مع ذلك تم إقرار العديد من القواعد الإجرائية التي وضعت لإستكمال هدف تلك القواعد الموضوعية و ذلك في سبيل مكافحة جريمة خطف و تحويل الطائرات و قد تضمنت تلك القواعد تحديد كيفية إنعقاد الإختصاص القضائي للدول المتعاقدة في سبيل متابعة هذه الجريمة (مطلب أول) و كذلك إجراءات المتابعة الجزائية ضمن التشريع الوطني خصوصا بعد أن تم إضافة هذه الجريمة ضمن صور الأعمال الإرهابية (مطلب ثاني) بالإضافة إلى العقوبة المقررة (مطلب ثالث).

المطلب الأول

إنعقاد الإختصاص الجنائي

يعرف الإختصاص بصفة عامة أنه سلطة الدولة في ممارسة جميع سلطاتها داخل حدودها، و قد غلب إستعمال عبارة الإختصاص بمعنى سلطة المحاكم بالنظر في القضايا التي ترفع إليها.

لذا سوف نتطرق في هذا المطلب لموضوع تحديد الدولة أو الدول صاحبة الإختصاص القضائي الجنائي بالنظر في جريمة خطف الطائرات و ذلك على ضوء قواعد القانون الدولي (فرع أول) و كذلك إنعقاد الإختصاص على ضوء أحكام الإتفاقيات الدولية ذات الصلة بجريمة خطف الطائرات (فرع ثاني) و نحدد موقف المشرع الجزائري بالنسبة لمسألة الإختصاص في هاته الجريمة (فرع ثالث).

الفرع الأول: الإختصاص القضائي وفقا لقواعد القانون الدولي

عبارة الإختصاص تعني سلطة المحاكم بالنظر في القضايا وفقا لمبدأ السيادة، فالدولة هي التي تحدد مدى سلطة محاكمها في النظر في القضايا، و ذلك وفقا للقانون الدولي العرفي التي تمارس الدول إختصاصها الجنائي وفقا للمبادئ التالية (1):

أولا: مبدأ الإقليمية

و أساس هذا المبدأ هو سيادة الدولة على مجال إقليمها(2)، بحيث تمارس سلطاتها سواء التشريعية ، التنفيذية أو القضائية داخل هذا الإقليم على الجرائم التي ترتكب فيه دون النظر إلى جنسية الفاعل، و تأخذ بهذا المبدأ معظم التشريعات الجنائية(3)، و هو ذات الأمر بالنسبة للمشرع الجزائري الذي أخذ بهذا المبدأ بنصه >> يطبق قانون العقوبات على كافة الجرائم التي ترتكب في أراضي الجمهورية كما يطبق على الجرائم التي ترتكب إذا كانت تدخل في إختصاص المحاكم الجزائرية طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية<<(4) .

لكن الملحوظ في إستخدام لفظ " الأراضى " في النص بالعربية على خلاف النص الفرنسي الذي إستخدم مصطلح Territoire أي الإقليم و هو أوسع و أشمل من الأراضى، فإن أخذنا بالمفهوم الضيق لنص المادة بالغة العربية فإننا بذلك نستثني الإقليم الجوي من نطاق تطبيق قانون العقوبات .

إلى جانب الإقليم الدائم الممثل في (الأرض، الجو، البحر) يوجد إقليم الحكمي و هو ما يبنى عليه الإختصاص القضائي فيما يخص جرائم إختطاف الطائرات، فإن كانت الطائرة

(1) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي، مرجع سابق، ص 100.

(2) يتكون إقليم الدولة من الأراضى التي تبينها الحدود السياسية للدولة و كذلك المياه الإقليمية، حسب ما تقرره أحكام قانون البحار، و الإقليم الجوي المتمثل في طبقات الجو التي تعلق الإقليم الأرضي و المائي و الذي يمتد إلى ما لا نهاية.

(3) - المادة 1/06 من قانون العقوبات الإيطالي

- المادة 2/113 من قانون العقوبات الفرنسي

- المادة 01 من قانون العقوبات البلجيكي.

(4) المادة 03 من قانون العقوبات الجزائري .

على مستوى الإقليم الدائم فهذا لا يثير إشكالا لكن في حالة الطيران خارج هذا الإقليم يثار لنا مشكل تحديد الإختصاص القضائي.

ثانيا: مبدأ الشخصية

وذلك يعني أن التشريع الجزائري لا يتقيد بإقليم الدولة بل أثناء ممارسة الدولة لإختصاصها الجنائي، تنظر إلى الأشخاص الذين يحملون جنسية هذه الدولة، سواء إرتكبو جرمهم داخل دولتهم أو خارجها، و يعد ذلك ضمانا أفضل للمتهم في أن يحاكم أمام القضاء الوطني⁽¹⁾ ، و لمبدأ الشخصية وجهان الأول مبدأ الجنسية الإيجابي و الثاني مبدأ الجنسية السلبية .

1- الجنسية الإيجابية: و يمثل هذا المبدأ في سلطة تطبيق قانون الدولة على مواطنيها الذين غرتكبوا جرائم خارج إقليم الدولة، و ذلك بغض عدم إفلاتهم من العدالة⁽²⁾ ، و منه نجد إمكانية إخضاع المواطنين الذين يرتكبون جرائم على طائرات أجنبية أثناء تحليقها خارج إقليم تلك الدولة لسلطتها القضائية⁽³⁾ .

2- الجنسية السلبية: وفقا لهذا المبدأ و في حالة التي يكون المجني عليه أحد مواطني الدولة و الجريمة وقعت خارج إقليمها، فلهاته الدولة إمكانية أن تتطالب بممارسة إختصاصها وهذا من غير المعقول أن يحمل كل شخص قانون بلده كي يحميه و يطبق على غيره .

لذلك أن المشرع الجزائري يطبق مبدأ الجنسية الإيجابية على حالات خطف و تحويل الطائرات إذ ينص في قانون الإجراءات الجزائية حيث كل واقعة موصوفة أنها جناية أو جنحة معاقب عليها في القانون الجزائري إرتكبها جزائري خارج إقليم الجمهورية يجوز أن تتابع و يحكم فيها في الجزائر، غير أنه لا يجوز المتابعة أو المحاكمة إلا إذا عاد الجاني

(1) عصام عبد الفتاح عبد السميع مطر، الجريمة الإرهابية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 270.

(2) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي، مرجع سابق، ص 102.

(3) هيثم أحمد حسن الناصري، مرجع سابق، ص 249.

للجزائر و لم يثبت عليه حكم نهائي في الخارج، و إذا ثبت أه قضى العقوبة في حالة الحكم بالادانة أو سقطت بالتقادم أو تم العفو عنه⁽¹⁾ .

ثالثا: مبدأ العينية

يمكن تطبيق هذا المبدأ على جريمة خطف و تحويل الطائرات بإعتبارها جريمة إرهابية و على درجة كبيرة من الخطورة تمس بسلامة الدولة الجزائرية و ذلك بالرجوع إلى النص الوارد في المادة 588 من قانون الإجراءات الجزائرية >> كل أجنبي إرتكب خارج الإقليم الجزائري بصفته فاعلا أصليا او شريك في جناية أو جنحة ضد سلامة الدولة الجزائرية <<...، إذ يتصور المساس بسلامة أمن الدولة الجزائرية مثلا من خلال إختطاف طائرة يتواجد بها من هم على قدر من الأهمية مثل الرئيس و الوزراء أو توجيه الطائرة نحو مراكز حساسة بالدولة ، و يفسر هذا المبدأ تفسيراً واسعاً كون الدولة هي الوحيدة المخولة لتقدير المساس بسلامة امنها⁽²⁾ .

رابعا: مبدأ الإختصاص العالمي

و هو أن يكون لكل دولة ولاية القضاء في أية جريمة، بصرف النظر عن مكان وقوعها أو مساسها بمصالحها أو جنسية مرتكبها أو المجني عليه، ذلك أن هذه الجرائم ذات صفة دولية، بإعتبارها جرائم مخلة بأمن و سلامة المجتمع الدولي ، و هو ذات الأمر بالنسبة لجريمة خطف و تحويل الطائرات بسبب مساسها بسلامة و أمن المواصلات الجوية و التي هي ذات أهمية بالغة في المجتمع الدولي على الرغم من أن النصوص القانونية لا تنص على هذا المبدأ ، إلا أنها تخضع لأحكام الإتفاقيات الدولية و قواعد القانون الدولي العرفي فنجد مثلا أن القبض على الجاني يخول الإختصاص لمحاكم الدولة⁽³⁾ .

(1) المادة 583 من قانون الإجراءات الجزائرية.

(2) بارش سليمان، شرح القانون الجنائي الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 1992، ص103.

(3) هيثم أحمد حسن الناصري، مرجع سابق، ص 253.

الفرع الثاني: الإختصاص القضائي وفق الإتفاقيات الدولية ذات الصلة بجرائم إختطاف الطائرات

بالرجوع إلى أحكام إتفاقية طوكيو 1963، نجدها لم تعالج على وجه الخصوص جريمة خطف الطائرات، و كذلك لم تحدد الإختصاص الجنائي على الرغم من ان المادة 11 أعطت الدول الأطراف الحق في إتخاذ الإراءات المناسبة بشأن الخاطفين، لكن الإتفاقية تعرضت للإختصاص فيما يتعلق بالرائم و الأفعال المرتكبة على متن الطائرات. أما إتفاقية لاهاي 1970 و مونتريال 1971 فنجدهما نصتا على الإختصاص الجنائي بشأن جريمة إختطاف الطائرات، دون معالجة مسألة الأولوية في ممارسة الإختصاص⁽¹⁾، ومن خلال هاته الإتفاقيات يمكن تحديد الإختصاص للدول الأتية

أولاً: دولة التسجيل

أوجبت الإتفاقيات المتعلقة بإختطاف الطائرات على الدول المتعاقدة أن تتخذ ما يلزم من إجراءات لتأسيس إختصاصها القضائي إذا كانت تلك الدولة قد تم تسجيل تلك الطائرة بها⁽²⁾، ذلك على إعتبار ان دولة العلم أحرص الدول على محاكمة المتهم، و ما نصت عليه الإتفاقيات يتفق مع ما يعمل به في معظم القوانين الوطنية و التي تنص على إختصاصها بالنظر في الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات أينما كان الإقليم التي تتواجد به الطائرة أثناء وقوع الجريمة، و بالرجوع الى الإتفاقيات الثلاث فنجد أنها تنص على أن الدول المتعاقدة فيما بينها مؤسسات مشتركة للنقل الجوي أو وكالات نقل دولية تستعمل طائرات غير مسجلة في دولة بعينها، تقوم تلك الدول المتعاقدة تبعاً لظروف الحالة بتسمية

(1) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي، مرجع سابق، ص 106.

(2) - المادة 1/02 من إتفاقية طوكيو 1963.

- المادة 04 من إتفاقيتي لاهاي 1970 و مونتريال 1971.

دولة فيما بينها (1) تعد في مجال أغراض هذه الإتفاقية كدولة التسجيل ، و عليها ان تخطر بذلك منظمة الطيران المدني و التي تقوم بدورها بإخطار جميع الدول الأطراف.

ثانيا: دولة الهبوط

بالرجوع إلى الإتفاقيات الثلاث ذات الصلة بخطف الطائرات، نجدها أعطت الدول المتعاقدة الحق في ممارسة إختصاصها القضائي ، و ذلك في حالة هبوط الطائرة المختطفة على أراضيها و المتهم على متنها (2) .

و منه لتحريك الإختصاص الجنائي يجب توافر شرطين أولهما الهبوط بالطائرة على الحدود الإقليمية للدولة المعنية مباشرة الإختصاص و وجود المختطف على متنها.

لكن منح دولة الهبوط ممارسة الإختصاص كان محل مناقشة في مؤتمر منظمة الطيران المدني I.C.A.O على أساس إنعدام وجود رابطة قانونية تبرر منها تلك السلطة (3) لكن بالرجوع إلى الإتفاقيات نجد أن تبيير هذا المنح يعود إلى أن جريمة خطف و تحويل الطائرات من الجرائم المستمرة و التي لا تنتهي إل بترك الخاطف للطائرة أو الهبوط بها، كما نجد أن هذا المبدأ مستمد من جريمة القرصنة السابقة العهد على خطف الطائرات، و ذلك من إتفاقية جنيف 1958 لأعالي البحار التي تعطي كل دولة الحق في القبض على أي سفينة أو طائرة تقوم بأعمال القرصنة في أعالي البحار.

كما أنه لتحقيق الردع ضد جريمة خطف و تحويل الطائرات، فإن دولة الهبوط أهم الدول بشأن الطائرات المختطفة فهي الدولة الوحيدة التي تستطيع ممارسة الإجراءات تجاه عملية الإختطاف ذلك ان الطائرة محل الخطف تتواجد عل إقليمها، بالإضافة إلى عدم تمكن

(1) بدر عبد اللطيف ياقوت، مرجع سابق، ص 161.

(2) المادة 1/6-4 من إتفاقية لاهاي 1970.

(3) I.C.A.O, doc 8877, LC/161.p 50 .

الجاني من الفرار⁽¹⁾ ، و نجد أن الإتفاقيات أوجبت بعض الإجراءات اللازمة بشأن الجاني التي تخص دولة الهبوط في مجال إختصاصها نذكر منها:

1- حبس المتهم إحتياطيا أو إتخاذ أي تدابير أخرى تضمن بقاءه في إقليمها حتى لا يتمكن من الهرب، على ألا يستمر هذا الحبس إلا الفترة اللازمة لمحاكمته جنائيا أو تسليمه.

2- تمكين المتهم المحبوس إحتياطيا من الإتصال الفوري بالممثل الشرعي للدولة التي ينتمي إليها مع تقديم كافة التسهيلات اللازمة لذلك⁽²⁾ .

3- أن تقوم الدولة التي هبطت الطائرة على أراضيها، و بدون تاخير بإخطار دولة التسجيل أو الدولة التي ينمي إليها الشخص الموضوع تحت القبض بحقيقة هذا الإجراء.

4- محاكمة الجاني أو المتهم وفق أحكام التشريعات الوطنية لدولة الهبوط و إذا لم ترغب الدولة في محاكمته فعليها تسليمه وفقا لقواعد التسليم التي يحدده التشريع الوطني⁽³⁾ .

ثالثا: دولة المركز الرئيسي أو الإقامة الدائمة لمستأجر الطائرة

بسبب ظهور فكرة إستئجار الطائرات المدنية من بعض الدول و بعض الشركات ذلك لدعم أسطولها الجوي للنقل، لعدم قدرتها على الشراء أو لأي سبب آخر، فنجد أن إتفاقية لاهاي و مونتريال منحت الإختصاص القضائي في حالة وقوع جريمة مثل خطف طائرة إبي الدولة التي يوجد بها المقر الرئيسي أو الإقامة الدائمة للمستأجر سواء كان دولة أو شخص أو شركة و ذلك بصرف النظر عن جنسية المستأجر⁽⁴⁾ .

(1) إبراهيم محمد الفاني، قضية لوكرابي و مستقبل النظام الدولي، (الأبعاد السياسية و الإستراتيجية القانونية)، طبعة أولى، مركز دراسات العالم الإسلامية، 1992، ص 170.

(2) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي، مرجع سابق، 115.

(3) علي بن فايز الجحني، الإرهاب الفهم المفروض للإرهاب المفروض، الطبعة الأولى، مركز الدراسات و البحوث أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 2001، ص 87.

(4) المادة 2 و 5 من الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب الموقعة بالقاهرة في 22 أبريل 1998 .

رابعا: إختصاص الدولة التي يوجد فيها المتهم و ترفض تسليمه

بالإضافة إلى الإختصاص الذي صرحت به الإتفاقيات الدولية ذات الصلة بجريمة خطف الطائرات يجوز للدول المتعاقدة ، تأسيس إختصاصها الجنائي بشأن جريمة إختطاف الطائرات وفقا لقانونها الوطني مثال ذلك تأسيس الإختصاص و فقا لمبدأ الشخصية الجنسية او العينية(1) .

الفرع الثالث: موقف المشرع الجزائري

بالنسبة لموقف المشرع الجزائري في مسألة إنعقاد الإختصاص الجنائي، نجده أخذ بجنسية الطائرة لتطبيق القانون الوطني على جريمة خطف الطائرات و تحويل مسارها سواء من حيث النص على ذلك في قانون الطيران المدني كقانون خاص (2) ، أو من خلال تكريس هذا الأساس في قانون الإجراءات الجزائية بالنص >> تختص الجهات القضائية الجزائرية بنظر الجنايات و الجرح المرتكبة على متن طائرات جزائرية أي كان مرتكبها << (3) .

و بالرغم من أن المشرع الجزائري أخذ بجنسية الطائرة أي بقانون العلم إلا أنه أورد إستثناء على ذلك و قضى بخضوع الجرائم التي ترتكب على متن طائرات أجنبية للقضاء الجزائري إذا كان الجاني أو المجني عليه جزائري الجنسية أو هبطت بالجزائر بعد وقوع الجناية أو الجنحة (4)، و نجد أن الإستثناءات التي في هذا المجال -اي الجرائم المرتبطة بالطائرات بما فيها الخطف و تحويل المسار- تحقق السيادة و حماية مصالح الدولة بالإضافة الى تحقيق العدالة الجنائية إذ تتوافر أدلة الإثبات في مكان إرتكاب الجريمة و يسهل التحقيق

(1) - المادة 3/2 من إتفاقية طوكيو 1963.

- المادة 2/4 من إتفاقية لاهاي 1970.

- المادة 2/5 من إتفاقية مونتريال 1971 .

(2) المادة 20 من القانون 06-98 المؤرخ في 27 يونيو 1998، المحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الجزائري.

(3) المادة 1/591 من قانون الإجراءات الجزائية

(4) المادة 2/591 من القانون نفسه.

فيها فيكون القاضي الإقليمي اقدر على تحديد مسؤولية مرتكبها بالإضافة الى تحقيق الردع العام (1) .

أما بالنسبة للمحكمة المختصة بالنظر في هاته الجريمة، فنجد أن الأمر 95-10 ألغى المرسوم التشريعي 92-03 الذي أنشئ المجالس القضائية الخاصة و أعاد الإختصاص للنظر في الجرائم الإرهابية للمحاكم العادية طبقا لما نصت عليه المادة 248 إجراءات الجزائية ، وخص المشرع المحاكمة بمميزات من شأنها تحقيق العدالة سواء كانت الجريمة إرهابية أو جريمة من جرائم العادية(2).

كما منح المشرع محكمة الجنايات بصلاحيه الفصل في الأفعال الموصوفة بجنايات ، و كذا الجنح و المخالفات المرتبطة بها، و الجرائم الموصوفة إرهابية و تخريبية المحالة إليها بقرار من غرفة الإتهام(3)، و منه فإن إنعقاد الإختصاص للقضاء الجزائي في خطف و تحويل الطائرات يحال إلى محكمة الجنايات التي يحال إليها المتهم على حسب دائرة الإختصاص(4)، كما نجد حاليا نوع من التداخل في الإختصاص بين المحاكم العسكرية التي يؤول إختصاص البت في الجنايات ضد أمن الدولة ، من ضمنها الجرائم الإرهابية أو التخريبية(5)، كما نجد أنه يمكن تمديد إختصاص المحكمة في جريمة الإرهاب إلى دائرة إختصاص محاكم أخرى(6).

(1) يسر أنور علي، شرح النظرية العامة للقانون الجنائي، الطبعة الأولى، جامعة عين الشمس، القاهرة، مصر، 1990، ص 157.

(2) ضيف مفيدة، سياسة المشرع في مواجهة الظاهرة الإرهابية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2009-2010، ص 114 .

(3) المادة 248 من قانون الإجراءات الجزائية .

(4) عصام عبد الفتاح السميع مطر، مرجع سابق، ص 225 .

(5) المادة 25 قضاء عسكري >> تختص المحاكم العسكرية الدائمة خلافا لأحكام المادة 248 من قانون الإجراءات الجزائية بالفصل في الجرائم المرتكبة ضد أمن الدولة وفقا لنص الوارد في القانون العقوبات و ذلك عندما تزيد عقوبة الحبس على مدة خمس سنوات، و عندما تكون الجريمة من نوع الجنحة فلا تختص المحاكم العسكرية بها إلا إذا كان الفاعل عسكريا أو مماثلا له <<

(6) المادة 5/392 من قانون الإجراءات الجزائية .

المطلب الثاني

المتابعة الجزائية

إستكمالا للتعديلات التي أدخلها المشرع الجزائري على قانون العقوبات خص قانون الإجراءات الجزائية بتعديل في بعض نصوصه، و المهم في هذا الأمر أن المشرع جاء بالعديد من التعديلات التي خص بها مكافحة الجرائم الإرهابية على وجه الخصوص، و كما ذكرنا أن المشرع إعتبر جريمة خطف و تحويل مسار الطائرات من الجرائم الموصوفة بأعمال إرهابية و تخريبية بموجب المادة 87 مكرر من قانون العقوبات المعدلة بموجب المادة 02 من القانون 01-14 .

لذا سوف نسلط الضوء على مرحلة البحث و التحري (الفرع الأول) و مرحلة التحقيق الإبتدائي (الفرع الثاني) و ذلك من خلال ما جاء به المشرع من خصوصية.

الفرع الأول: إجراءات البحث و التحري

و يشمل التعديل الذي جاء بها المشرع بها في الأمر 95-10 من تمديد لأختصاص الضبطية القضائية و التوسع في إجراءات التحقيق بخصوص بعض الجرائم منها الجرائم الموصوفة بأنها أفعال إرهابية أو تخريبية .

أولا: الإختصاص المحلي لضباط الشرطة القضائية

أقر قانون الإجراءات الجزائية المعدل، إختصاصا وطنيا لضباط الشرطة القضائية في البحث و التحري و معاينة الجرائم الموصوفة بأنها أفعال إرهابية أو تخريبية (1) ، حيث نصت الفقرتين الأخيرتين من المادة 16 من قانون الإجراءات الجزائية، على أن إختصاص ضباط الشرطة القضائية يمتد إلى كامل الإقليم الوطني في الجرائم الموصوفة بأعمال أو إرهابية أو تخريبية و هذا بالنظر إلى خصوصية هاته الجرائم، و بالخصوص جريمة خطف و تحويل الطائرات التي تمتاز بها كون ظهر الطائرة يعتبر إقليميا حكما ، و بالنظر إلى

(1) ضيف مفيدة، مرجع سابق، ص 125.

هاته النقطة فإن أنعقاد الإختصاص يكون في مكان الهبوط ، و قد يمكن تصور تجاوز الإختصاص في حالة الملاحقة للطائرة فتتجاوز منذائرة إختصاص لأخرى .

ثانيا: الإختصاص النوعي لضباط الشرطة القضائية

من حيث التفتيش: خلافا لما نصت عليه المادة 45 من قانون الإجراءات الجزائية من ضمانات هامة في مرحلة البحث و التحري عن الجرائم عندما تتعلق بالحفاظ على السر المهني، و هو مايدل على أن المشرع خص الجريمة الإرهابية بإجراءات تخرج من نطاق الجرائم العادية، حيث أن الأصل في التفتيش حسب المادة 45 أن يحصل بحضور صاحب المنزل أو يعني ممثل له، أما إذا إمتنع عن ذلك أو كان هاربا فيتم إستدعاء شاهدين من غير الموظفين الخاضعين لسلطة ضباط الشرطة القضائية، لكن في الفقرة الأخيرة إستثنى هذه الأحكام فيما يتعلق بالجرائم الإرهابية و التخريبية، و ذات الإستثناء طبق على ساعات التفتيش إذ خلاف العادة يتم التفتيش في كامل ساعات النهار و الليل.

و قد يلاحظ أن تطبيق هاته الأحكام على جريمة خطف الطائرات و تحويل مسارها، و كونها جريمة إرهابية، بالإضافة إلى ما تمتاز به من خصوصية من إرتكابها، فقد يكون إرتكاب الجريمة على متن الطائرة أو على الأرض فيتصور هذه الفكرة مثلما حدث في أحداث سبتمبر 2001 إذ تم إختراق نظام توجيه الطائرات الأربع و السيطرة عليها من قبل الجماعة لضمان تحقيق الخطف.

من حيث التوقيف للنظر: نجد فيما يتعلق بالجرائم الموصوفة بأفعال إرهابية و تخريبية أنه يمكن تمديد أجال الإيقاف للنظر في الحالات العادية و المتمثل في 48 ساعة إلى خمس مرات مع وجوب إذن مكتوب من وكيل الجمهورية .

و نجد أن هذا ما أوصت به الإتفاقيات الثلاث ذات الصلة بجريمة خطف و تحويل الطائرات ، و ذلك بتخاذ الإجراءات الازمة لضمان عدم إفلات المجرم و أخذ الإحتياطات اللازمة و تركت المجال للتشريعات الوطنية لتحديد هاته الإجراءات(1) .

إعتراض المراسلات و تسجيل الصوت و التقاط الصور: هذا ما إستحدثه القانون 06-23 المؤرخ في 20/11/2006 المعدل لقانون الإجراءات الجزائية بعض الصلاحيات في مواجهة الجريمة الإرهابية من بينها إعتراض و بتسجيل الأصوات و التقاط الصور (2) .

الفرع الثاني: مرحلة التحقيق الإبتدائي

في إطار مواجهة الظاهرة الإرهابية على العموم بما فيها جريمة خطف و تحويل الطائرات نص المشرع على بعض القواعد الإستثنائية ، تسمح لقاضي التحقيق القيام بأعمال على خلاف القواعد العامة

أولا: من حيث إجراءات التفتيش

بموجب المادة 47 الجديدة و التي منحت للقاضي التحقيق سلطات واسعة في التحقيق بخصوص جرائم الإرهاب أو التخريب، بأن يكون له حق التفتيش ليل نهار عبر كامل التراب الوطني دون التقيد بأحكام المادة 45 إجراءات جزائية، كما أن قاضي التحقيق يحتفظ بإجراء الإنابة القضائية (3) ، فيكون لضابط الشرطة القضائية كامل إختصاصاته المتعلقة بالتفتيش و التحري و هذا في إطار المهمة المسندة إليهم بموجب الإنابة القضائية كما خولت ذات المادة لقاضي التحقيق إتخاذ تدابير تحفظية تلقائيا بناء على طلب من النيابة العامة بهدف حفظ أدلة الجريمة فميزة هذا الإستثناء بالنسبة لقاضي التحقيق هو أن القانون يسمح له سواء بنفسه أو بإنابة ضباط الشرطة القضائية للقيام به(4).

(1) الأخضر دهيمي، مرجع سابق، ص 210.

(2) المواد 65 مكرر 5 إلى 65 مكرر 10 من قانون الإجراءات الجزائية.

(3) نصت عليه المادة 139 إجراءات جزائية و تعنى تفويض قاضي التحقيق لضابط الشرطة القضائية للقيام بإجراء أو مجموعة إجراءات في إطار التحقيق الإبتدائي عدا الإستجواب و المواجهة .

(4) عصام عبد الفتاح عبد السميع مطر، مرجع سابق، ص 227 .

ثانيا: من حيث مدة الحبس المؤقت

و هو من أشد الإجراءات مساسا بحرية الأشخاص لذا منحها الدستور الجزائري للسلطة القضائية و التي لها وحدها إصدار هذا الأمر⁽¹⁾، ولكن هناك شروط و مبادئ يجب مراعاتها عند إتخاذ هذا الإجراء ، و بالرجوع إلى المرسوم الذي صادقت به الجزائر على الإتفاقية الثلاث نجد أنها تنص على أن كل دولة متعاقدة تبرر ذلك ، بإحتجاز أو بإتخاذ كل الإجراءات الأخرى التي تكفل وجود أي شخص مشتبه في إرتكابه لفعل من الأفعال المذكورة السابقة التي تمثل إعتداء على سلامة طائرة و يتم الإحتجاز أو إتخاذ الإجراءات الأخرى وفقا لقوانين الدولة⁽²⁾.

و منه تطبق أحكام قانون الإجراءات الجزائية بالنسبة للمشرع الجزائري ، بأن يؤسس الحبس على الأسباب المنصوص عليها في المادة 123، و مدة الحبس المؤقت في الأصل هي أربعة أشهر على إمكانية تمديده ، ففي الجنايات الموصوفة أعمال إرهابية و تخريبية يجوز لقاضي التحقيق أن يمدد فترة الحبس المؤقت خمس مرات حسب المادة 125 مكرر من قانون الإجراءات الجزائية كما يجوز له أن يطلب من غرفة الإتهام تمديد الحبس المؤقت في أجل شهر قبل إنتهاء مدته ، كما يمكن تجديد هذا الطلب مرتين ، و إذا ما قررت غرفة الإتهام تمديد الحبس المؤقت لا يمكن أن يتجاوز مدته على هذا النحو 12 شهرا⁽³⁾.

(1)المادتين 59 و 117 قانون الإجراءات الجزائية .

(2)المادة 13 فقرة 2 من المرسوم الرئاسي 95-214 .

(3) و يضاف إلى هذه المدة مدة أخرى عندما يحال الملف إلى غرفة الإتهام لإصدار قرار الإحالة لمحكمة الجنايات في المادة 197 مكرر من قانون الإجراءات الجزائية و هي مدة 8 أشهر عندما يتعلق الأمر بجنايات موصوفة بأفعال إرهابية و تخريبية أو عابرة للحدود الوطنية، و إذا لم يتم الفصل في هذه الأجل طبقا للمادة 197 مكرر يكون الإفراج التلقائي عن المتهم .

المطلب الثالث

العقوبات المقررة

على الرغم من أن إتفاقية طوكيو 1963 قد إعتبرت جريمة إختطاف الطائرات جريمة جنائية دولية، إلا أنها تركت العقوبات للتشريعات الوطنية دون أن تحدد للدول الأعضاء بأي إلتزام في هذا الشأن⁽¹⁾، و أمام هذا القصور فقد نصت المادة الثانية من إتفاقية لاهاي على أنه تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تجعل الإستيلاء الغير مشروع على الطائرات جريمة معاقب عليها بعقوبات قاسية، و يلاحظ أن هذه الإتفاقية هي الأخرى لم تحدد نوع العقوبة أو مقدارها تاركة ذلك الأمر للتشريعات الجنائية الداخلية .

إستجابت غالبية الدول للتوصيات الدولية و قررت توقيع أشد العقوبات و يتضح ذلك من خلال بعض التشريعات نجد منها المشرع الفرنسي قد نص في المادة 6-624 من قانون العقوبات على معاقبة كل شخص يتواجد على متن طائرة و هي في حالة طيران إذا قام بالإكراه و التهديد أو بإستعمال القوة بغرض الإستيلاء على الطائرة أو ممارسة سيطرته عليها و بالأشغال الشاقة من خمس سنوات إلى عشر سنوات و إذا نتج عن هذه الأفعال جروح أو مرض تكون العقوبة من عشر إلى عشرين سنة ، و في حالة حدوث وفاة شخص أو أكثر تكون العقوبة الأشغال الشاقة المؤبدة مع عدم الإخلال بتطبيق أحكام المواد المتعلقة بجرائم القتل و التي تصل عقوبتها إلى الإعدام⁽²⁾.

و أما في الولايات المتحدة الأمريكية تكون العقوبة الإعدام إذا قرر المحلفون ذلك، و في حال إستبدال عقوبة الإعدام بأي عقوبة أخرى يكون الحد الأدنى للعقوبة السجن لمدة عشر سنوات⁽³⁾، و أما بالنسبة للمشرع المصري، و وفقا للاحكام الواردة في المادة 88 من قانون

(1) يحي أحمد البناء، الإرهاب الدولي و مسؤولية شركة الطيران، دون طبعة، منشأة المعارف ، الإسكندرية، مصر، 1999، ص 11 .

(2) أبو زيد رضوان، القانون الجوي، (قانون الطيران التجاري)، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1983، ص 19.

(3) محمد المجذوب، مرجع سابق، ص 15.

العقوبات يعاقب بالسجن المشدد كل من إختطف وسيلة للنقل الجوي أو البري أو المائي معرضا سلامة ما بها للخطر.

و تكون العقوبة السجن المؤبد إذا إستخدم الجاني للإرهاب أو نشأ عن الفعل المذكور جروح من المنصوص عليها في المادتين 240 و 241 من هذا القانون لأي شخص كان داخل الوسيلة او خارجها أو إذا قام الجاني بمقاومة السلطات العامة أثناء تأدية مهامها لإسترجاع السيطرة و إستعادة الوسيلة و تكون العقوبة الإعدام إذا نشأ عن الفعل موت شخص داخل الوسيلة أو خارجها⁽¹⁾.

و أما بالنسبة للمشرع الجزائري نجده قد تتطرق إلى جريمة خطف و تحويل الطائرات من خلال نصين من قانون العقوبات ، حيث أدرجها في نص المادة 417 تحت الفصل الثالث الجنايات و الجنح ضد الأموال، من القسم الثامن الهدم و التخريب و الأضرار التي تنتج عن تحويل إتجاه وسائل النقل، كما نجده فد ادرجها ضمن الفصل الأول الجنايات والجنح ضد أمن الدولة من القسم الرابع مكرر الجرائم الموصوفة بأفعال إرهابية و تخريبية من المادة 87 مكرر و المعدلة بموجب القانون 01-14 ومنه يمكن تقسيمات العقوبات إلى عقوبات أصلية (فرع أول) و عقوبات تكميلية(فرع ثاني) و تحديد مدى إمكانية تطبيق الأعدار و حدود التخفيف على هاته الجريمة (فرع ثالث).

الفرع الأول: العقوبات الأصلية

بالرجوع إلى المرسوم الرئاسي رقم 95-214 المتضمن المصادقة على ثلاث إتفاقيات و بروتوكول تتعلق بالطيران المدني ، و بالتحديد المادة 02 من إتفاقية لاهاي نجدها أوصت بتعهد كل دولة متعاقدة بمعاينة الجريمة عقاب مشدد.

و هو ذات الأمر الذي إنتهجه المشرع الجزائري بتشديد العقوبة في هاته الجريمة، سواء من خلال نص المادة 417 مكرر و التي تنص >> يعاقب بالإعدام كل من إستعمل العنف أو

(1) عصام عبد الفتاح عبد السميع مطر، مرجع سابق، ص 268.

التهديد من أجل التحكم في طائرة على متنها ركاب أو السيطرة عليها»، و أما المادة 87 مكرر و التي إعتبرت جريمة خطف و تحويل الطائرات من الجرائم الإرهابية و التخريبية فنجد المشرع رفعها درجة واحدة مقارنة بجرائم القانون العام الأخرى⁽¹⁾ و تتمثل في :

- الإعدام إذا قرر المشرع لمرتكب إحدى الأفعال الإرهابية المنصوص عليها في المادة 87 مكرر عندما تكون العقوبة المنصوص عليها في القانون العام هي السجن المؤبد⁽²⁾.

- السجن المؤبد و ذلك عندما تكون العقوبة المقررة في القانون العام هي السجن المؤقت من عشر سنوات إلى عشرين سنة.

- السجن المؤقت تكون عقوبة الجريمة الإرهابية السجن المؤقت من عشر إلى عشرين سنة عندما تكون العقوبة المقررة في القانون العام هي السجن المؤقت من خمس إلى عشر سنوات.

هذا و تطبق أحكام المادة 60 مكرر من قانون العقوبات على الجرائم المنصوص عليها في المادة 87 مكرر⁽³⁾.

الفرع الثاني : العقوبات التكميلية

نلاحظ أن المادة 87 مكرر 9 من قانون العقوبات تنص على أنه ينطق بالعقوبات التبعية المنصوص عليها في المادة 6 من قانون العقوبات لمدة سنتين إلى عشر سنوات في حالة الحكم بعقوبة جنائية تطبيقاً لأحكام هذا الأمر كما يمكن مصادرة ممتلكات المحكوم عليه، و لكن رغم التعديلات التي أدخلها المشرع بموجب القانون 06-23 و الذي ألغى

(1) عبد القار عدو ، مرجع سابق، ص 267.

(2) أغلب التشريعات الجنائية الحديثة تناولت عقوبة الإعدام كعقوبة أصلية لكنها تسير نحو إلغائها من تشريعاتها تحت ضغط منظمات حقوق الإنسان ، وهو ذات الأمر بالنسبة للمشرع الجزائري الذي إكتفى بالنطق بهاته الأحكام دون التنفيذ منذ سنة 1993.

(3) الفترة الأمنية حسب المادة 60 مكرر يقصد بها حرمان المحكوم عليه من تدابير التوقيف المؤقت للعقوبة و الوضع في الورشات الخارجية او البيئة المفتوحة و إجازات الخروج و الحرية النصفية و الإفراج المشروط

نص المادة 06 من قانون العقوبات المتضمنة العقوبات التبعية إلا أنه أبقى على لفظ العقوبات التبعية التي ينص عليها الأمر 95-11 (1).

و في ظل هذا الإلغاء للمادة فإن الحجر القانوني و المنع من ممارسة الحقوق الوطنية والمدنية أصبحت عقوبتين تكميليتين إلزاميتين (2).

أم بالنسبة للعقوبات التكميلية فهي تلك العقوبات التي لا يجوز النطق بها مستقلة عن عقوبة أصلية، عدا الحالات التي ينص عليها القانون صراحة و هي إما إجبارية أو إختيارية (3) في حين عدت المادة 9 مجموعة العقوبات التكميلية التي يجوز أو يلزم النطق في الحالات المحددة قانونا.

الفرع الثالث: الأعدار المعفية و حدود التخفيف

كل شخص شارك في جناية أو جنحة ضد أمن الدولة يستفيد من العفو بشرط ان يقوم بتبليغ السلطات الإدارية أو القضائية قبل البدء في تنفيذها الشروع فيها، و أضافت المادة في فقرتها الأخيرة على إمكانية الحكم على من يعفى من العقوبة بالمنع من الإقامة كما في مواد الجرح و بالحرمان من الحقوق المبينة في المادة 14 من هذا القانون (4).

و فيما يخص تخفيف العقوبة فإنه حسب الفقرة الثانية و الثالثة من المادة 92 من

قانون العقوبات نجد:

- حالة 1: تخفض العقوبة درجة واحدة إذا كان الإبلاغ قد حصل بعد إنهاء التنفيذ أو الشروع فيه لكن قبل بدء المتابعات.

- حالة 2: تخفض العقوبة درجة واحدة بالنسبة للفاعل إذا مكن من القبض على الفاعلين أو الشركاء في نفس الجريمة أو جرائم أخرى من نفس النوع و نفس الخطورة و ذلك بعد بدء المتابعات.

(1) ضيف مفيدة، المرجع السابق، ص 138.

(2) عبد القادر عدو ، مرجع سابق، ص 287.

(3) المادة 2/4 من قانون العقوبات الجزائري.

(4) المادة 1/92 من قانون العقوبات الجزائري.

أما بالنسبة للظروف المخففة و كما هو معلوم فغن المشرع لم يحدد سلفا كما فعل بالنسبة للأعدار المعفية بنوعيتها، و لكن تركها لإستخلاص القاضي و من تقديره للأدلة الموضوعية أمامه، و لقد اجاز القاضي أن يهبط بالعقوبة إلى ما دون الحد الأدنى المقرر قانون للجريمة في حالة توافر هاته الظروف، و لكن هل بالإمكان تطبيق المادة 53 على الجرائم الإرهابية بالنظر إلى خصوصيتها⁽¹⁾، و بما أنه لا يوجد أي نص يستثني الجرائم الإرهابية من تطبيق حكم المادة 53 قانون العقوبات غير أن المشرع الجزائري أورد حكما خاصا في المادة 87 مكرر 8 بشأن تطبيق العقوبات لهذا النوع من الجرائم بأن نصت على ما يلي >> لا يمكن في كل الحالات أن تكون عقوبة السجن المؤقت الصادرة تطبيقا لأحكام هذا القانون من 20 سنة سجنا عندما تكون العقوبة الصادرة هي السجن المؤبد ، النصف عندما تكون العقوبة الصادرة هي السجن المؤقت<<.

و الملاحظ أن المادة لم تشر إلى عقوبة الإعدام و التالي إذا طبقنا القواعد العامة في المادة 53 عندما تكون العقوبة هي الإعدام فإنه يمكن النزول بعقوبة الإعدام إلى السجن لمدة 10 سنوات، و هي قراءة لا تستقيم مع أحكام المادة 87 مكرر 8 حيث أنها تخفض العقوبة من السجن المؤبد إلى السجن المؤقت لمدة 20 سنة، و بذلك تصبح عقوبة السجن المؤقت لمدة 20 سنة، و بذلك تصبح عقوبة السجن المؤبد إذا طبقنا عليها الظروف المخففة أكبر من العقوبة المقررة لعقوبة الإعدام في حالة تخفيفها و هي عشر سنوات سجنا⁽²⁾.

(1) ليونسي عادل، آليات مكافحة الإرهاب بين فاعلية القانون الدولي و واقع الممارسات الدولية الإنفرادية، رسالة لنيل

شهادة دكتوراه، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2012-2013، ص 170.

(2) أحسن بوسقيعة ، المرجع السابق، ص 51.

المبحث الثاني

الجهود الدولية في مكافحة الجريمة

إستمرارا للجهود المبذولة في مكافحة جريمة خطف و تحويل الطائرات و تأمين سلامة الطيران المدني، فإن القانون الدولي سواء العرفي أو الإتفاقيات المبرمة ذات الصلة بهاته الجريمة، و الذي نص على العديد من النقاط التي تعتبر ذات أهمية في سبيل قمع ومكافحة هاته الظاهرة، منها تسليم المجرمين كوسيلة لعدم إفلات المتهم من العقاب و ذلك بسبب تفاوت و إختلاف التشريعات الوطنية مما يخلق ثغرات قانونية قد تمكن المتهم من الفرار (مطلب أول) و كذلك المساعدة القضائية كأحد صور التعاون الدولي (مطلب ثاني) بالإضافة إلى إلى بعض التدابير و الإجراءات الوقائية الأمنية التي تساعد على الحد من خطورة هذه الجريمة و مكافحتها (مطلب ثالث).

المطلب الأول

تسليم المجرمين

تمارس كل دولة إختصاصها داخل إقليمها إنطلاقا من مبدأ السيادة الإقليمية بموجب المواثيق الدولية و لا يجوز لأي دولة أن تتدخل في شؤون الدول الأخرى، و قد يرتكب المجرم فعلة الجرمي في دولته ثم يهرب إلى دولة أخرى، و هذا ما يمكن تصوره في الغالب في حوادث خطف الطائرات و تحويل المسار ، لذلك سعى المجتمع الدولي من أجل مكافحة الجريمة على العموم من خلال تسليم المجرمين تبعا لقواعد القانون الدولي العام (فرع أول) و مواجهة جريمة خطف الطائرات عن طريق هذا الإجراء تبعا لأحكام الإتفاقيات ذات الصلة بهاته الجريمة (فرع ثاني)

الفرع الأول: التسليم وفق أحكام القانون الدولي العام

أن الإهتمام الذي يحظى به تحقيق العدالة على المتهم ، ذلك لإمكانية فراره خارج حدود الدولة هرباً من معاقبة، أدى إلى التعاون بين الدول عن طريق وضع إجراءات تمكنها من إعادة المطلوب إلى الدولة التي إرتكبت فيها الجريمة المزعومة ، و هذه العملية تشمل دائماً طلباً رسمياً لتسليم الأشخاص المطلوبين و شروطاً واضحة تماماً لتسليمهم⁽¹⁾. و الحكمة من التسليم الحيلولة دون إفلات مرتكب الجريمة من الملاحقة الجزائية أو تنفيذ العقوبة ، و من شأن التسليم أن يعيد الأشخاص لإقليم الدولة التي وقعت فيها الجريمة، أو الدولة صاحبة المصلحة التي نالت الجريمة من أمنها و مكانتها المالية، أو التي ينتمي إليها مرتكب الجريمة .

أولاً: معاهدات التسليم

يعود أول إتفاق بشأن التسليم تلك التي عقدت بين فرنسا و إنجلترا عام 1303 والتي تنص على عدم جواز حماية أعداء إحدى الدولتين إن لجأ المجرم للدولة الأخرى⁽²⁾. و قد تبنت الجامعة العربية إتفاقية تسليم المجرمين، و تم التوقيع عليها في 03 نوفمبر 1952 بقصد التعاون في تسليم الفارين من العدالة وفقاً للمادة الأولى منها على التسليم بناء على إجراءات و شروط محددة، كما أقرت المادة 04 إستثناء الجرائم السياسية من التسليم و أعطت تقدير طبيعة الجريمة للدولة المطلوب منها التسليم⁽³⁾. و نصت ذات المادة على وجوب التسليم في الجرائم⁽⁴⁾ نذكر منها بالتحديد الجرائم الإرهابية و التي تتضمن بذات الحال جريمة خطف و تحويل الطائرات .

(1) الأخضر دهيمي، مرجع سابق، ص 162 .

(2) أسامة مصطفى إبراهيم مضيوي، مرجع سابق، ص 125.

(3) مرجع نفسه، ص 126.

(4) عبد الفتاح خضر، النظام الجنائي اسسه العامة في الإتجاهات المعاصرة و الفقه الإسلامي، الطبعة الأولى، دار الجامعة العربية الإسكندرية، مصر، دون سنة نشر، 158.

و نلاحظ أن هذه الإتفاقية قد حاولت تضيق مفهوم الجرائم السياسية و إستبعادها من قائمة الجرائم الواجبة لتسليم و كذلك جعلت التسليم وجوبا فيما يتعلق بجرائم الإرهاب . لكنها لم تحدد المقصود بالجرائم الإرهابية، وهذا القصور عالجته الإتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لسنة 1998، و التي حددت الجرائم الإرهابية بشكل صريح و قررت مبدأ إما أن تسلم أو تحاكم (1) .

و لا شك أن أمر تسليم المجرمين ذو أهمية خاصة فيما يتعلق بجريمة إختطاف الطائرات لأن الهبوط غالبا ما يتم في دولة أخرى، و أن عدم وجود معاهدة تسليم بين الدول قد تؤدي إلى زيادة معدلات هذه الجريمة حيث يستغل الخاطفون هذه الثغرة (2) .

و نجد أن القانون الدولي العرفي لا يرتب اي إلتزام بتسليم المتهم أو المجرم إلى دولة أخرى إلا في حالة وجود معاهدة ثنائية، مع العلم أنه لا يوجد ما يمنع أي دولة من أن تقرر طواعية تسليم مطلوب فار من العدالة و منه لا يتم تسليم مختطفين الطائرات و بمقتضى أحكام القانون الدولي قبل نفاذ إتفاقية الإرهاب عام 1970 في شأن الإستيلاء غير الشرعي على الطائرات ، إلا على أحد الأساسين إما معاهدة دولية أو على سبيل المجاملة (3) .

ثانيا: موانع تسليم المجرمين

نجد أنه و حتى في حالة وجود معاهدات ثنائية لتسليم فإنه تم النص على موانع تحول دون تسليم المجرم بصفة عامة إلى الدولة التي طلبت تسليمه نذكر منها :

أ - عدم تسليم في الجرائم السياسية:

ترفض أغلب الدول تسليم من يلجأ إليها لأسباب سياسية أو بسبب إرتكابهم لجرائم سياسية، لكن الصعوبة تكمن في تحديد المقصود بالجرائم السياسية فنجد جانب يحدده بالرجوع إلى الباعث السياسي و آخرون لتحقيق غرض سياسي ، كما هو الحال بالنسبة

(1) هيثم أحمد ناصري، مرجع سابق، ص 240 .

(2) يسر أنور علي، شرح النظريات العامة للقانون الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة مصر، 1984، ص 172 .

(3) هيثم أحمد ناصري، مرجع سابق، ص 344 .

لجريمة خطف و تحويل الطائرات التي قد يكون لها كما ذكرنا دافع او باعث سياسي أدى إلى ارتكابها .

و نرى أن العلاقة بين الدولتين هي نحدد إمكانية التسليم أو عدمه فكلما كانت العلاقة ودية كانت إمكانية التسليم أكبر حتى في حالة وجود معاهدة تسليم و لو كانت الجرائم المطلوب التسليم بشأنها جرائم سياسي⁽¹⁾، كما نجد المشرع الجزائري نص على عدم جواز تسليم المتهم لغرض سياسي أو لإرتكابه جريمة سياسية بنصه: <>..... إذا كانت للجناية أو الجنحة صبغة سياسية أو إذا تبين من الظروف أن التسليم لغرض سياسي<>⁽²⁾

و في حالة عدم وجود معاهدة يصح للدولة الحرية في تسليم شخص متهم بإرتكاب مخالفة سياسية، دون أن ينتهك أي مبدأ من مبادئ القانون الدولي، و يجوز للدولة حتى في حال وجود معاهدة أن تختار تسليم المجرم السياسي إذا ما نصت ذلك عليها سياستها الوطنية⁽³⁾

ب- ازدواج التجريم :

من شروط الواجبة و التي قد تمنع التسليم في حال عدم توافرها هو أن يكون الفعل موضوع التسليم جريمة في كلتا الدولتين و قد نشأت صعوبة بشأن جريمة خطف الطائرات خصوصا إذا تم تحديد الجرائم القابلة للتسليم و يرى آخرون أن عدم النص على جريمة إختطاف الطائرات قد لا يحول دون إجراء التسليم بسبب طبيعة هذه الجريمة حيث تتضمن جرائم أخرى مصاحبة لها مثل إختطاف الأشخاص أو الإعتداء أو تعريض وسائل النقل و المواصلات للخطر أو التهديد⁽⁴⁾.

(1) تنص الإتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب .إلى عدم إعتبار التعدي على الملوك و الرؤساء الدول و أولياء العهد و النواب، و رؤساء الحكومات أو الوزراء من أي دول المتعاقدة جرائم سياسية أيا كانت الدوافع أو الأغراض و لو كانت سياسية .

(2) المادة 02/698 من قانون الإجراءات الجزائية .

(3) جرهارد فانفلان ، القانون بين الأمم مدخل إلى القانون الدولي العام،(ترجمة " عباس العمر " الجزء الأول)، منشورات دار الأفاق الجديدة، بيروت، دون سنة نشر، ص 272.

(4) هيثم أحمد حسن الناصري، المرجع السابق، ص 245 .

و نرى أنه حتى و لو تم التسليم لا يجب أن يحاكم إلا وفقا للجريمة التي تم التسليم من أجلها و هو ما يعرف بمبدأ (تخصيص التسليم) الأمر الذي قد يؤدي إلى معاقبة الجاني بعقوبة لا تتناسب مع خطورة جريمة إختطاف الطائرات⁽¹⁾.

ج - مكان وقوع الجريمة :

تقضي أغلب معاهدات التسليم بشرط أن تكون الجريمة التي يطلب التسليم من أجلها إرتكبت في إقليم الدولة طالبة التسليم أو ضمن إختصاصها و تحقق هذا الشرط أمر مشكوك فيه في حالة إرتكاب جريمة إختطاف الطائرات خارج إقليم الدولة، فعلى الرغم من إعتبار الطائرات التي ترفع علما تعتبر جزء من إقليمها، بمعنى إذا وقعت جريمة على متن طائرة فإنها تعتبر مرتكبا جريمة حكما في دولة العلم و لو كانت فوق أجواء دولة أخرى .

د - جنسية المتهم أو المجرم :

تقضي القوانين الوطنية في كثير من الدول، كما نصت عليه الكثير من معاهدات التسليم، بمنع تسليم مواطن الدولة المطلوب إليه التسليم أو عدم إعتبار التسليم في هذه الحالة جائزا⁽²⁾، و هو ذات الأمر الذي أخذ به المشرع الجزائري بنصه : >> لا يقبل التسليم في الحالات الآتية : - إذا كان الشخص المطلوب تسليمه جزائري الجنسية و العبرة في تقدير هذه الصفة بوقت وقوع الجريمة المطلوب التسليم من أجلها <<⁽³⁾ .

الفرع الثاني: التسليم وفق الإتفاقيات الدولية ذات الصلة بجرائم خطف الطائرات:

بالرغم من وجود ثلاث إتفاقيات دولية ذات الصلة بجريمة إختطاف الطائرات وسلامة النقل الجوي المدني بصفة عامة إلا أنها لم تضع الأسس الواضحة و الفعالة لمسألة تسليم المجرمين، و يتضح ذلك من عدم وجود نص إلزامي صريح بشأن التسليم⁽⁴⁾ .

(1) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي، المرجع السابق، ص 128

(2) هيثم أحمد حسن الناصري، المرجع السابق، ص 346 .

(3) المادة 2/698 من قانون الإجراءات الجزائية .

(4) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي، المرجع السابق، ص 130.

و بالرجوع إلى أحكام إتفاقية طوكيو 1963 تستطيع الدولة تسليم الخاطف إلى الدولة طالبة التسليم إذا رأت عدم رغبتها في محاكمته حيث تنص الإتفاقية: >> فيما يتعلق بالتسليم تعتبر الجرائم التي ترتكب على متن الطائرة المسجلة في إحدى الدول المتعاقدة أيا كان مكان حدوثها، كما لو كانت أنها ارتكبت أيضا في إقليم الدولة المسجلة فيها الطائرة>>. كما نصت الفقرة الثانية من المادة على أنه >> بدون الإخلال بأحكام الفقرة السابقة ليس في أحكام هذه المعاهدة ما ينشئ إلزاما بإجراء إعادة التسليم <<.

و نلاحظ أن هذه المادة حاولت أن تعطي دولة التسجيل أولوية في التسليم و لكن بالرجوع إلى الإختصاص الجنائي يضعف هذا الرأي ، و لا نميل إلى هذا الإعتبار و نرى أن هذا الإفتراض القانوني نوع من تسهيل الإجراءات العملية و التسليم التي تشترط في بعض الدول أن تكون الجريمة المطلوب التسليم بشأنها واقعة في إقليم الدولة طالبة التسليم و لكننا لا نجد أي إلزام بالتسليم أو عدمه، و إنما جعلت موضوع التسليم يخضع للقانون الداخلي للدول التي ألفت القبض على الخاطفين أكدت على هذه الإتفاقية في الفقرة 02 من ذات المادة على انه ليس في أحكام هذه المعاهدة ما ينشئ إلزاما بإجراء التسليم⁽¹⁾ ، و الحق لدولة الهبوط في أن تسلّم أو ترفض إذا لم تكن بينها و بين طالبة التسليم أي معاهدة تسليم نافذة⁽²⁾.

كما تجيز إتفاقية طوكيو سنة 1963 لدولة الهبوط أن تبعد الخاطف و الإبعاد خلاف التسليم يعني إخراج الشخص المبعد من أراضي الدول ليذهب إلى أي دولة يرغب في الذهاب إليها كما يجوز أن يبعد إلى الدولة التي يتمتع بجنسيتها أو التي يقيم فيها إقامة دائمة أو إلى الدولة التي بدأ منها رحلته الجوية.

(1) المادة 2/16 ، إتفاقية طوكيو، سنة 1963 .

(2) Nancy Douglass Joyner, aerial hijacking as an international crime, Oceana publication, NY, 1998, P 370.

و مما تقدم نجد أن هذه الإتفاقية تخلو من صفة الإلتزام بشأن تسليم الخاطفين ، و بإقرارها التسليم يخضع لتقدير سلطة الدول وفقا للقوانين الداخلية ، أما إتفاقية لاهاي فقد نصت على أن جريمة إختطاف الطائرات من الجرائم القابلة للتسليم⁽¹⁾ و قد تضمنته بحيث يمكن تبيان ثلاث حالات :

أولا: حالة وجود معاهدة للتسليم

نصت الفقرة الأولى من المادة الثامنة من إتفاقية لاهاي على إعتبار جريمة الإستلاء غير المشروع على الطائرات إحدى الجرائم القابلة للتسليم التي نضمتها أي معاهدة تسليم تكون قائمة بين الدول المتعاقدة و تتعهد الدول المتعاقدة بأن تدرج هذه الجريمة في أي معاهدة تسليم تتم في المستقبل . و الملاحظ من هذا النص أن الدول المتعاقدة قد وافقت على أن تصبح جريمة الطائرات تلقائيا كأحدى الجرائم القابلة للتسليم التي تضمنتها أي معاهدة تسليم تكون قائمة سابقا بين الدول المتعاقدة⁽²⁾ .

و الجدير بالذكر أن جعل جريمة إختطاف الطائرات جريمة قابلة للتسليم يكسب أهمية بالغة ، لأن معاهدات التسليم لا تتعرض عادة للجرائم السياسية ، و أما إذا إعتبرت بعض الدول أن جريمة إختطاف الطائرات ذات طابع سياسي . من شأن هذا أن يفرغ النص من مضمونه⁽³⁾ .

ثانيا: حالة عدم وجود معاهدة تسليم مع إعتبار وجودها شرطا

نصت إتفاقية لاهاي حالة إشتراط دولة متعاقدة وجوب معاهدة تسليم كشرط لإجراء التسليم - إذا قدم الطلب التسليم من دولة متعاقدة أخرى لا ترتبط معها بمعاهدة - على أن

(1) المادة 08 من إتفاقية لاهاي 1970.

(2) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي، المرجع السابق، ص 122 .

(3) هيثم أحمد حسن الناصري، مرجع سابق، ص 270 .

تعتبر إتفاقية لاهاي لسنة 1970 كأساس للتسليم و يتم التسليم وفقا للشروط التي ينص عليها قانون الدولة المطلوب منها التسليم (1).

و الملاحظ في الإتفاقية أنها تسمح للدول التي لا ترغب في تسليم الخاطف لإعتبارات معينة ، بالتحلل من هذا الإلتزام من منطلق عدم إعتبار إتفاقية لاهاي بمثابة أساس قانوني للتسليم وهذه الفقرة القانونية ظهرت نتيجة للأراء المتباينة في مؤتمر لاهاي (2).

و يمكن معالجة هذا القصور بإبرام إتفاقية ثنائية بين الدول المتعاقدة بشأن تسليم مختطفي الطائرات و في حالة قبول الدولة للتسليم وفقا لهذه الإتفاقية ، فإنه يمكن أن تكون غير فعالة بشأن هذا الأخير لأنها جعلت مرجعية تحديد شروط التسليم لقانون الدولة المطلوب منها ذلك و التي في العادة تنص على عدم التسليم في الجرائم السياسية و هذا ما يعد قصورا واضحا (3).

ثالثا: حالة عدم إشتراط وجود معاهدة لغرض التسليم :

لا تشترط بعض الدول لتسليم المجرمين وجود معاهدة ، و ربما قد يتم التسليم إنطلاقا من مبدأ المعاملة بالمثل أو التعاون من أجل مكافحة الجريمة و تنص الفقرة الثالثة من المادة الثانية من إتفاقية لاهاي أن على الدول التي لا تشترط لإجراء التسليم ، أن تعتبر جريمة إختطاف الطائرات إحدى الجرائم القابلة للتسليم فيما بينها و يخضع هذا للشروط التي ينص عليها القانون الداخلي للدولة التي طلب منها التسليم (4).

و يتبين مما تقدم أن إلتزمات الدولة المتعاقدة بتسليم مختطفي الطائرات طبقا للفقرة الأولى من المادة 08 هي أشد و أقوى من إلتزمات تلك الدول . بمقتضى الفقرتين الثانية و الثالثة من نفس المادة ، فقد تعهدت الدول المتعاقدة في الفقرة الأولى بالتسليم على أساس المعاهدات

(1) المادة 08 فقرة 02 من إتفاقية لاهاي 1970.

(2) محمد السماك ،الإرهاب و العنف السياسي، دار النفائس، مصر، 1996، ص 178 .

(3) Nancy Douglas Joyner. Op cite .p 199.

(4) هيثم أحمد الناصري، خطف الطائرات، مرجع سابق، ص 367 .

دون الرجوع إلى شروط القانون الداخلي بينما يرتبط تسليم مختطفي الطائرات طبقاً للفقرتين الثانية و الثالثة بشروط القانون الداخلي لتلك الدول⁽¹⁾.

و كذلك نذكر أن إتفاقية مونتريال 1971 هي الأخرى تتضمن التسليم دون إختلاف يذكر عن إتفاقية لاهاي ، و أكدت على قابلية هذه الجريمة للتسليم وفقاً لهاته الإتفاقية ، كما ألزمت الدول الأطراف بإدراجها في معاهدة أي تسليم تعقد في المستقبل⁽²⁾.

الفرع الثالث: دور الإتفاقيات الثانية الخاصة بتبادل المجرمين في قمع جريمة إختطاف الطائرات

في إطار التعاون على مكافحة الجريمة و إنزال العقاب بالجاني تعقد بعض الدول إتفاقيات ثنائية فيما بينها من أجل تسليم المجرمين و تكمن أهمية هذه الإتفاقيات في أنها تكمل الفراغ الذي قد ينتج من تحفظ بعض الدول في المعاهدات الجماعية و التي ترى أن مصالحها تقضي الإتفاق مع الدول دون الأخرى ، و الجدير بالذكر أنه يجوز تقديم تحفظات إذ لم تتمعها الإتفاقية و إذا لم تكن غير متلائمة مع هدف الإتفاقية أو موضوعها⁽³⁾.

لكن يرى بعض الفقهاء أن ممارسة التحفظات تتنافى مع مبدأ و حدة المعاهدة و تكاملها وتؤدي إلى تقسيم المعاهدة ، و بالرغم من أن الإتفاقيات ذات الصلة بجريمة خطف الطائرات الثلاث قد حولت الجريمة قابلة التسليم إلا أن معظم الدول التي وقعت عليها قد تحفظت بحق منع اللجوء السياسي للاختطفين أو الهاربين السياسيين⁽⁴⁾.

و لذا كانت الحاجة الملحة لإبرام إتفاقيات ثنائية بين الدول لوضع بعض الضوابط على المعايير السابقة، و أول الإتفاقيات الثنائية التي عقدت بشأن تسليم الطائرات بين الولايات المتحدة الأمريكية و كوبا من أجل الحد من إختطاف الطائرات و السفن التي كانت بواسطة

(1) الأخضر دهمي، المرجع السابق، ص 167 .

(2) يسر أنو علي، المرجع السابق، ص 158 .

(3) المادة 19 من إتفاقية قانون المعاهدات 22 ماي 1969 و التي دخلت حيز النفاذ في 27 جانفي 1980 .

(4) محمد المجذوب، القانون الدولي العام، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1980، ص 11 .

المعارضين لكلتا الدولتين، و لكن هاته الإتفاقية لم تطبق بسبب تحفظ كلا الدولتين على التسليم في الجرائم السياسية⁽¹⁾.

المطلب الثاني

المساعدة القضائية

تعد المساعدة القضائية المتبادلة من الآليات الفعالة لمواجهة ظاهرة الإرهاب وتضييق الخناق على الإرهابيين؛ لذلك فقد أولت السياسة الجنائية الدولية اهتماما بالغا للمساعدة القضائية في مجال الاتفاقيات الدولية التي أبرمت في هذا الشأن استنادا إلى مبدأ عالمية قمع أعمال الإرهاب بغض النظر عن جنسية مرتكب العمل الإرهابي أو مكان ارتكاب الجريمة، وباعتبارها وسيلة رئيسية للتعاون من أجل مواجهة التنظيمات والجماعات الإرهابية التي تمس بالأمن الدولي⁽²⁾. لذلك فقد أكدت مختلف الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بجريمة خطف و تحويل الطائرات على ضرورة تقديم المساعدة والتنسيق فيما بينها لتنفيذ الإجراءات الضرورية في هذا الشأن، بما فيها محاكمة المتهمين وتنفيذ الأحكام القضائية وجمع الأدلة وحماية الشهود. وقد دعت الدول إلى عدم رفض المساعدة المتبادلة بدعوى عدم ازدواجية التجريم .

ولذلك فإن جانباً من الفقه يرى بأن المساعدة القضائية هي كل إجراء قضائي من شأنه تسهيل ممارسة الاختصاص القضائي في دولة أخرى بفعل جريمة من الجرائم. وقد تضمنت معظم الاتفاقيات الدولية لمكافحة الإرهاب نصوصاً تقضي بضرورة اللجوء إلى المساعدة القضائية المتبادلة بين الدول المتعاقدة من أجل تحقيق الفعالية والسرعة في إجراءات ملاحقة وعقاب جرائم الإرهاب .

(1) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي، المرجع السابق، ص 136 .

(2) فائزة يونس الباشا، الجريمة المنظمة في ظل الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2002، ص 419 .

و نظرا لما تكتسبه جريمة خطف و تحويل الطائرات من خصوصية، فإنَّ المساعدة القضائية تهدف أساساً إلى محاولة جمع الأدلة في قضية ما لتمكين دولة معينة من محاكمة المشتبه فيه. كما أنها تهدف إلى تحريك الدعوى من أجل استصدار حكم في قضية إجرامية، أين تقوم كل دولة من الدول الأطراف نيابة عن الطرف الآخر بإجراءات متعلقة بدعوى قائمة كالسماع للشهود وتلقي تقارير الخبرة، ومناقشتها وإجراء المعاينات لذلك؛ فإنَّ اللجوء إلى المساعدة القضائية المتبادلة لقمع أعمال الإرهاب يعتبر من ضرورات المصلحة المشتركة للمجتمع الدولي من أجل مواجهة ظاهرة الإرهاب على العموم و خطف الطائرات على الخصوص، و يجد أساسه القانوني في المبادئ العامة للقانون الدولي والاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة الإرهاب و تلك المتعلقة بسلامة و أمن الطائرات⁽¹⁾.

ومن أهم مظاهر المساعدة القضائية المتبادلة؛ تسليم المجرمين التي تناولناها سابقاً، والاعتراف بالأحكام الأجنبية، والإنابة القضائية، والإجراءات المتبعة في شأن ضبط واقتفاء عائدات الأنشطة غير المشروعة.

و نجد أنَّ المساعدة القضائية تتخذ عدة صورٍ منها:

- 1- ضرورة تسليم المتهمين بارتكاب جرائم الإرهاب الدولي إلى الدولة التي تطلب ذلك.
- 2- الإنابة القضائية في التحقيقات التي يتعين أن تشمل جميع إجراءات التحقيق، والتي يعهد القاضي إلى قاضٍ أجنبي أو أحد ضباط الشرطة القضائية ليقوم بالنيابة عنه بعملٍ من أعمال التحقيق.
- 3- المساعدة القضائية في مجال المواد الجنائية، وذلك بتسهيل الإجراءات الجنائية من أجل التعاون في جمع الأدلة وإجراءات البحث والتحري وتقديم المعلومات والوثائق التي تطلبها سلطة قضائية أجنبية.

(1) ماجد إبراهيم، قانون العلاقات الدولية، دراسة في إطار القانون الدولي والتعاون الدولي الأمني، القاهرة، مصر

- 4-نقل صحف الحالة الجنائية من خلال نشرات تتضمن الإدانات الجنائية في الجنايات والجنح والمخالفات، مع تمكين السلطات القضائية في دولة ما، أثناء ممارسة الملاحقة الجنائية من الحصول على نسخة من صحيفة الحالة الجنائية الخاصة بالمتهم من الدولة التي يحمل هذا المتهم جنسيتها.
- 5-نقل أو قبول الإجراءات القمعية بناءً على اتفاق أو طبقاً للتشريعات المعمول ا من دولةٍ إلى أخرى بصدد جريمة ارتكبت في أيهما ولحساب الدولة الأخرى.
- 6-نقل أو قبول تنفيذ الأحكام القضائية، ويقصد جميع الإجراءات التي تخول بموجبها دولة في تنفيذ عقوبة الحبس أو الغرامة أو إجراءات المنع الصادرة من دولةٍ أخرى في شكل حكم جزائي .

المطلب الثالث

التدابير الوقائية لمنع خطف و تحويل الطائرات

إن السياسة العقابية بإصدار تشريعات تعاقب على جريمة إختطاف الطائرات المدنية سواء كانت على الصعيد الوطني أو الدولي، ما هي إلا إجراء لاحق لوقوع الجريمة ويتعلق بردع الخاطف ، ومنه فإن هذه السياسة لم تكن ذات فعالية أو على الأقل لتقليل من حدة هذه الجريمة لعدم إصدار كثير من الدول تشريعات تتواءم مع الإتفاقيات الدولية ذات الصلة بالمعاقبة على الجريمة صراحة .

لذا عمدت بعض الدول إلى إتخاذ سلسلة من الإجراءات الأمنية الوقائية لقمع عمليات الإختطاف، وهذه النوعية من التدابير وقائية الغرض منها منع حوادث إختطاف الطائرات قبل وقوعها مثل تشديد الصرامة و المراقبة في المطارات (الفرع الأول) و منها ما هو لاحق للجريمة مثل التفاوض و الإقتحام (الفرع الثاني) .

الفرع الأول: الإجراءات الوقائية قبل وقوع حوادث إختطاف الطائرات

أولاً : التفتيش قبل الصعود إلى الطائرة:

يعتبر التفتيش على الركاب و حقائبهم من أهم الوسائل الوقائية من جريمة إختطاف الطائرة، و يتم هذا التفتيش في مطارات العالم بإستخدام الوسائل و التقنية الحديثة التي تعمل على كشف الأسلحة و المتفجرات⁽¹⁾، إما إذا رفض الشخص الخضوع للتفتيش و التعاون مع السلطات المعنية ، يتم توقيفه و إتخاذ الإجراءات اللازمة التي تضمن نفسه و القبض عليه إن إتضح بحوزته أسلحة و متفجرات⁽²⁾ .

و نجد أن إجراءات التفتيش التي تتم في المطارات قد تعرضت للنقد بإعتبارها تمس خصوصية و حرية الإنسان و التفتيش وفقاً لقانون الإجراءات الجزائية و الذي يتم من أجل الكشف عن معالم الجريمة التي تم إرتكابها و ليس إجراء سابق للحماية منها ، و بما ان جريمة إختطاف الطائرات تتم غالباً إلا عن طريق إستخدام الأسلحة التي تكون بحوزة الركاب كانت المصلحة العامة تقضي السماح بهذا التفتيش ذو الطبعة الوقائية⁽³⁾، و إذا أخذنا في الإعتبار أن الركاب يعلمون بهذا الإجراء سلفاً بما يعتبر موافقة ضمناً له⁽⁴⁾.

ثانياً: إغلاق الباب المؤدي إلى غرفة القيادة

و تدخل ضمن الإجراءات الوقائية التي تتخذ على متن الطائرة حماية غرفة قيادتها، و الغرض من ذلك هو توفير حماية خاصة لقائد الطائرة و ملاحها و من ثم جرت العادة على غلق باب غرفة قيادة الطائرة أثناء تحليقها ، و قد تمت دراسة إستعمال أنظمة من شأنها أن تغلق باب غرفة القيادة بصورة تلقائية ، و تجعل من المتعذر فتح ذلك الباب من خارج

(1) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي ، المرجع السابق، ص 151 .

(2) هيثم أحمد الناصري، المرجع السابق، ص 381.

(3) نص قرار الجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني في 1970 في الفقرة 11 من الملحق (أ) على عدم حمل السلاح داخل الطائرة بصحبة الركاب، و تحت الفقرة 9 من الملحق (ب) على عدم وجوب إستخدام الفحص و أجهزة الكشف (ICPO ;Doc. No.88.95. A 17.10 p 25)

(4) محمود نجيب حسني، شرح قانون الإجراءات الجزائية، الطبعة الثانية ، دار النهضة العربية، القاهرة ، مصر، دون سنة نشر، ص 572 .

غرفة القيادة ، و يرى في ذلك وسيلة عديمة الفاعلية ، و لا شك أن هذه القواعد أمر مشكوك فيه فحتى لو إستحال على مختطف الطائرة أن يفتح غرفة القيادة، لكن في إستطاعته مع ذلك أن يرغم قائد الطائرة على تغيير مسارها عن طريق أحد المضيفات ومجموع من الركاب كرهائن (1) .

ثالثا: تخفيض ضغط الهواء و إستخدام غاز التنويم

و يعد هذا من الإقتراحات التي تهدف إلى السيطرة على الجاني عن طريق فقدان وعيه بواسطة إستخدام غازات خاصة تزود بها الطائرة ، و بما أن الجناة غير معزولين عن الركاب فإن أثر هذه الغازات يصيبهم . الأمر الذي قد يؤدي إلى أضرار جسيمة لبعض الركاب، و بالإضافة إلى ذلك فإن مفعولها مهما كان سريعا فإن هناك فترة من الزمن قد تمكن الخاطف من تنفيذ تهديده قبل أن يفقد وعيه(2) .

لكن الملحوظ من هذه الإجراءات المقترحة من طرف منظمة الطيران المدني ، أنها لم تأخذ في الحسبان أنه على تطور أنظمة الطيران و إستخدام الطيار الآلي الموجه عبر GPRS و الأقمار الصناعية ، فإنه ذات الأمر بالنسبة للجماعات الإرهابية و الخاطفين و الذي أصبحوا على درجة كبيرة من التطور في أساليبهم. دون أن ننسى أنه قد يكون من بين هؤلاء الخاطفين من هم على خبرة كبيرة في أجهزة الطيران و كيفية إختراقها .

الفرع الثاني: الإجراءات المتبعة بعد وقوع عمليات خطف الطائرات

تنقسم الإجراءات المتبعة بعد عمليات الإختطاف أو بعد وقوع الجريمة إلى قسمين :

أولا : إجراءات التفاوض

تبدأ المفاوضات الفعلية مع الخاطفين و سلطات الدولة التي لجؤا إليها مباشرة بعد هبوط الطائرة المختطفة على أرض المطار ، و بعد أن يتم إعلان حالة إستتفار لفرق الأمن المختصة لمحاصرة أرض المطار، بشرع الطرفين في بدء المفاوضات لمعرفة مطلب

(1) الأخضر دهيمي، المرجع السابق، ص 171 .

(2) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي، المرجع السابق، ص 155 .

الخاطفين ، و قد يضعف المختطفون و يستسلمون لسلطات تلك الدولة بناء على تسوية شروط المختطفين⁽¹⁾ ، و قد تؤدي المفاوضات إلى تلبية مطالب المختطفين ، أو تصر الدولة على موقفها تجاه القضية المختلف عليها، و الحقيقة أن هناك حوادث كثيرة تم إنهاؤها بواسطة المفاوضات و كانت نتائجها مختلفة و غالبا ما تكون لصالح المختطفين من أجل المحافظة على أرواح الأبرياء المدنيين⁽²⁾.

ثانيا: إجراءات قمعية

بعد فشل المفاوضات مع المختطفين و وصولها إلى طريق مسدود ، فلا تكون هناك وسيلة أخرى إلا الإقحام و الإغارة لتخليص الركاب و إنهاء عملية الإختطاف و لا شك أن هذا الإجراء يمثل خطورة على سلامة الركاب المحتجزين، لذلك لا يتم العمل به إلا بعد التأكد التام بإستحالة المفاوضات و إصرار كلا الجانبين على موقفه .

و قبل البدء في أي عمل هجومي يجب وضع إجراءات أمنية معينة تتمثل في حصار الطائرة و إعلان حالة الطوارئ في الأجهزة المساعدة في مثل الحماية المدنية و سيارات الإسعاف، كما يتم عزل باقي الطائرات عن الطائرة المختطفة .

و في بعض حالات قد يقوم المختطفون بالسماح للأطفال و النساء و كذلك المرضى بالنزول من الطائرة ، فيتم إستجواب و سؤال هؤلاء الركاب من المختطفين و عن جنسياتهم إن امكن و نوع الأسلحة التي بحوزتهم و أماكن تواجدهم و محاولة جمع أكبر حجم من المعلومات عنهم حتى يتم التخطيط بناء على تلك المعلومات.

بعد تحديد الأهداف من قبل قوات الطوارئ ، و هي بلا شك المحافظة على سلامة الركاب و حماية أرواحهم و القبض على المخططفين أحياء إن أمكن إضافة إلى المحافظة على سلامة القوات الأمنية و تفادي حدوث خسائر بشرية .

(1) الأخضر دهمي، المرجع السابق، ص 172.

(2) خالد سعود البشير، المواجهة الجنائية و الأمنية لخطف الطائرات، دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب، الرياض السعودية 2009، ص 98 .

و يتم تحديد الأفراد و تلقي التعليمات الإستعداد من قبل قائد العملية الذي باشر العملية فور تلقيه أمر الإقتحام من طرف سلطات الدولة العليا، و الجدير بالذكر أن لكل حادثة أسلوب مواجهة معيناً يختلف عن الآخر حسب الظروف و الإمكانيات البشرية و المادية المتاحة⁽¹⁾ .

خلاصة الفصل:

في الأخير نجد أن جل المساعي سواء كانت على مستوى التشريع الوطني من قواعد إجرائية، أو على المستوى الدولي من جهود دولية، فإن جريمة خطف الطائرات و تحويل مسارها و ما تكتسيه من طابع مميز، جعلت من الصعوبة بما كان إيجاد الوسائل و السبل سواء الردعية أو الوقائية للحد من هاته الظاهرة ، كون أن خصوصية الجريمة بإعتبارها جريمة مستمرة و تقع في غالب الأحيان على اقليم حكومي و المتمثل في ظهر الطائرة يصعبُ من إمكانية تطبيق القواعد الإجرائية الخاصة بالجريمة الإرهابية و هذا تبعاً لما قام به المشرع الجزائري بإلحاق جريمة خطف الطائرات بهذا الصنف من الجرائم في قانون العقوبات .

و أما بالنسبة للتباين و إختلاف التشريعات الوطنية، بسبب التحفظات على الإتفاقيات الثنائية في مجال مكافحة الجريمة فإنه يصعب من تطبيق الجهود الدولية و بلوغ ما تسعى إليه للحد من هذه الظاهرة الإجرامية.

(1) خالد سعود البشير، مرجع سابق، ص 102 .