

جامعة عمارة ثليجي الاغواط

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

الحماية الجزائرية للطائرات والملاحة الجوية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في القانون تخصص قانون جنائي

إشراف الأستاذ:

د. بن صالح الحاج عيسى

إعداد الطالبين:

- بن قدوج علاء الدين

- دفايلية حمزة

لجنة المناقشة:

الأستاذ : بن عطية لخضر.....أستاذ محاضر قسم(أ).....رئيسا

الأستاذ : د. بن صالح الحاج عيسى.. أستاذ محاضر قسم(أ).....مشرفا ومقررا

الأستاذ : د. زدريك الطاهر..... أستاذ محاضر قسم(أ).....عضوا مناقشا

السنة الجامعية: 2018-2019

إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى رمز المحبة و العنان التي جعل الله
الجنة تحت أقدامها.

و إلى قرة عيني أبي حفظه الله و رعاها.

إلى أخي و اخواتي وبالأخص براعم العائلة لؤي، عبدالرحمان، كوثر
وفقهم الله في نيل العلم و المعرفة.

إلى كل شخص ساندني في مشوار دراستي.

إلى جميع أصدقائي و أحبتي.

إلى كل طالب علم.

شكر و تقدير

الشكر لله تعالى الذي اعزنا على انجاز هذا البحث.

و الواجب يقتضي اسناد الفضل لأهله و الجميل لذويه

لذا نتوجه بالشكر و التقدير الى الاستاذ الدكتور بن صالح حاج عيسى

على قبوله الاشراف و المتابعة، سائلين الله ان يجازيه خير الجزاء.

كما اتوجه بخالص الشكر و العرفان لأعضاء لجنة المناقشة كل باسمه

بصفة خاصة و الى جميع اساتذة كلية الحقوق جامعة عمار ثليجي الانواط

بصفة عامة.

كما نتوجه بخالص عبارات الشكر الى كل من اسدانا الخدمة سواء

من قريب او بعيد في انجاز هذا البحث.

مَقْدَمَةٌ

اهتمت معظم الدول على إثر ظهور الطائرة و استخدامها كوسيلة للنقل و التبادل و الاتصال بين الشعوب، فهذه الوسيلة في الوقت الحالي يقاس مدى تطور الدول اقتصاديا و استقرارها أمنيا ولذلك سعت جل الدول الى امتلاك عدد كبير من الطائرات مع بناء اعظم المنشآت الخاصة بالطيران المدني سعيا منها لتحسين الخدمات، الا ان اهم شئ يعرقل السير الحسن لهذا القطاع هي الاخطار الماسة بسلامة الطيران المدني، وهذا نتيجة تزايد عمليات التدخل غير المشروع على الطائرات ومنشآت الملاحة الجوية حيث وصلت مثلا عملية الاختطاف في أواخر الستينات إلى أزيد من 130 عملية والتي تسببت في الكثير من الكوارث الجوية، مما إستلزم إلى ذلك إنعقاد أعضاء المنظمة الدولية للطيران المدني، التي نتج عنها إتفاقيات دولية بصدد التدابير اللازمة لتأمين الطائرات والمحافظة على سلامة ركابها، (إتفاقية لاهاي) والتي سميت بالإتفاقية الخاصة بقمع الإستلاء غير المشروع على الطائرات والتي تناولت نطاق تطبيقها و الأفعال المعاقب عليها والتي صادقت عليها معظم الدول الاعضاء و منها الجزائر، مما نتج عن بنود الإتفاقيات المتعلقة بالطيران المدني بوجود وضع التشريعات اللازمة لتنظيم العلاقات القانونية الناشئة عن استغلال هذا القطاع و كذا النص على آليات حمايته، تجلى ذلك في الجزائر بملاحظة اهتمام المشرع الجزائري بالملاحة الجوية و بين خطورة الاعتداء عليها، و أثر ذلك على الفرد و الجماعة و كذا الدولة و المجتمع الدولي حيث تناول الجرائم الماسة بها في قانون العقوبات الجزائري في القسم الثامن المتعلق بالهدم و التخريب و الاضرار التي تنتج عن تحويل اتجاه وسائل النقل، من الفصل الثالث المعنون بالجنايات والجرح ضد الأموال، من من الباب الثاني المتضمن الجنايات والجرح ضد الأفراد، من الكتاب الثالث المتضمن الجنايات والجرح وعقوباتها من الجزء الثاني المعنون بالتجريم، و أخذ بتشديد بعض الجرائم المنصوص عليه في هذا القسم عندما تأخذ وصف أعمال إرهابية أو تخريبية.

ومن هنا نتضح لنا أهمية الموضوع محل دراستنا، حيث يعتبر تحقيق أمن و سلامة الطيران المدني بشكل مطلق امر نسبي، وهذا ما أكدته منظمة الطيران المدني بالنص عليه في وثائقها، وألحت على جميع دول الأعضاء السعي والبحث الدائم على وضع الآليات المناسبة وتحقيق التعاون الدولي في هذا المجال وعليه تكمن أهمية هذا الموضوع كون القضايا المتعلقة به متجددة ومتغيرة تستوجب المتابعة والدراسة.

وفيما يخص أسباب إختيارنا للموضوع، فهي أسباب شخصية وموضوعية ، فأما الأسباب الشخصية فتعود لارتباطنا المهني بهذا المجال والرغبة والميول للبحث وكسب معارف أوفر فيه.

و تتمثل الأسباب الموضوعية في نقص الدراسة في هذا المجال على المستوى الوطني رغم حساسيته وأهميته القانونية، الاجتماعية و الاقتصادية، بالرغم من حداثة الموضوع وحيويته.

وبما أن دراستنا تناولت الموضوع من الجانب الجزائري ارتأينا إتباع **منهج** تتماشى و موضوع دراستنا وهذا وفق ما يلي:

المنهج التحليلي: وهذا من خلال تحليل الإستراتيجية التشريعية لتوفير الحماية للطائرات والملاحة الجوية.

المنهج الوصفي: من خلال جمع وإستقراء أفعال وعناصر الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية.

المنهج المقارن: وهذا من خلال مقارنة ما جاء في تشريعنا الجزائري وما هو عليه في الإتفاقيات الدولية ذات الصلة بهذا الموضوع.

وكون موضوع دراسة الشق الجزائري في أفعال التعدي على سلامة الطائرات والملاحة الجوية يفتقر الى المراجع و الدراسات السابقة و ان وجدت تكون مقتصرة في بعض الجرائم فقط، هذا ما اوقعنا في صعوبة الحصول على العدد الكافي من المراجع المختصة و العامة في هذا المجال.

و في إطار محاولة دراسة اهم جوانب افعال المساس بسلامة الطائرات و الملاحة الجوية في التشريعات الدولية بصفة عامة والمشرع الجزائري بصفة خاصة، طرحنا الإشكالية التالية:

كيف عالجت الإتفاقيات الدولية والتشريع الوطني الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية؟

و للاجابة على هذه التساؤلات، قسمنا بحثنا الى فصلين، تطرقنا في الفصل الأول إلى

أركان الجرائم الماسة بالطائرات والملاحة الجوية، وقد قسمناه إلى مبحثين حيث حمل المبحث الأول

عنوان محل الجرائم الماسة بسلامة الطائرات و الملاحة الجوية، وفي المبحث الثاني عالجنا السلوك
المجرم في الاعتداء على الطائرات و الملاحة الجوية.

أما الفصل الثاني فدرسنا فيه آليات حماية الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي
والوطني، وهو بدوره مقسم إلى مبحثين، تطرقنا في المبحث الأول لآليات الحماية الدولية للطائرات
والملاحة الجوية، أما في المبحث الثاني معرجنا على الآليات الوطنية لحماية الطائرات والملاحة الجوية.

الفصل الأول: الجرائم

الماسة بسلامة

الطائرات و الملاحة

الجوية

الفصل الأول: الجرائم الماسة بسلامة الطائرات و الملاحة الجوية

سنحاول من خلال دراستنا لهذا الفصل تبيان وتحليل جميع عناصر الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية بدأ بالركن المفترض في هذه الجرائم مع التطرق إلى الأركان الخاصة بها و تحديد العقوبات المقررة لها.

المبحث الأول: محل الجرائم الماسة بسلامة الطائرات و الملاحة الجوية (الركن المفترض)

ما يميز دراستنا هو الركن المفترض فيها والمتمثل في الطائرة وباقي عناصر الملاحة الجوية من الأشخاص والمنشآت وسنتطرق لها وفق ما يلي:

المطلب الأول: الطائرة (AERONEF)

الفرع الأول: تعريف الطائرة

الطائرة او ما يصطلح عليها باللغة الفرنسية بـ(AERONEF) هي مركبة أثقل من الهواء، وهي من وسائل النقل الجوي تخلق اما شراعيًا أو بمحرك او عدة محركات تستطيع الطيران في الهواء اعتمادا على قوة الرفع المتولد على أجنحتها او عن طريق قوة سحب الهواء.¹

كما عرفتھا اتفاقية شيكاغو لسنة 1944، في ملحقها السابع الخاص بجنسية الطائرة و علامات التسجيل، بأنها" اي آلة تستطيع أن تستمد بقاءها في الجو من دفع ردود فعل الهواء الناتج من احتكاكه بسطح الأرض"²

كما أن دليل الامن لحماية الطيران المدني من افعال التدخل غير المشروع (DOC8973) لم يضع تعريف للطائرة بل وضع مصطلح مركبة هوائية و عرفها على انها" اي آلة تستطيع ان تستمد

¹ - ويكيبيديا: <https://fr.wikipedia.org/wiki/Wi> ، اطلع عليه بتاريخ: 02/04/2019.

² - محمد نصر محمد، الحماية الجنائية للنقل الجوي، الطبعة الأولى، مكتبة القانون الاقتصاد، الرياض، 2012، ص27

الفصل الأول الجرائم الماسة بسلامة الطائرات و الملاحة الجوية

بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء على سطح الارض" غير انه قام بتوضيح عدة مصطلحات مثل (طائرة في حالة طيران، طائرة في الخدمة، طائرة خارج الخدمة)¹

أما قانون الطيران المدني الجزائري المعدل و المتمم رقم 98-06 مؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق لـ 27 يونيو سنة 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني في مادته الثانية" يقصد بالمصطلحات الواردة في هذا القانون ما يأتي:

الطائرة: كل آلة تستطيع الارتفاع و التماسك و الانتقال في الجو بفضل تفاعلات هوائية من غير التفاعلات الهوائية عن سطح الارض.

الطائرات المدنية: كل الطائرات باستثناء الطائرات التابعة للدولة.

طائرات الدولة: كل الطائرات المملوكة للدولة، و التي تؤجرها الدولة أو تستأجرها و تخصصها الى احد خدماتها فقط، وتشمل بوجه خاص طائرات رئاسة الجمهورية و الطائرات العسكرية بما في ذلك الطائرات التابعة للدرك الوطني و الطائرات التابعة للشرطة و للجمارك و للحماية المدنية. تعتبر الطائرات المدنية المستعملة مؤقتا في خدمة الدولة، طائرات تابعة للدولة اثناء مدة استعمالها...²

الفرع الثاني: تصنيف الطائرات.

توجد عدة تعاريف اخرى قائمة على معايير تصنيف الطائرات مثل نوع قوة الرفع، نظام الدفع و الاستخدام و حتى جنسيتها...، الا انه ما يهمننا في بحثنا هذا هي التصنيفات التي جاءت بها التعريفات التي ذكرناها اعلاه المتمثلة في تصنيف الطائرات من خلال الجانب التقني المتمثل في ثقلها مقارنة بالهواء كونه له بعض الاجراءات الأمنية أو من جانب ملكيتها ليطبق عليها قانون الطيران المدني من عدمه.

¹ منظمة الطيران المدني الدولي، دليل الامن لحماية الطيران المدني من افعال التدخل غير المشروع (DOC8973)، المجلد الاول، التنظيم و الادارة على المستوى الوطني، الطبعة السابعة، 2009، ص 1-1.

² قانون رقم 06/98 مؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

أولاً: تصنيف الطائرة من حيث الثقل.

تصنف الطائرة بموجب هذا المعيار الى طائرات أخف من الهواء و الى طائرات أثقل من الهواء، و يشمل النوع الأول طائفتين من الطائرات وهي بدون محرك او بدون قوة دافعة مثل البالون، و اما الطائفة الثانية فهي ذات المحرك او القوة الدافعة الخاصة بها.

وأما الطائرات الأثقل من الهواء فهي تشمل طائفتين ايضا، الاولى مثل الطائرات المروحية و النفاثة و الثانية تشمل الطائرات من دون محرك دافع مثل المظلة و الطائرة الشراعية.¹

كما انه ورد هذا التصنيف المتعلق بالثقل في الملحق 17 لاتفاقية الطيران المدني الدولي الذي يحمل عنوان الامن (حماية الطيران المدني الدولي من افعال التدخل غير المشروع) في الفصل الثالث من مرفق للملحق 17 في الباب الثالث تحت عنوان الطائرات الكبيرة، حيث فرق بين نوعين من الطائرات، الاولى التي تقل كتلتها عن 5700 كلغ و الثانية التي تزيد كتلتها عن 5700 كلغ، حيث ان هذه الاخيرة يجب ان يراعى في تصميمها بعض الامور التقنية تزيد في حماية الركاب و الطواقم و كذا تخفف من الاضرار في حالة الحوادث.²

ثانياً: تصنيف الطائرة من حيث الملكية.

تصنف الطائرات بموجب هذا التصنيف الى طائرات الدولة و الى طائرات تعود الى القطاع الخاص، اشارت الى هذا التصنيف كل من القوانين الجوية الوطنية و الاتفاقيات الدولية، فطائرات الدولة كما تعرضنا لها سابقا في المادة الثانية الفقرة الثالثة من القانون 98-06 المؤرخ في ربيع الاول، 27 يونيو سنة 1998، هي الطائرات المملوكة لها أو التي تاجرها أو تستأجرها أو تخصصها الى احد خدماتها او تستعملها مؤقتا في خدمتها.

¹ - مقالة بعنوان الطيران المدني و القانون الجوي، منتديات الجلفة لكل الجزائريين:

<https://djelfa.info/vb/showthread.php?t=582855> ، إطلع عليه بتاريخ: 02/04/2019

² - منظمة الطيران المدني الدولي، حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل الغير مشروعة، الملحق 17 لاتفاقية

الطيران المدني الدولي ، الطبعة التاسعة، icao، 2011، ATT-4، ATT-5

الفصل الأول الجرائم الماسة بسلامة الطائرات و الملاحة الجوية

كما ان هذا المعيار نصت عليه المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو، و ايضا اخذ به المشرع الفرنسي في القانون الجوي الفرنسي و يعرفها بانها "الطائرات العسكرية و الطائرات التي تعود ملكيتها للدولة و المخصصة فقط لخدمة المرفق العام".¹

المطلب الثاني: المنشآت

يقصد بمنشآت الطيران المدني الدولي كل ما هو ضروري لمرفق الطيران المدني الدولي للقيام بوظائفه المعروفة للنقل الجوي للمسافرين و البضائع حيث حرصت الاتفاقيات الدولية على ضرورة تأمين وحماية المؤسسة المطارية بجميع المنشآت القائمة عليها و نظرا لحساسيتها كون المساس بها يشكل خطر على الطيران المدني.

فمن الجرائم التي تمس بسلامة الطيران المدني هي افعال التعدي على منشآت الملاحة الجوية والهياكل القاعدية التي تستقبل الطائرات و تسهل عملياته، و لمعرفة هذه المنشآت يجب علينا ان نتناول تعريف المطار كونه هو البنية التي تشمل جميع المنشآت.

الفرع الأول: المطار

لقد عرف الإيكاو المطار الدولي " بأنه اي مطار تعينه الدولة المتعاقدة التي يقع المطار في اقليمها باعتباره مطار لهبوط الرحلات الجوية الدولية و الذي تنفذ فيه اجراءات الجمارك و الجوزات و الصحة العامة و الحجز الحيواني و النباتي و غير ذلك من الاجراءات المماثلة"²

يفرق الفقه الفرنسي بين نوعين من المصطلحات التي تقع على ارضية استقبال و اقلاع الطائرات، فيعتبر مصطلح المطار (Aéroport) يختلف عن المحطة الجوية (Aérodrome)، كون ان الأول هو المحطة الجوية التي تحتوي على منشآت تقنية و تجارية متطورة بشكل خاص لاسيما ما يرتبط بالطيران الدولي ، اما المحطة الجوية او ما يصطلح عليه بالميناء الجوي هي كل ارض او سطح ماء مخصص لهبوط و اقلاع و تحركات الطائرات عليه و يشمل ايضا منشآت ملحقة به تضمن حاجيات

¹ -مقالة بعنوان الطيران المدني و القانون الجوي، المرجع السابق.

² - محمد نصر محمد، المرجع السابق ، ص 29،30.

الفصل الأول الجرائم الماسة بسلامة الطائرات و الملاحة الجوية

الملاحة و الخدمات المقدمة للطائرات، اما القانون الفرنسي يقتضي توافر شرطان حتى يعتبر قانونا المكان مطارا او محطة جوية وهما:

- أن يكون المكان مخصصا و معدا لإقلاع و هبوط الطائرات.
 - وجود موافقة الجهات الرسمية المختصة على تخصيص ذلك المكان للغرض المطلوب.¹
- و يقصد بالمطار ايضا هو الارضيات و المسطحات المستعملة لاستقبال الطيران التجاري و يشمل المحطات الجوية و ملحقاتها(كالمستودعات) و يشمل ايضا مبنى المطار و عدة مباني، و من الناحية القانونية فان مصطلح المطار اوسع حيث تبدو اهميته في عدم جواز هبوط و اقلاع الطائرات الا في المكان الذي يعد قانونا مطارا و تستثنى من ذلك حالة القوة القاهرة.

كما عرفته المنظمة العالمية للطيران المدني OACI بانه " كل مطار يشتمل على المنشآت و الخدمات التي يحتاجها جمهور المسافرين و تقتاضياها الملاحة الجوية من حضائر معدة لإيواء الطائرات و اصلاحها و صيانتها و الاماكن المخصصة لاصعود و انزال الركاب و شحن و تفرغ البضاعة".

ايضا دليل الامن لحماية الطيران المدني من افعال التدخل غير المشروع (DOC8973) عرف المطار على انه " اي منطقة في دولة متعاقدة مفتوحة لعمليات الطائرات التجارية".²

كما ان المشرع الجزائري وضع في المادة الثانية من قانون الطيران المدني 06/98 تعاريف لمصطلحات المطار و المحطة الجوية و مبنى المطار و محطة الطوافات و ميز بينها كما يلي:

1- محطة جوية (Aérodrome): هي مساحة محددة على سطح الارض او على الماء تشمل مساحات التحرك المتكونة من المدارج، وطرق المرور، و حضائر الطائرات الموجهة للاستعمال الكلي او الجزئي لوصول الطائرات و رحيلها و تحركها على السطح.

¹- بوكموش سرور، النظام الاقنوني لإستغلال النقل الجوي في الجزائر، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، 2016/2015، ص 15.

²- دليل الامن لحماية الطيران المدني من افعال التدخل غير المشروع (DOC8973)، المرجع السابق، ص 1-2.

- 2- محطة طوافات (Hélistation): انها محطة جوية او مساحة محددة على بناية، موجهة للاستعمال الكلي او الجزئي لوصول الطوافات و رحيلها و تحركها على السطح.
- 3- مبنى المطار (Aérogare): منشأة فوقية لتسهيل نقل الركاب و الشحن.
- 4- مطار (Aéroport): مجموعة من منشآت النقل الجوي موجهة لتسهيل وصول الطائرات و رحيلها و مساعدة الملاحة الجوية و تأمين الركوب و النزول و توصيل المسافرين و البضائع و البريد المنقول جوا.¹

الفرع الثاني: منشآت المطار.

كما ذكرناه في التعريفات المبينة اعلاه للمطار كونه مجموعة من المنشآت الموجهة لتسهيل وصول و اقلاع الطائرات ومساعدة الملاحة الجوية، و كما ان المساس بأحد هذه المنشآت هو المساس بسلامة الطيران المدني، و عليه سوف نقوم بتبيان اهم المنشآت الحساسة المتواجدة في المطار و التي اكدت المنظمة الدولية للطيران المدني على ضرورة توفير الحماية و الأمن لها، حيث عرفت الايكاو في وثيقتها(DOC8973) التي تحمل عنوان دليل الامن لحماية الطيران المدني من افعال التدخل غير المشروع الموقع الحساس بـ " اي مرفق يوجد في المطار او يكون مرتبطا به يؤدي اتلافه او تدميره الى اضعاف كفاءة تشغيل المطار بدرجة خطيرة"²، لذلك نجد أن المشرع الجزائري حدد في القانون 06/98 قواعد لحماية الاملاك التابعة للمطار يلتزم مستغل المطار بتنفيذه .

اولا: برج المراقبة:

عبارة منشأة متواجدة بالحيز المطاري تعتبر اعلى نقطة به، مجهزة بوسائل تقنية و وسائل الاتصال التي تستعمل لمراقبة عمليات الملاحة الجوية و تسهيلها، في الجزائر تستغل هذه المنشآت من طرف المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية ENNA و التي يقع على عاتقها متابعة تحليق و هبوط و اقلاع

¹- أنظر المادة 2 من قانون الطيران المدني الجزائري.

²- دليل الامن لحماية الطيران المدني من افعال التدخل غير المشروع (DOC8973)، المرجع السابق،ص-1.8

الفصل الأول الجرائم الماسة بسلامة الطائرات و الملاحة الجوية

الطائرات من و الى المطارات الجزائرية، التأكد من صلاحية رخص العبور على مستوى المطارات الجزائرية و تعمل على رفع المخالفات المسجلة في ميدان الملاحة الجوية.¹

ثانيا: محطة الارصاد الجوية:

تعتبر منشأة تقنية بحت مجهزة بمعدات و وسائل الاتصال تتواجد على مستوى المطار و وفقا لنص المادة 102-103 من القانون 98-06 المتعلق بالطيران المدني التي نصت على مهام الارصاد الجوي للطيران الذي يعمل على المساهمة في ضمان و تنظيم الملاحة الجوية و نجاعتها، كما تلتزم بتزويد مستعملي المصالح الجوية و المطارات و اعضاء طاقم الطائرة و هيئات مصالح المرور الجوي و هيئات مصالح البحث و الانقاذ و المصالح المعينة بتسيير و تنمية الملاحة الجوية و الهيئات المكلفة بدراسة و انجاز و صيانة هياكل المطارات بمعلومات حول حالة الطقس الجوي الضروري لقيام كل واحد بمهامه.

ثالثا: مستودع وقود الطائرات

تعد من اهم النقاط الحساسة بالمطار كونها المنشأة المكلفة بتزويد الطائرات بالوقود هذا الاخير الذي يعد اكبر نقطة مستهدفة للأفعال الاجرامية وهذا لزيادة حجم الضرر، تسيير هذه المؤسسة في الجزائر من طرف مؤسسة نפטال.

رابعا المحطة الجوية:

عرفتها المادة الثانية من قانون الطيران المدني الجزائري 98/06 بأنها: "مساحة محددة على سطح الارض تشمل مساحات التحرك متكونة من مدارج وطرق المرور وحضائر الطائرات، الموجهة للاستعمال الكلي أو الجزئي لوصول الطائرة ورحيلها وتحركها على السطح."

¹ مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، 2010. أنظر أيضا: منظمة الطيران المدني الدولي، دليل الامن لحماية الطيران المدني من افعال التدخل غير المشروع (DOC8973)، المجلد الثالث، أمن المطار، متطلبات التنظيم و البرنامج والتصميم، الطبعة السابعة، 4، 2009-5.

المطلب الثالث: الأمتعة و البضائع

كما نعلم ان ما ذهبت اليه المنظمة العالمية للطيران المدني و كذا التشريعات الوطنية في اجراءات تامين سلامة الملاحة الجوية و الطائرات هو بدافع حماية الأشخاص و الممتلكات و يدخل في اطار مفهوم الممتلكات الامتعة و البضائع و هذا ما سوف نوضحه من خلال هذا المطلب.

و رغم ان الامتعة و البضائع تعتبر محل حماية في مجال الطيران المدني الا انها قد تكون هي سبب الخطر الماس بسلامته، و نظرا لحساسيتها اعطيت لها اهمية بالغة من الحيطة و الحذر.

الفرع الأول: الأمتعة

هي كل المواد و الاشياء المنقولة و الممتلكات الشخصية الاخرى للركاب، كما تعرف ايضا بانها الممتلكات الخاصة بعملاء النقل الجوي و يلتزم بنقلها طبقا لعقد النقل.

و قد ورد تعريف الايكاو و للأمتعة بأنها الممتلكات الخاصة بالركاب المحمولة على متن الطائرة بالاتفاق مع الناقل الجوي.¹

هذا التعريف الاخير اخذت به نفس المنظمة في وثيقتها التي تحمل عنوان دليل الامن لحماية الطيران المدني من افعال التدخل غير المشروع، غير انها فرقته بين امتعة الركاب او امتعة الطاقم، وهذا ما يستنتج من سقوط عبارة طاقم في التعريف الاول و ذكرها في التعريف الثاني.²

نميز نوعين من الامتعة و هي:

01- الأمتعة الغير مسجلة(أمتعة اليد): وهي الامتعة التي يحتفظ بها الراكب او الطاقم معه من خلال الرحلة و يحملها بنفسه الى مقصورة الركاب و التي يقع على عاتق شركة النقل بتوضيح الاشياء المسموح بنقلها من عدمها.

¹ - محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص27.

² - دليل الامن لحماية الطيران المدني من افعال التدخل غير المشروع (DOC8973)، المرجع السابق، ص1.2.

02- الامتعة المسجلة: و تعرف بالأمّعة المعايينة و هي الامتعة التي تقدم الى نقطة التسجيل و يصدر بموجبها بيان نقل الامتعة و بطاقة تعريف لكل قطعة و تتم معالجتها و مراقبتها و يتم شحنها من طرف شركة النقل الى مخزن الطائرة.¹

الفرع الثاني: البضائع

هي الممتلكات و البضائع التي تخمل على متن الطائرة بخلاف البريد و المؤن و التي يتم اصدار بموجبها بوليصة شحن و يصطلح عليها بعبارة FRET تتم معالجتها و مراقبتها بعد عملية تسجيلها، وما يلاحظ انه ليس هناك فرق بين الأمّعة المسجلة و البضائع و هذا ما اخذت به اتفاقية وارسو لسنة 1929 كذا المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني.²

كما عرفتها منظمة الاياتا بأنها " كل ما يتم نقله بواسطة الناقل عن طريق الطائرة و يشمل ذلك الامتعة و الحقائب المرسلّة بواسطة بوليصة شحن، فيما عدا الطرود البريدية الخاضعة لاتفاقية نقل المواد البريدية"

المطلب الرابع: أشخاص النقل الجوي

تعد اشخاص النقل الجوي اهم عنصر اجراءات الامن الموضوع، فهم مجموعة الاشخاص الطبيعيون الموجودون على متن الطائرة او العاملين بالمتشأة المطارية، كالركاب و اطقم القيادة

الفرع الاول: الركاب

عرفت منظمة الاياتا للركاب بأنه " اي شخص فيما عدا اطقم الطائرة و الذي يتم نقلهم في مقابل تذكرة"³

¹ - منظمة الطيران المدني الدولي، دليل الامن لحماية الطيران المدني من افعال التدخل غير المشروع(DOC8973)،

المجلد الخامس، التنظيم و الادارة على المستوى الوطني، الطبعة السابعة، 2007، 1.2.

² - دلال يزيد، ، مسؤولية الناقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي و الدولي، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في

القانون الخاص، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، 2010/2009، ص139.

³ - محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص34.

ما يستتج من هذا النص ان الركاب هو كل شخص حامل لوثائق السفر بالإضافة الى التذكرة، متواجد بالمطار او على متن الطائرة و خاضع لجميع الاجراءات الامنية او يباشر في اجراءات السفر بالمطار، كما ان استعما عبارة "تذكرة" بدل عبارة "بمقال" هذا من اجل شمولية التعريف للاشخاص التي منحت لهم تذاكر صفر بدون مقابل.

الفرع الثاني: الاطقم و الموظفون

لم يرد في القوانين المتعلقة بالطيران المدني الدولية تعريفات للاطقم و الموظفين العاملين على مستوى المطار بل اورد دليل الامن لحماية الطيران المدني من افعال التدخل الغير المشروع نوعين من الموظفين و هم:

أولاً: موظفو الأمن

لم يرد تعريف لهم في هذه الوثيقة و حتى في باقي التشريعات التي تناولتها بالدراسة في هذا البحث بل اكتفى بتبيان مهامهم في تنفيذ اجراءات الامن و تناول ايضا جانب التوظيف و التكوين و المؤهلات.¹

ثانياً: الموظفون الغير الأمنيون

عرفتهم نفس الوثيقة كما يلي " يمكن تعريف الموظفين الغير الامنيين على النحو التالي:

- 1- أي موظفين يمنحون الحق في الوصول الى المناطق المقيدة أمنياً.
- 2- أي موظفين (اي افراد الخدمة الارضية) الذين تستعين بهم الدارة المطار او مشغل الطائرة او وكيل مناولة، او وكيل بضائع، او سلطة بريدية او هيئة خدمات مراقبة الحركة الجوية، يقومون بواجبات مرتبطة بعمليات الطيران المدني و الذين يمكن بهذه الصفة ان يقومو بتدابير الأمن.²

¹ - للمزيد أنظر: منظمة الطيران المدني الدولي، دليل الامن لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل الغير المشروع المجلد الثاني، التعيين و الاختيار و التدريب، 2008، ص 1-3.

² - منظمة الطيران المدني الدولي، دليل الامن لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل الغير المشروع المجلد الثاني، التعيين و الاختيار و التدريب، المرجع السابق، ص 1-4.

الفصل الأول الجرائم الماسة بسلامة الطائرات و الملاحة الجوية

ما يستنتج من هذا التعريف ان اهم عنصر لتعريف الموظفين و الاطقم هي القيام بواجبات مرتبطة بعمليات الطيران المدني، كما انه من خلال النوعين من الموظفين المذكورين اعلاه نلاحظ عدم ذكر الاطقم و ربما هذا راجع كون ان الاطقم ليسو معنيين بالخدمة الارضية بل هم المسؤولين على امن الطائرة و هذا ما اخذ به المشرع المصري في تعريف لفرد الطاقم بأنه "ذلك الشخص الذي يقوم بالعمل على الطائرات، من اجل توفير الامان اثناء الرحلة طبقا لتعليمات سلطة الطيران المدني"¹، كما عرف الفقهاء الاطقم بانهم "مجموعة من الاشخاص المكلفين من المستثمر او مشغل الطائرة للخدمة فيها اثناء طيرانها"، او هم "مجموعة من الافراد التي تتواجد على متن الطائرة بصفة مستمرة للقيام بالمهام التي تستلزمها الرحلة، سواء من مهام فنية او خدمة الركاب"²

¹ - محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص35

² - محاضرات القانون الجوي،

، ص1، https://uomustansiriyah.edu.iq/media/lectures/7/7_2019_04_19!10_52_00_AM.pdf

تاريخ الاطلاع:2019/05/14.

المبحث الثاني: السلوك المجرم في الاعتداء على الطائرات و الملاحة الجوية

من خلال ما تناولناه في المبحث الاول الذي بينا فيه محل الافعال اللامشروعة، و الماسة بسلامة الطيران المدني و المتمثلة في المساس و التعدي على الطائرات و المنشآت المطارية و كذا اشخاص الملاحة الجوية، سوف نقوم بتقسيم هذا المبحث على هذا الاساس (محل الجريمة)، وهذا بالاستناد على الافعال المذكورة في المواثيق الدولية و التشريع الوطني المتعلق بحماية الطيران المدني من الافعال الاجرامية، هذا التقسيم كان على النحو التالي:

- جرائم ماسة بسلامة الطائرات.
- جرائم ماسة بسلامة منشآت الملاحة الجوية.
- جرائم ماسة بأشخاص الملاحة الجوية.

المطلب الأول: الجرائم الماسة بسلامة الطائرات.

خلال هذا المطلب سنعالج الاركان الخاصة بجرائم الماسة بسلامة الطائرات وهذا بالتطرق إلى الجرائم التالية:

الفرع الاول: جريمة اختطاف الطائرات المدنية و العقوبات الواردة عليها

هو فعل الاستيلاء الغير مشروع على طائرة و هي في حالة طيران، و هي من الجرائم التي يعاقب عليها القانون الدولي و التشريعات الوطنية واكثر الجرائم ارتكابا، و يقصد بجريمة اختطاف الطائرة هو قيام شخص بمفرده أو بالاشتراك مع الغير بصورة غير قانونية و هو على ظهر الطائرة في حالة طيران بالسيطرة عليها أو تغيير مسارها بوجه غير شرعي أو قانوني باستخدام القوة أو التهديد أو الشروع في ارتكاب أي فعل من هذا القبيل على أن تكون عملية الاختطاف أثناء طيران الطائرة.

الفصل الأول الجرائم الماسة بسلامة الطائرات و الملاحة الجوية

و لتوفر هذه الجريمة يجب ثبوت جميع عناصرها و التي سوف نوضحها بالتفصيل بالتطرق الى اركانها (الركن الشرعي، الركن المادي، الركن المعنوي، الركن الدولي) مع تناول عقوبات جريمة اختطاف الطائرة في الاتفاقات الدولية و التشريعات الداخلية.

أولاً: الركن الشرعي

نصت المنظمة العالمية للطيران المدني على هذه الجريمة في بنود اتفاقية طوكيو لسنة 1963 التي تناولت تعريف اختطاف الطائرة و العناصر الواجب توافرها، حيث جاء نص المادة 11 منها على النحو التالي: "1(أذا عرقل شخص ما على متن الطائرة بصورة غير شرعية و عن طريق العنف او التهديد بالعنف طائرة في حالة طيران او استولى او مارس الرقابة عليه، او عندما يشرع بتحقيق احد هذه الافعال، تتخذ الدولة المتعاقدة كافة التدابير المناسبة للزمتة لإعادة او ابقاء الرقابة على الطائرة لقائدها الشرعي.

2(و في الأحوال المشار إليها في الفقرة السابقة يتوجب على الدولة المتعاقدة التي تهبط فيها الطائرة، أن تسمح لركاب الطائرة وطاقمها بالاستمرار في الرحلة وذلك في أقرب وقت، كما يتوجب عليها إعادة الطائرة وحمولتها إلى أصحابها الشرعيين".¹

وكذا نصت اتفاقية لاهاي لسنة 1970² على جريمة اختطاف طائرة في نص المادة الاولى منها، اين نصت صراحة على اعتبار الاستلاء الغير المشروع على الطائرة جريمة يتعين العقاب عليها،

¹ - إتفاقية تتعلق بالجرائم وبعض الافعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة ، المنعقدة بطوكيو سنة 1963.

² - إتفاقية لقمع الغسبتيلاء غير المشروع على الطائرات، منعقدة بلاهاي في 16 ديسمبر 1970.

الفصل الأول الجرائم الماسة بسلامة الطائرات و الملاحة الجوية

حيث جاء نص المادة الأولى على النحو التالي: "يعد مرتكب لجريمة اي شخص على متن الطائرة و هي في حالة طيران:

أ- يقوم على نحو غير مشروع بالقوة او بالتهديد بها او بأي شكل آخر من أشكال الاكراه بالاستلاء على تلك الطائرة، او ممارسة السيطرة عليها او يحاول ارتكاب من تلك الافعال.

ب- يكون شريكا مع شخص يرتكب او يحاول ارتكاب اي من تلك الافعال.

اما المادة الثانية من نفس المعاهدة فتتص بأنه: " تتعهد كل دولة بأن تجعل الجريمة معاقبا عليها بعقوبات مشددة".

اما معاهدة مونتريال¹ لم تتطرق الى فعل اختطاف طائرة بل جاءت بافعال اخرى تمس سلامة الطيران المدني.

و في التشريع الجزائري نص المشرع على جريمة إختطاف الطائرة في القانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني في مادته 224 و التي بدورها أحالتنا إلى المادة 417 مكرر من الامر 66-156 المتضمن قانون العقوبات المعدل و المتمم حيث جاءت نص المادة 224 على النحو التالي: " يتعرض للعقوبة المنصوص عليها في المادة 417 مكرر من قانون العقوبات، كل من يختطف طائرة بالعنف او بالتهديد بالعنف".

اما نص المادة 417 مكرر فقد جاء كما يلي " يعاقب بالاعدام كل من استعمل العنف او

التهديد من اجل التحكم في طائرة على متنها ركاب او السيطرة عليها...."

¹ - معاهدة قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، المنعقدة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971.

من خلال النصوص التي ذكرناها اعلاه يتبين ان جريمة اختطاف الطائرة تتحقق فيها جميع الاركان من ركن مادي و معنوي ثم الركن الدولي، و التي سوف نتطرق لهم بالتفصيل و الشرح.

ثانيا: الركن المادي

الركن المادي للجريمة هو الذي يتحقق بوقوع السلوك الإجرامي للجاني (الخاطف) وحصول النتيجة الإجرامية الضارة لهذه السلوكات المكونة بالاعتداء على حق أو مصلحة يحميها القانون وتوافر العلاقة السببية بين السلوك والنتيجة الحاصلة.¹

ويمكن بحث الركن المادي في جريمة إختطاف الطائرات وفق السلوكات الآتية:

1. إستعمال القوة أو التهديد باستخدامها:

يشترط ان يتم الاستلاء غير المشروع على الطائرة عن طريق استخدام القوة او التهديد باستعمالها او بأي صورة أخرى من صور الاكراه، فالاتفاقية تركز على الاستيلاء الغير المشروع الذي ينشأ من خلال العنف او التهديد باستخدامه.²

و ان مفهوم العنف يشمل القوة المادية و سائر وسائل التهديد و الاكراه المعنوي.

كما انه لا يشترط في هذه الجناية ان عن الفعل جروح او وفاة للأشخاص المنقولين، فإن

حصل ذلك فهو ظرف مشدد.³

¹- عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية و الساسية، العدد الأول، جامعة ديالى، بدون سنة النشر، ص5.

²- بن سماعيل سفيان، الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات و الملاحة الجوية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في قانون النقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان ، 2004/2005، ص57.

³- دردوس مكي، القانون الجنائي الخاص في التشريع الجزائري، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، المطبعة الجهوية قسنطينة، 2010، ص 121.

2. ارتكاب الفعل على متن الطائرة:

يشترط ان يتم فعل الاستلاء على متن الطائرة اي ارتكاب الفعل من قبل شخص يكون على متنها، و يطبق نفس الحكم على حالتي الشروع و المشاركة اي لا تطبق احكام هذا الفعل على من يقوم بها من خارج الطائرة، مثال ذلك قيام طائرة حربية بإجبار طائرة مدنية بتغيير مسارها كان من الاجدر النص على الحالتين المذكورتين.

و قد ادخلت اتفاقية بكين¹ المعدلة لاتفاقية لاهاي و كذا اتفاقية مونتريال لسنة 2010 فعل جديد ياخذ نفس الحكم فاعل الجريمة هو ما نصت عليه المادة الفقرة الثالثة بقولها "...او يساعد بصورة غير مشروعة او عمدا شخصا اخر من التحقيق او المقاضاة او العقوبة مع علمه بان الشخص قد ارتكب فعلا يعتبر جريمة من الجرائم المنصوص عليها في الفقرات 1 أو 2 أو 3 (أ) أو 3(ب) أو 3(ج) من هذه المادة، او ان هذا الشخص مطلوب القبض عليه من سلطات انفاذ القانون لمحاكمته على ارتكاب هذه الجريمة او لانه صدر حكم ضده بسبب هذه الجريمة.²

3. أن يقع الفعل غير المشروع أثناء الطيران:

نكون امام توفر شرط الطيران هو من لحظة اغلاق ابواب الطائرة بعد ركوب المسافرين الى لحظة فتح تلك الابواب بغرض نزولهم دون اشتراط تشغيل المحركات، و تخرج من صورة اختطاف الطائرة السيطرة عليها قبل غلق الابواب .

¹ - إتفاقية قمع الافعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي ، المنعقدة في بيكين بتاريخ 10 سبتمبر 2010.

² - بن سماعيل سفيان، المرجع السابق، ص 55،56.

4. الاستلاء على الطائرة أو السيطرة عليها بصورة غير شرعية.

و هو العنصر الاساسي في الركن المادي و الفعل المكون للجريمة بان يصل المختطف إلى درجة الاستلاء على الطائرة و فرض اوامره على الطاقم و الركاب، على ان يكون فعل الاستلاء بطريقة غير قانونية و غير مشروعة.

و لا يشترط تحقيق نتيجة معينة فالشروع في عملية الاختطاف يعتبر جريمة و يكتمل هذا الركن المادي إذا توفرت جميع العناصر المشار إليها آنفا.¹

ثالثا: الركن المعنوي:

جريمة اختطاف الطائرة جريمة عمدية يكفي لتوفر الركن المعنوي لدى الخاطف: يعلمه انه لا يحق له اختطاف الطائرة أو تغيير مسارها أو السيطرة عليها، و أن تتوفر أيضا الإرادة الآثمة التي تقرر ارتكاب الفعل و لا يشترط توفير تغيير مسار الطائرة أو الاستيلاء، ولا يشترط توافر نوايا أخرى كالقتل أو الإيذاء، أو السرقة، وكذلك لا اعتبار بالدوافع السياسية.²

رابعا: الركن الدولي:

و يتطلب هذا الركن أن تكون أفعال الخطف قد ارتكبت بناء على قيام او مساهمة او محاولة دولة ضد دولة، فإذا وقعت الجريمة بإرادة فرد فإن الركن الدولي يعد منتفيا و تصبح الجريمة داخلية و يحاكم الجاني وفقا للقانون الوطني أي المكان الذي وقعت فيه الجريمة و نصت على هذه الجريمة الفقرة الرابعة من اتفاقية بكين لسنة 2010.³

¹ عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، المرجع السابق، ص 6، 8.

² محمد صالح روان، الجريمة الدولية في القانون الدولي الجنائي، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم، جامعة منتوري - قسنطينة -، كلية الحقوق، 2009/2008، ص 228.

³ محمد صالح روان، المرجع نفسه، ص 228.

خامسا: عقوبة جريمة اختطاف الطائرات

من خصائص هذه الجناية أنها تكون صادرة من جهة مختصة ومقتربة بجزء محدد و متصفة بصفة العمومية حتى تحقق الغاية من صدورها و التي تتمثل في الجريمة المعنية.

و لذلك فإن أي قانون أو اتفاقية لا تعترف بعقوبة محددة تبقى بدون فعالية في مكافحة الجريمة وكانت أول الخطوات لقمع جريمة اختطاف الطائرات على المستوى الدولي اتفاقية طوكيو الخاصة بالجرائم و الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، ومن الانتقادات التي وجهت إلى اتفاقية طوكيو أنها لم تتضمن أي إلزام للدول المتعاقدة بمعاينة جريمة اختطاف الطائرات المدنية بعقوبة رادعة بل أنها لم تتطرق لمسألة العقوبة، و تركت للدول التي ينعقد لها الاختصاص حرية التصرف و التقدير.¹

إن ترك تحديد تقدير العقوبة للقوانين الوطنية دون تحديد الحد الأدنى لها قد يساعد في ازدياد تلك الجريمة عن طريق تغيير مسار تلك الطائرة إلى دولة لا تتسم تشريعاتها الجنائية بالصرامة والشدة. هناك بعض الدول أصدرت تشريعات تقضي بمعاينة هذه الجريمة بعقوبات رادعة قبل نفاذ اتفاقية طوكيو وكانت أول تلك الدول الولايات المتحدة الأمريكية و السبب في ذلك تعرض طائراتها إلى الخطف فقد صدرت قانون 197/87 لسنة 1961م و الذي عدل (قانون الطيران الاتحادي بالنص على جريمة لصووية الطائرات Piracy Aircraft ، وفقا لهذا التعديل كل من يستولي على طائرة أو يسيطر عليها يعاقب بالإعدام أو السجن لمدة لا تقل عن عشرين سنة.

¹ - عبد العزيز شعبان الحديثي، المرجع السابق، ص 15.

غالبية الدول التي تتضمن تشريعاتها جريمة خاصة باسم اختطاف الطائرات باعتبار أنها تنطوي على عدة أفعال مخالفة للقانون تشكل جريمة مركبة من الحجز الغير مشروع للطائرات و تعريض الطرق ووسائل المواصلات للخطر و حمل السلاح بدون ترخيص...إلخ.

فالعقوبات لا تتناسب مع خطورة الجريمة مع القصور الذي ظهر في اتفاقية طوكيو وقد حاولت اتفاقية لاهاي معالجة القصور لكن هذه الاتفاقية طالبت الدول المتعاقدة فيها أن تجعل العقوبة مشددة للمجرمين بتقدير مدة العقوبة وشكلها للدول.

فالنصوص العقابية الوطنية لا تتفق بمعاينة مجرمي مختطفي الطائرات بعقوبة موحدة ، فيجب تحديد عقوبات بواسطة اتفاقية دولية و أن تنص التشريعات الوطنية على عقوبتها بصورة واحدة، وإلا سوف تبقى هذه الجريمة بلا عقاب أو ربما تنال عقابا لا يتناسب و خطورتها مما تساعد في ازدياد الجريمة بدلا من قمعها بسبب الاختلاف.¹

نلاحظ ان المشرع الجزائري اخذ بصورة تشديد هذه الجريمة و اعطاها عقوبة الاعدام.

الفرع الثاني: جريمة اتلاف طائرة او وضع جهاز او مادة من شأنها تدميرها.

و هو قيام الجاني سواء كان على متن الطائرة او غير موجود باحداث تلف في الطائرة مهما كان نوعه، يجعلها غير قادرة على الطيران أو يعرض سلامتها للخطر أثناء الطيران، او قيامه بسلوك ايجابي بوضع جهاز او مادة في الطائرة يحتمل ان تدمرها او يحدث فيها تلفا يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحتمل تعريضها للخطر.

¹ - عبد العزيز شعبان الحديثي، المرجع السابق، ص20،18.

اولا: الركن الشرعي

نصت على هذه الجريمة اتفاقية مونتريال 1971 المتعلقة بقمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني في الفقرة الثانية و الثالثة من المادة الاولى.

و نص عليها المشرع الجزائري في القانون الخاص بالطيران المدني 06/98 في المادة 216 و كذا حالات التشديد عقوبة هذه الافعال في المادة 217 منه غير ان هذا الفعل تناولته احكام قانون العقوبات من المادة 395 الى المادة 407.

ثانيا: الركن المادي

يتحقق الركن المادي في هذه الجريمة بتوفر جميع الشروط المبينة ادناه:

1- فعل او محاولة تخريب طائرة او فعل وضع او محاولة وضع مواد تعرض سلامة الطائرة للخطر هذا الفعل المادي المشرع لم يعطي بشأنه بيانا و لا يحدد انجازه بوسيلة معينة اذا بجميع الوسائل¹، كما يعد في حكم هذه الافعال من حرض على القيام بهذه الافعال لكن الصعوبة تكمن في التمييز بين المحاولة و الاعمال التحضيرية، كما انه هنا لا يشترط ان يكون الجاني على متن الطائرة مثل ما ذكر في جريمة اختطاف طائرة.

2- ان يكون الفعل ورد على طائرة: اي ان محل هذه الافعال يكون على طائرة و ما يلاحظ ان نص الاتفاقية اشترط ان تكون الطائرة في حالة خدمة غير ان المشرع الجزائري لم ينص على هذا الشرط و نص على الزامية تواجد هذه الطائرة بالمحطة الجوية ولا يهم ان كانت الطائرة

¹- دردوس مكى، المرجع السابق، ص91.

ملك للجاني او لغيره، اي ان المشرع بنصه هذا كان اكثر شمولية¹، كما ان المشرع يريد على وجه الخصوص حماية ارواح الناس من الهلاك و كذا الممتلكات.²

ثالثا:الركن المعنوي

هي جريمة عمدية تتطلب قصدا جنائيا حيث يعلم الجاني أنه يتلف أو يضع جهازا أو مادة من شأنها تدمير الطائرة، ومع ذلك تتوجه إرادته إلى ارتكاب الفعل المجرم.

رابعا: العقوبات المقررة لجريمة اتلاف طائرة او وضع جهاز او مادة من شأنها

تدميرها

كما رأينا في عقوبة اختطاف طائرة ان نصوص الاتفاقية امرت الدول الاعضاء على تشديد العقوبات و ينطبق هذا على هاته الجريمة وهذا ما اخذ به المشرع الجزائري و اعطاها وصف جنائية و يعاقب مرتكبها بالسجن المؤبد و نشير ان عقوبة هذه الافعال كانت الاعدام قبل تعديل المادة 395 من قانون العقوبات بموجب القانون رقم 23/06 المؤرخ في 20/12/2006، و فصل في العقوبات المقررة في الافعال حسب طبيعة محل الفعل كونه مثلا مملوك للجاني او ادى الاتلاف الى الحاق اضرار بالغير او بالمنشآت...الخ ذلك من الافعال المنصوص عليها صراحة في المواد من 396 الى المادة 407 من قانون العقوبات، ففي بعض الافعال اعطاها وصف الجنحة و في الافعال الخرى شددتها الى وصف الجنائية و حتى اعفى من العقوبة الاشخاص الذين يرتكبون الجنايات الواردة في المواد المحددة في المادة التي اقرت بهذا العذر (المادة404) .

¹- حاج قويد الطاهر، الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، مذكرو لنيل شهادة الماجستير حقوق فرع قانون دولي و العلاقات الدولية، جامعة الجزائر ، كلية الحقوق، 2004/2003، ص 29،30 .

²- دردوس مكى، المرجع السابق، ص 92-93.

الفرع الثالث: جريمة الادلاء بمعلومات كاذبة تعرض طائرة لحالة خطر.

هي ان يقوم الجاني بإعطاء تصريحات كاذبة مع علمه بكونها غير صحيحة مثل ان يبلغ بوجود قنبلة على متن الطائرة و هي في حالة طيران و يجبرها على الهبوط الاضطراري ويخلق حالة من الخوف و الهلع للركاب و الاطقم.

أولاً: الركن الشرعي

نصت على هذه الجريمة الفقرة "هـ" من المادة الاولى من اتفاقية مونتريال بنصها "... ابلاغ خير يعلم انه كاذب و يعرض من جراء ذلك للخطر السلامة طائرة بحالة طيران.", كما نص على هذا الفعل المشرع الجزائري في المادة 417 مكرر 01 و التي جاءت كما يلي: "يعاقب بالسجن المؤبد كل من تعمد تقديم معلومات خاطئة يعلم انها قد تعرض سلامة طائرة في الجو او باخرة للخطر".

ثانياً: الركن المادي

لتوافر هذه الجريمة يجب ان تجتمع الافعال التالية:

1. تقديم معلومات خاطئة عن وجود خطر يمس الطائرة مثل قيام فرد بالتبليغ عن وجود قنبلة و لا يهم مكان تواجد المبلغ سواء على متن الطائرة او خارجها، كما لا يشترط في البلاغ الكاذب شكل معين، فقد يتحقق بجميع الطرق بالكتابة او الكلام او الاتصال هاتفياً.
2. ان تكون الطائرة في حالة طيران و هذه الحالة تطرقنا إليها بالشرح في الجرائم المذكورة أعلاه.¹

ثالثاً: الركن المعنوي

تعتبر هذه الجريمة عمدية يجب ان يتوافر فيها علم الجاني بأن ما يقوم به غير مشروع و تذهب ارادته الى ارتكاب ذلك الفعل .

¹ - حاج قويدر الطاهر، المرجع السابق، ص 33 .

رابعاً: العقوبة المقررة لجريمة الادلاء بمعلومات كاذبة تعرض طائرة لحالة خطر

من استقراء المواد نرى ان الاتفاقية الدولية دائماً تنص على تشديد العقوبة و هذا ما اخذ به
المشرع الجزائري بتقرير عقوبة السجن المؤبد على مقترفها نظراً لما تلحقه من اضرار نفسية و معنوية
لمستخدمي النقل الجوي.

المطلب الثاني: الجرائم الماسة بسلامة اشخاص الملاحة الجوية

و هي القيام الجاني بعمل مادي من أعمال العنف ضد أي شخص من اشخاص الملاحة
الجوية (ركاب، اطقم و موظفين)، ولقيام هذه الجريمة يشترط ان يكون هذا الفعل على متن الطائرة و أن
تكون الطائرة بحالة طيران مما يؤدي تعريض سلامة الطائرة للخطر بأي شكل كان، و تتمثل اركان هذه
الجريمة في:

أولاً: الركن الشرعي

نصت على هذه الجريمة اتفاقية لاهاي في الفقرة الاولى من المادة الاولى والتي جاءت على
النحو التالي "يعد مرتكباً لجريمة يشار إليها فيما بعد باسم "الجريمة" أي شخص على متن طائرة و هي
في حالة طيران،

(أ) يقوم على نحو غير مشروع، بالقوة او بالتهديد بها او بأي شكل آخر من أشكال الارهاب بالاستيلاء
على تلك الطائرة، او ممارسة السيطرة عليها، او يحاول ارتكاب اي من تلك الافعال."

كما تطرقت اتفاقية مونتريال الى هذه الصورة في المادة الاولى في الفقرة الاولى
بنصها (...)- ارتكاب عمل من أعمال العنف ضد شخص موجود على متن طائرة بحالة طيران، اذا كان
من شأن هذا العمل ان يعرض سلامة الطائرة للخطر).

غير أن المشرع الجزائري لم ينص على هذه الجريمة و ترك تنظيمها الى الاحكام العامة
لقانون العقوبات.

ثانيا:الركن المادي

تتمثل عناصر الركن المادي لهذه الجريمة في التالي :

1-استعمال القوة أو التهديد باستخدامها

ان مفهوم العنف يشمل القوة المادية و سائر وسائل التهديد و الاكراه المعنوي .

2-ارتكاب الفعل على متن الطائرة

يشترط ان يتم فعل العنف على متن الطائرة اي ارتكاب الفعل من قبل شخص يكون على متنها، و يطبق نفس الحكم على حالتي الشروع و المشاركة اي لا تطبق احكام هذه الأفعال على من يقوم بها من خارج الطائرة مثل قيام احد بالتعدي على احد اشخاص الملاحة الجوية و هذا العنف ادى الى حيلولة الضحية من تأدية مهامه ونتج عن ذلك مساس بسلامة الملاحة الجوية، كان من الاحسن أن يشمل نص المادة الخاصة بالاتفاقية حتى افعال التعدي على اشخاص الملاحة الجوية الواقعة بداخل المنشأة المطارية غير أن المشرع الجزائري بتركه معالجة أحكام هذه الافعال إلى الأحكام العامة لقانون العقوبات يكون قد اصاب في ذلك كونه احتوى جميع اعمال العنف الماسة بسلامة الطيران المدني .

و يعد في حكم الشريك حسب اتفاقية بكين في المادة الاولى الفقرة الثالثة بقولها"...او يساعد بصورة غير مشروعة او عمدا شخصا اخر من التحقيق او المقاضاة او العقوبة مع علمه بان الشخص قد ارتكب فعلا يعتبر جريمة من الجرائم المنصوص عليها في الفقرات 1 أو 2 أو 3 (أ)او3(ب)او3(ج) من هذه المادة، او ان هذا الشخص مطلوب القبض عليه من سلطات انفاذ القانون لمحاكمته على ارتكاب هذه الجريمة او لانه صدر حكم ضده بسبب هذه الجريمة.

3- أن يقع الفعل غير المشروع أثناء الطيران

نكون امام توفر شرط الطيران هو من لحظة اغلاق ابواب الطائرة بعد ركوب المسافرين الى لحظة فتح تلك الابواب بغرض نزولهم دون اشتراط تشغيل المحركات، و تخرج من صورة العنف قبل غلق الابواب.¹

ثالثا: الركن المعنوي

جريمة العنف على متن الطائرة جريمة عمدية يكفي لتوفر الركن المعنوي لدى الفاعل: علمه بعدم مشروعية ما قام به، و أن تتوجه أيضا ارادته الى فعل ذلك.

رابعا: العقوبات المقررة

دائما حسب نصوص الاتفاقيات المتعلقة بقمع الاعمال الغير المشروعة الماسة بسلامة الطيران المدني التي نصت على وجوب تشديد في معاقبة الجرائم المنصوص عليها في بنود الاتفاقيات، غير ان المشرع الجزائري لم ينص صراحة كما ذكرنا اعلاه على هذه الجريمة و ترك تنظيمها الى الاحكام العامة لقانون العقوبات و بالتالي تكون العقوبات الواردة عليها حسب تكييف كل فعل.

الفرع الثالث: الجرائم الماسة بسلامة منشآت الملاحة الجوية

نصت عليها المادة الاولى من اتفاقية مونتريال في فقرتها "د" يستهدف الجاني منشآت الملاحة الجوية على شرط ان تكون هذه الاعمال من شأنها تعريض سلامة الطائرة و هي في حالة طيران للخطر.

ولهذه الجريمة عناصر يجب توافرها حتى تتحقق وهي:

¹ - حاج قويدر الطاهر، المرجع السابق، ص 27.

أولاً: الركن الشرعي

كما تم ذكره اعلاه ان هذه الجريمة وردت في اتفاقية مونتريال و التي جاء نصها كما يلي:

"...د- تدمير او انزال اضرار بمنشآت او خدمات الملاحة الجوية او الاخلال بعملها اذا كان من شأن احد هذه الافعال ان يهدد سلامة طائرة بحالة طيران،"

اما بالنسبة للمشرع الجزائري نص على هذه الجريمة في المادة 215 من القانون 06/98 المتعلق بالطيران المدني كما تتولها ايضا قانون العقوبات في احكام المواد من 395 الى المادة 407 و التي قمنا بذكرها بخصوص جريمة تخريب طائرة لانها تأخذ نفس أحكام العقار.

ثانيا الركن المادي

لهذه الجريمة كغيرها من الجرائم الماسة بسلامة الملاحة الجوية عناصر يجب توافرها تتمثل

في:

- 1- قيام الجاني بنشاط اجابي يتمثل في فعل التخريب لمنشآت الملاحة الجوية او سلبي يتمثل في الامتناع عن قيام بنشاط يؤدي الى الاخلال بعمل المنشأة مثل عدم القيام بصيانة الارضية الذي قد يؤدي الى حدوث كوارث جوية، كما ان المحاولة في القيام بالفعل تعد جريمة فالعبرة بالنية و ليست بتحقيق النتيجة و يدخل ايضا في حكم الفاعل الاصلي الشريك و المحرض.
- 2- يشترط أن يقع الفعل على منشآت الملاحة الجوية لقيام هذه الجريمة.
- 3- ان يؤدي الفعل الى تهديد سلامة طائرة في حالة طيران.¹ كما تم توضيحه ان العبرة بالنية فتهديد سلامة طائرة في حالة طيران يؤدي الى قيام الجريمة وقمنا في الجرائم المبينة اعلاه بتوضيح مفهوم حالة طيران.

¹ - حاج قويدر الطاهر، المرجع السابق، ص 29،31.

ثالثا: الركن المعنوي

هي جريمة عمدية تتطلب قصد جنائي عام وذلك عن طريق علم الجاني أنه ارتكب الفعل المجرم والمتمثل في فعل التخريب لمنشآت الملاحة الجوية أو الامتناع عن قيام بنشاط يؤدي الى الاخلال بعملها رغم ذلك تتجه إرادته إلى ارتكابه.

رابعا: العقوبات المقررة

تأخذ هذه الجريمة نفس العقوبات المقررة في فعل تخريب الطائرة كون المشرع الجزائري تناول افعال التخريب في نفس المواد بذكر الاشياء المخربة على سبيل المثال.

الفصل الثاني: آليات

الوقاية من الجرائم الماسة

بسلامة الطائرات والملاحة

الجوية على المستوى

الدولي والوطني

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

الفصل الثاني: آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي والوطني

بالنظر إلى التهديد المتزايد لسلامة الطيران المدني والمرافق التابعة له ظهرت محاولات دولية في إطار منظمة الطيران المدني الدولي من أجل وضع آليات تسمح بتوفير الحماية اللازمة للطائرة والملاحة الجوية، وبانضمام الجزائر لهذه المنظمة تم الالتزام بالآليات التي جاءت بها هذه الاتفاقيات وسنفضل ذلك وفق الآتي:

المبحث الأول: الآليات الدولية للوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية

كان لتطور الطائرة إلى وسيلة رئيسية للمواصلات، أثره في خلق مشاكل دولية لا تستطيع الدولة حلها، وأصبح توحيد طرق العمل الفني في الطيران الدولي ذا أهمية أساسية حتى لا تحدث أخطاء نتيجة لعدم الخبرة أو سوء الفهم فيما يتعلق بقواعد الجو، تنظيم حركة المرور الجوي، إجازات الطيران تصميم المطارات أو أي تفاصيل أخرى لا يمكن حصرها، والتي تتوقف عليها سلامة وأمن الطيران المدني.

المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني

سعى المجتمع الدولي إلى إبرام عدة اتفاقيات من أجل الإحاطة بالجرائم الماسة بالطيران والملاحة الجوية و كذا وضع القواعد المنظمة له، تفصل هذه الاتفاقيات في الفروع التالية:

الفرع الأول: اتفاقية باريس لسنة 1919

بدأت اهتمام الدول بتنظيم الملاحة الجوية على نطاق دولي بعد الحرب العالمية الأولى فأبرمت لهذا الغرض في 13 أكتوبر 1919م، اتفاقية باريس للملاحة الجوية، وساهمت في هذه الاتفاقية سبعة وعشرون (27) دولة، وقد تعرضت اتفاقية باريس للعديد من الانتقادات منها سوء الصياغة، وقصور

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

أحكامها على تلبية حاجيات الملاحة الجوية وعدم ملائمة بعض نصوصها للبيئة الجوية، وأنها كانت من صنع الدول المنتصرة في الحرب دون غيرها من الدول.¹

الفرع الثاني: اتفاقية شيكاغو الموقعة في 07 ديسمبر 1944

اتفاقية الطيران المدني الدولي، المعروفة ب(اتفاقية شيكاغو) وقعت في مدينة شيكاغو بالولايات المتحدة الأمريكية في 07 ديسمبر 1944 م، باللغات الإنجليزية والفرنسية و الإسبانية، وأصبحت الاتفاقية سارية المفعول اعتبارا من 04 أبريل 1947م، بعد تصديق العدد المطلوب من الدول عليها، الذي بلغ 52 دولة أغلبية الأعضاء الذين شاركوا في مؤتمر شيكاغو، وكان لتنفيذ هذه الاتفاقية أثر كبير على الاتفاقيات الدولية السابقة، إذ نصت المادة 80 من اتفاقية الطيران المدني الدولي على أن تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تعلن بمجرد بدء تنفيذ هذه الاتفاقية، نقض (اتفاقية تنظيم الملاحة الجوية) الموقعة بباريس في 13 أكتوبر 1919م، إذا كانت طرفا في هذه الاتفاقية بالنسبة للدول المتعاقدة محل اتفاقية باريس سالفة الذكر.²

انضمت الجزائر لاتفاقية شيكاغو بالمصادقة عليها بمقتضى المرسوم رقم: 84/63 المؤرخ في 05/03/1963، وبعدها عبرت عن رغبتها في الانضمام إلى المنظمة الدولية للطيران المدني بتاريخ 07/05/1963، ودخلت حيز التطبيق بالجزائر بتاريخ 06/06/1963م، تطبيقا للمادة 92 من الاتفاقية.

¹ - مزداوت إبتسام، الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص منازعات عمومية، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، قسم الحقوق، 2018/2017، ص 12

² - الحاج قويدر الطاهر، المرجع السابق، ص 7، أنظر في ذلك أيضا: <http://ffig.itcilo.org/AR/contents/chicago-convention.htm> إطلع عليه بتاريخ: 18/05/2019.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

الفرع الثالث: إتفاقية طوكيو 1963: (مكافحة الجرائم المرتكبة على متن الطائرات les crimes a bord des avions)

اهتمت المنظمة العالمية للطيران المدني بدراسة وتحديد الوضع القانوني للطائرة وعرضته على شكل مشروع في مؤتمر دولي عقد في طوكيو في 14/09/1963م.

الاتفاقية تتكون من 26 مادة و 07 فصول تحتوي على كافة الجوانب المتعلقة بالجرائم التي من شأنها تعريض سلامة وأمن الطائرة او الركاب أو الاغراض الموجودة بها إلى الخطر أو احتمالها، كما عرفت جريمة الاستلاء الغير مشروع على الطائرة أو الشروع في ارتكاب الفعل.

كما تناولت أسلوب التعاون الدولي لإعادة السيطرة على الطائرة لقاعدها وتقديم المساعدة للطائرة والأشخاص، وبضائعهم المتواجدة بداخله، وقد صادق على هذه الاتفاقية 170 دولة.¹

الفرع الرابع: اتفاقية لاهاي 1970:(الاستلاء الغير مشروع على الطائرات)

بعد اتفاقية طوكيو، تبين ضرورة تبني نصوص جديدة تضاف لنصوص وبنود اتفاقية طوكيو لعدم كفايتها وبروز تهديدات جديدة مغايرة، فتم إعداد مشروع نص معاهدة لقمع الاستلاء الغير المشروع على الطائرات، و عرض في مؤتمر دولي عقد في لاهاي بتاريخ:16/12/1970، تضمنت الاتفاقية 14 مادة، تردع كلها جرائم اختطاف الطائرات وتوسعت في التجريم حتى الشروع فيه، وطالبت بعض الدول في مناقشة هذه الاتفاقية بتشديد العقوبة وتشبيه جريمة اختطاف الطائرة بجرائم الاعتداء على الحياة كجريمة إبادة الجنس البشري إلى أن توصلت الجهود على النص في المادة الثانية من هذه الاتفاقية على (تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تجعل الجريمة معاقبا عليها بعقوبات مشددة).

كما ألزمت هذه الاتفاقية الدول التي لا ترغب في محاكمة مرتكبي جرائم الاستلاء الغير مشروع على الطائرات بتسليم مرتكبي الجريمة وفق القواعد التي المتعلقة بتسليم المجرمين فخلاصة الأمر هو أن الدولة ملزمة بالقبض على الجاني ومحاكمته ولا تعفى الدولة من هذا الالتزام إلا إذا وافقت على تسليمه إلى دولة أخرى.

¹ - للتفصيل أكثر أنظر: بن سماعيل سفيان، المرجع السابق، ص 39، 49.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

كما أن التشديد الذي نصت عليه المادة 2 من اتفاقية لاهاي يعاب عليه أنه لم يضع وصف للجريمة وترك أمر تقديرها للتشريعات الوطنية مما نتج عنه وضع كل دولة عقوبة تراها رادعة حسب تقديرها ومثال ذلك بأن دولة تعاقب على هذه الجريمة بعقوبة سالبة للحرية لمدة معينة في حين نجد دولة أخرى تعاقب عليها بالإعدام.¹

الفرع الخامس: اتفاقية مونتريال 1971 (التصدي لأعمال التخريب)

على إثر تضاعف أعمال التخريب التي استهدفت الطائرات منذ عام 1968، وتدمير 04 طائرات خلال أسبوع واحد على سطح الأرض في سنة 1970، وما اتسمت به هاته العملية من عنف، وخسائر في الأرواح والأموال لتحقيق اغراض سياسية، اتخذت الجمعية العامة في دورتها 17 الاستثنائية و التي انعقدت بمونتريال في 1970/09/23 قرارا بإعادة مشروع نص اتفاقية لردع اعمال التدخل الغير المشروع الموجه ضد الملاحة الجوية الدولية، و شملت:

- ارتكاب عنف ضد شخص موجود على متن الطائرة من شأنه ان يعرض سلامة الطائرة للخطر .
- تدمير طائرة في الخدمة، و التسبب في ضرر يجعلها غير قادرة الطيران، او جعل سلامتها عرضة للخطر اثناء الطيران، تدمير منشآت الملاحة الجوية او التدخل في عملها.
- أن يقوم بأي وسيلة كانت بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مواد في طائرة في الخدمة يحتمل أن تدمر تلك المواد طائرة أو أن تحدث بها تلفا يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحدث بها تلفا يحتمل أن يعرض سلامتها في حالة الطيران للخطر.
- تبليغ معلومات يعرف المبلغ عنها انها كاذبة معرضا سلامة أي طائرة في حالة طيران للخطر .

¹ - عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، المرجع السابق، ص 17.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

- كما عاقبت الفقرة الثانية من المادة الأولى على الشروع أو الاشتراك في ارتكاب الجرائم المقررة في هذه الاتفاقية.¹

المطلب الثاني: البرنامج الدولي لأمن الطيران المدني

تكللت نتائج الجهود الدولية عن الاتفاقيات المبرمة في مجال حماية الطيران المدني من افعال التدخل اللامشروعة من انشاء هيئة مختصة في مجال تنظيم شؤون الطيران المدني العالمي²، تطوير المبادئ والقواعد الفنية المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية ودعم تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي و إصدار الملاحق المتضمنة للقواعد القياسية الدولية والإجراءات الموصي بها في إطار تحقيق أهدافها، لذلك وطبقا للمادة 43 من اتفاقية الطيران المدني الدولي، كان لا بد أن يكون للمنظمة هياكل قادرة على تحقيق هذه الأهداف، ومنه تعتبر المنظمة العالمية للطيران المدني وكالة مخصصة من وكالات هيئة الأمم المتحدة، أنشئت باسم المنظمة الدولية للطيران المدني (OACI) في 04 أبريل 1974 م، مقرها الدائم بمدينة مونتريال بكندا، تعمل.

و نظرا للتهديدات المتوالية على الملاحة الجوية المتمثلة في التدخل الغير مشروع على الطائرات وعمليات التخريب المهددة لها و للمنشآت المطارية وكذا تعرض أمن المسافرين للخطر سارع أعضاء المنظمة إلى سن جملة من التشريعات من خلال إبرام عدة اتفاقيات، ولعل أهم هذه التشريعات إعداد مشروع نصوص خاصة بالإجراءات المواجهة لتلك التهديدات وأبرزها الملحق 17 لاتفاقية شيكاغو سنة 1944، ودليل الأمن الجوي الصادر عام 1971 بمونتريال.

الفرع الأول: الملحق رقم 17 لاتفاقية الطيران المدني (Annexe 17 sureté)

أدخل الملحق 17 لاتفاقية شيكاغو المتعلق بالأمن، ضمن ملاحق شيكاغو في أكتوبر 1970، و الذي جاء بجملة من القواعد القياسية و التوصيات الخاصة بأمن و حماية الطيران المدني من

¹ - حسني موسى محمد رضوان، مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، المجلة العربي للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 31، العدد 62 الرياض، 2015، ص 254، 250.

² - أنظر معلومات عن الإيكاو www.icao.int/: <https://www.icao.int/> إطلع عليه بتاريخ 18/05/2019 .

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

أفعال التدخل غير المشروع، التي فرضتها على الدول المصادقة عليها للتقيد بها و تطبيقها من أجل ضمان أمن المسافرين، الطاقم، الموظفين العاملين بالمطار و الجمهور، و حمايتهم من كل الأفعال التي تعتبر ضمن التدخل غير المشروع، و التي تعرض سلامة الطيران المدني و النقل الجوي للخطر و المتمثلة اساسا فيما يلي:

- الاستيلاء غير المشروع على طائرة اثناء طيرانها.
- الاستيلاء غير المشروع على طائرة اثناء وجودها على الارض.
- اخذ الرهائن على متن الطائرة او في المطارات .
- التدخل مباشرة على متن طائرة او في مطار او في مبنى منشأة طيران.
- إدخال السلاح او جهاز خطر او مادة خطرة بغية استعمالها لأغراض إجرامية على متن الطائرة او في المطار.
- توصيل معلومات كاذبة من شأنها ان تعرض للخطر سلامة الطائرة اثناء الطيران او على الارض او الركاب، او الطاقم، او العمال او افراد الخدمة الارضية او الجمهور العام في مطار او منشأة للطيران المدني.¹

لبلوغ هذا الهدف، نص الملحق 17 على إلزام الدول المتعاقدة بالقواعد الامنية التالية:

- على كل دولة متعاقدة أن تتشأ وتضع في الخدمة مخطط وطني مكتوب لأمن وحماية الطيران المدني من الأعمال أو التدخلات غير الشرعية.
- على كل دولة متعاقدة تقوم بتعيين سلطة مختصة لمراقبة حسن تطبيق المخطط الوطني لأمن السلطة المختصة أن تقوم بتقسيم المهام وتنسيق الأعمال بين مختلف الوزارات والمصالح والهيئات الأخرى للدولة، وعلى هذا الأساس على الدولة أن تتشأ لجنة وطنية لأمن الطيران المدني من أجل التنسيق بين جميع المصالح.

¹ - منظمة الطيران المدني الدولي، حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل الغير مشروعة، الملحق 17 لإتفاقية الطيران المدني الدولي ، المرجع السابق، ص 1-1.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

- على كل دولة متعاقدة أن تضع تحت تصرف وكالات الطيران المدني نسخة من مخططها الوطني لأمن الطيران المدني.

هذا بالإضافة إلى قواعد تنظيمية جديدة تخص استغلال المطارات، تتمثل في أنه :

- على كل دولة متعاقدة أن تفرض على إدارة كل مطار مختص في الطيران المدني الدولي إنشاء برنامج مكتوب لأمن وحماية الطيران المدني بها يتجاوب مع المخطط الوطني للطيران المدني.

- على كل دولة متعاقدة السهر على وضع على مستوى كل مطار مخصص للطيران المدني الدولي لجنة محلية للأمن، تتكفل بمساعدة السلطة المختصة بتنسيق أعمال المراقبة المتعلقة بالأمن.

- على كل دولة متعاقدة أن تضع مخطط التدخل الإستعجالي ومخطط التصدي للأزمات.

كما جاء الملحق 17 بجملة من الإجراءات الامنية العملية، التي يتوجب على كل دولة عضوة العمل بها في كل مطاراتها، وهذه الإجراءات هي في الأساس تعتبر إجراءات أمنية وقائية خاصة بحماية أمن وسلامة الطيران المدني، فمنها ما هو مطبق على المسافرين وأمتعتهم بصفة عامة وكذا المحمولة معهم، ومنه ما هو متعلق بالدخول إلى الحيز المطاري.

في الأخير أضاف الملحق 17 بعض التوصيات الخاصة بالتدخل أثناء أي عمل تخريبي يمس الطائرات او منشآت المطار، مع الحرص على التعاون الدولي بين جميع الدول المتعاقدة في هذا الميدان.¹

الفرع الثاني: دليل الأمن الجوي

صدر عام 1971 بناء لما أصدرته الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني (OACI) في دورتها السابعة عشر (الاستثنائية)، المنعقدة في مونتريال خلال الفترة من 16 إلى 3 يونيو 1970، ويشتمل على معلومات إرشادية وإجراءات تهدف إلى تنمية سلامة الطيران، بما يمنع ويحد من أفعال التدخل غير

¹ - للمزيد أنظر : الفصل الثالث والرابع المعنونان بالتنظيم وإجراءات الأمن والوقاية من منظمة الطيران المدني الدولي، حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل الغير مشروعة، الملحق 17 لإتفاقية الطيران المدني الدولي ص 1-3، 4-4.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

المشروع التي ترتكب على الارض، وإعطاء موضوع الامن الأولوية على موضوع التسهيلات الخاصة بالأمن الجوي مع توافر ميزة السرعة المتأصلة في النقل الجوي بما يحقق التوازن بين مقتضيات الامن، وتسهيل إجراءات السفر وتمت صياغته بحيث يقدم دليل للعمل وفقا للخبرات العملية من عمليات الامن، ولا تتجاوز التفصيلات حدا يؤدي إلى إعاقة تنفيذه باختلاف الدول، ويجوز للدول استخدام الاساليب، والإجراءات التي تناسبها وفي إطار مطلوب من جميع الدول حيث جاء في مقدمة وثيقة دليل الأمن المعد كمرجع للدول الأعضاء لمساعدتهم على تعزيز السلامة والأمن في مجال الطيران المدني حيث تهدف هذه الوثيقة إلى تقديم المشورة للدول لمنع وقوع أفعال التدخل غير المشروع والتعامل معها عند الضرورة من خلال تطبيق نظام لأمن الطيران يتكون من العناصر الاربعة الرئيسية التالية:

- الإطار القانوني و المراقبة الامنية .
- تصميم المطار وهيكله الأساسي ومعداته.
- تدبير موارد البشرية ، واختيار الأفراد وتدريبهم وإصدار إجازاتهم.
- الإجراءات وتنفيذ التدابير الامنية .

حيث يوصي دليل الامن المكون من خمس مجلدات كل مجلد يعالج العناصر التي سبق ذكرها اعلاه و يوجه الدول الاعضاء إلى كيفية تطبيق التوصيات الواردة في الملحق 17 من إتفاقية الطيران المدني حيث تناول المجلد الأول المعنون بالتنظيم والادارة على المستوى الوطني ، هذه التوجيهات تعنى السلطات المختصة بتنفيذها كما يحتوي ايضا على الإرشادات المتعلقة بالجوانب القانونية، التعاون الدولي والتدابير الأمنية الإضافية .

أما المجلد الثاني فيعالج الجانب المتعلق بالموارد البشري العامل على مستوى الطائرات والمرافق الجوية حيث توجه هذه الوثيقة إرشادات إلى سلطة التوظيف في شأن التوظيف، الإختيار و التدريب، وكذا إعداد البرامج التكوينية .

أما بالنسبة للمجلد الثالث المتعلق بمتطلبات التنظيم والبرنامج والتصميم يوجه إرشادات بخصوص كيفية تصميم المطار وكذا تصميم برنامج امن المطار .

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

وفيما يخص المجلد الرابع المعنون بإجراءات الامن والوقاية يعني جميع الجهات المسؤولة عن تنفيذ نظام امن الطيران كونه يتعلق بالإجراءات الوقائية الخاصة بـ : مراقبة الدخول إلى المطار ، أمن مشغل الطائرة الركاب والامتعة اليدوية ، حقائب مستودع الطائرة ، البضائع و البريد و إجراءات الامن الخاصة بالجهات الأخرى.

وبالنسبة للمجلد الخامس المعنون بإدارة الازمات والتصدي لأفعال التدخل غير المشروعة ، يقدم هذا الملد إرشادات تتعلق بتقييم التهديدات والمخاطر وخطط الطوارئ وجمع ونقل المعلومات خلال ارتكاب أحد أفعال التدخل غير المشروع.¹

¹ - أنظر مقدمة منظمة الطيران المدني الدولي، دليل الامن لحماية الطيران المدني من افعال التدخل غير المشروع(DOC8973)، المجلد الرابع، إجراءات الأمن والوقاية، الطبعة السابعة، 2010، ص 1-1.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

المبحث الثاني: الآليات الوطنية للوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية

سنتطرق في هذا المبحث الى مطلبين الأول معنون تحت الاطار القانوني لحماية الطائرات و الملاحة الجوية في الجزائر حيث تناولنا فيه القوانين و التنظيمات المعمول بها في هذا المجال، أما المطلب الثاني تناولنا فيه الاجراءات الأمنية لحماية الطائرات و الملاحة الجوية على المستوى الوطني حيث بينا فيه البرامج الموضوعية لحماية الطائرات و الملاحة الجوية من التدخلات الغير مشروعة.

المطلب الأول: الاطار القانوني لحماية الطائرات و الملاحة الجوية في الجزائر

مباشرة بعد الاستقلال انضمت الجزائر إلى المنظمة الدولية للطيران المدني (OACI) ، وبذلك عبرت الجزائر التزامها بالقواعد العامة المنظمة للطيران المدني وفق احكام الاتفاقية الدولية للطيران المدني، أين نتج عن ذلك ترسانة من التشريعات و التنظيمات المتعلقة بالطيران المدني وهذا لمواكبة التعليمات الصادرة من المنظمة العالمية للطيران المدني و سد اي فراغ تشريعي يمكن أن يعتري هذا المجال، اين سنتطرق بالتفصيل الى القوانين والتنظيمات الصادرة في هذا المجال وفق ما يلي .

الفرع الأول: الاتفاقيات و المعاهدات المتعلقة بأمن الطيران المدني المصادق عليها من طرف الجزائر

بمصادقة الجزائر على اتفاقية شيكاغو اين حصلت على عضوية المنظمة الدولية للطيران المدني، وهذا وفق المرسوم الرئاسي 84/63 المؤرخ في 5 مارس 1963 المتضمن التصديق على الإتفاقية الخاصة بالمنظمة الدولية للطيران المدني، و في اطار مواكبة اعمال هذه الأخيرة صادقت على ثلاث اتفاقيات و بروتوكول اتفاقية بتحفظ و يتمثلون في:

- اتفاقية طوكيو المتعلقة بالمخالفات وبعض الأفعال التي تقع بداخل الطائرات.
- اتفاقية لاهاي المتعلقة بمكافحة اختطاف الطائرات .
- اتفاقية مونتريال المتعلقة بمكافحة اختطاف الطائرات.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

- بروتوكول مونتريال المتعلق بمكافحة أفعال التدخلات غير المشروعة الموجهة ضد المطارات المفتوحة للطيران المدني العالمي.

الفرع الثاني: القوانين والتنظيمات المتعلقة بأمن الطيران المدني

تنص المادة 150 من الدستور الجزائري¹ على سمو المعاهدات المصادق عليها من طرف رئيس الجمهورية حسب الشروط المقررة دستورا على القانون، وبالتالي يلتزم المشرع بعدم مخالف أحكام الاتفاقيات الدولية التي استوفت الشروط القانونية المذكورة في المادة 149 من الدستور، وهذا يتضح من خلال تقيد المشرع بإصدار مجموعة من القوانين وكذا التنظيمات التي قررتها المعاهدات الدولية للطيران المدني وتتمثل هذه القوانين والتنظيمات المتعلقة بأن الطيران المدني في:

أولا: القوانين المتعلقة بحماية الطيران المدني

وسنتناول مختلف القوانين التي كفلت حماية الطيران المدني من جميع الأفعال الماسة بسلامته وفق ما يلي:

1- القوانين

قانون رقم رقم 06/98 مؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

2- الأوامر الرئاسية

- الأمر رقم 156/66 مؤرخ في 18 صفر عام 1886 الموافق ل 8 يونيو سنة 1966، يتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم.

- الأمر رقم 155/66 مؤرخ في 18 صفر عام 1886 الموافق ل 8 يونيو سنة 1966، يتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدل والمتمم.

¹ القانون 01/16 يتضمن تعديل دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المؤرخ في 6 مارس 2016، المعدل والمتمم لدستور 1996. المؤرخ في 8 ديسمبر 1996.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

- الأمر رقم 24/95 المؤرخ في 30 ربيع الثاني عام 1416 الموافق ل 25 سبتمبر سنة 1995، يتعلق بحماية الأملاك العمومية وأمن الأشخاص فيها.

ثانيا: التنظيمات الإدارية

سنسرد في هذا الفرع التنظيمات الإدارية المتعلقة بحماية و سلامة أمن الطيران المدني وفق ما يلي:

1- المراسيم الرئاسية

تتمثل في المراسيم التالية:

- المرسوم الرئاسي رقم 214/95 المتعلق بالمصادقة بتحفظ على ثلاث إتفاقيات وبروتوكول إتفاقية متعلقة بالطيران المدني
- المرسوم الرئاسي رقم 145/96 متعلق بالمصادقة على البروتوكول الخاص بنقل المتفجرات مؤرخ في 1996/04/23 .
- المرسوم الرئاسي رقم 416/2000 المتعلق بالمصادقة على بروتوكول المتعلق بالنص الأصلي بخمس لغات للإتفاقية الخاصة بالطيران المدني العالمي (شيكاغو 1944) الموقعة بمونتريال . 1995/09/29
- المرسوم الرئاسي رقم 417/2000 المتعلق بالمصادقة على بروتوكول النص الأصلي بخمس لغات للإتفاقية الخاصة بالطيران المدني (شيكاغو 1944) الموقعة بمونتريال . 1995/09/29
- المرسوم الرئاسي رقم 418/2000 المتعلق بالمصادقة على بروتوكول خاص بتعديل الإتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الموقعة بمونتريال . 1995/09/29

2- المراسيم التنفيذية

- المرسوم التنفيذي رقم 105/84 المتعلق بوضع حيز أمني لحماية المباني والمنشآت المؤرخ في 1984/05/12.
- المرسوم التنفيذي رقم 385/84 المحدد للإجراءات المخصصة لحماية المنشآت المؤرخ في 1984/12/22.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

- المرسوم التنفيذي رقم 386/84 المتعلق بإنشاء اللجنة الوطنية لتصنيف النقاط الحساسة و المحدد لمهامها.
- المرسوم التنفيذي 206/93 المتعلق بالمحافظة والحماية للمنشآت الإدارية والمؤسسات العمومية وكذا المؤسسات الإقتصادية، المرخ في 1993/12/22.
- المرسوم التنفيذي رقم 50/94 المتعلق بإنشاء لجنة أمن الطيران المدني ولجنة أمن المطار، المؤرخ في 1994/04/28.
- المرسوم التنفيذي رقم 192/95 المتعلق بإنشاء محافظات أمن الموانئ والمطارات المؤرخ في 1995/07/10.
- المرسوم التنفيذي رقم 158/96 المحدد لشروط تطبيق الأمن الداخلي للمؤسسة المقررة ضمن الأمر 24/95 يتعلق بحماية الأملاك العمومية وأمن الأشخاص فيها المؤرخ في 1995/09/25.
- المرسوم التنفيذي رقم 410/98 المتعلق بإنشاء المكاتب الوزارية المؤرخ في 1998/12/7.
- المرسوم التنفيذي رقم 151/02 المحدد لقائمة مصالح الخدمات ويحدد كيفية مزاولتهم لنشاطاتهم.

3- القرارات الوزارية

- قرار وزاري مشترك متعلق برخص دخول المطارات المؤرخ في 1995/11/28.
- قرار وزاري مشترك ينظم ركوب المسافرين المخولين بحمل الأسلحة على متن الطائرات المدنية.
- قرار وزاري مشترك المحدد لشروط اقتناء، شراء، استرداد، نقل أو استعمال المعدات الحساسة المؤرخ في 2003/07/09.
- قرار وزاري مشترك محدد لقائمة المطارات المزودة بمحافظة الأمن المؤرخ في 1997/07/27.
- قرار وزاري رقم 927 الصادر عن وزارة النقل المحدد لنماذج دفاتر الشروط المتعلقة بممارسة نشاط تقديم الخدمات للطائرات المؤرخ في 2006/04/30.

4- التعليمات

- تعليمة وزارية مشتركة تحدد كيفية تطبيق القرار الوزاري المشترك المنظم لدخول المسافرين الحاملين للأسلحة على متن الطائرات.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

- تعليمة رئيس الحكومة رقم 01/04 المتعلقة بحماية الأملاك العمومية وأمن الأشخاص فيها المؤرخة في 2001/10/30.
- تعليمة الوزارية رقم 97/46 المتعلقة بالأمن الداخلي للمؤسسات المؤرخة في 1997/09/23.
- تعليمة رقم 387/ المتعلقة بإجراءات النقل الجوي للمواد الخطيرة المؤرخة في 2002/12/30 و الصادرة عن مديرية الطيران المدني و الأرصاد الجوية.
- تعليمة رقم 40 المتعلقة بالتحقيقات عن حوادث الطائرات المتوقفة بمطار جزائري المؤرخة في 2002/01/08 و الصادرة عن مديرية الطيران المدني و الأرصاد الجوية.

5- المناشير

- منشور رقم 3538/ متعلق باعتماد المطارات المؤرخ في 2002/11/28 و الصادر عن مديرية الطيران المدني و الأرصاد الجوية.

6- المذكرات

- مذكرة مديرية الطيران المدني و الأرصاد الجوية المتعلقة بمناورات المخططات الاستعجالية.¹

المطلب الثاني: الإجراءات الأمنية لحماية الطائرات و الملاحة الجوية على المستوى الوطني.

كما تم تبيانه أعلاه أن الجزائر منذ استقلالها و انضمامها الى منظمة الطيران المدني قامت بسن مجموعة من القوانين مع استحداث و انشاء هيئتين (اللجنة الوطنية الوطنية لأمن الطيران المدني CNSAC، و اللجنة المحلية لأمن المطار CLS) كفيلتين بإنفاذ قواعد أمن الطائرات و الملاحة الجوية، و سن برنامج وطني لحماية عمليات الطيران المدني، وكذا برنامج مكتوب لأمن المطار² و يتمثل هذين البرنامجين في:

¹ مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، المرجع السابق، ص 15.12.

² هذا وفق ما جاء في توجيهات الملحق 17 الخاص

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

الفرع الأول: البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)

نصت القواعد التنظيمية التي جاء الملحق 17 لاتفاقية شيكاغو: (على كل دولة متعاقدة أن تنشأ وتضع في الخدمة مخطط وطني مكتوب لأمن وحماية الطيران المدني من الاعمال او التدخلات غير الشرعية) و باعتبار الجزائر إحدى الدول المتعاقدة لهذه الاتفاقية التي انضمت إليها مباشرة بعد الاستقلال، بموجب المرسوم رقم: 84/63، المؤرخ في: 05 مارس 1963، و بذلك عبرت الجزائر التزامها بالقواعد العامة المنظمة للطيران المدني وفق أحكام الاتفاقية الدولية للطيران المدني، و تجسد ذلك من خلال إصدار المرسوم 50/94 بتاريخ 26 فيفري 1994 المتضمن إنشاء اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني CNSAC.

أولاً: أهداف البرنامج

يهدف البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC) إلى:

- ضمان أمن المسافرين، أطقم الطائرات، العمال على الارض، الجمهور، في كل المسائل المتعلقة بالحماية من أفعال التدخل غير المشروع.
- تجميع كل المراجع القانونية، التشريعية و التنظيمية المتعلقة بالطيران المدني.
- تعيين مصالح الدولة المختصة في امن الطيران المدني وتحديد تنظيمها ومهامها.
- ضبط الإجراءات الامنية وتحديد الوسائل الضرورية لتطبيقها.
- تحديد التدابير الخاصة بمراقبة جودة الامن.
- تحديد الإجراءات، الوسائل والتنظيم الخاص بالتصدي لأفعال التدخل الغير مشروع.
- الاستجابة للمعايير والقواعد الامنية المتضمنة في الملحق 17 الخاص بالامن والقواعد الامنية ذات الصلة، المتضمنة في الملاحق: 2-6-9-10-11-13-14 للمنظمة الدولية للطيران المدني.¹

¹ - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، المرجع السابق، ص 04.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

ثانيا: الإعداد و المصادقة على البرنامج

تضطلع بإعداد البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني CNSAC ويصادق عليه الوزير المكلف بالنقل باعتباره رئيس اللجنة، ما لم يتم تحيينه وفق المستجدات التشريعية الدولية والوطنية، وترسل نسخة منه إلى المنظمة الدولية للطيران المدني.

تتخذ كل من مديرية الطيران المدني (DACM) والمديرية العامة لأمن الوطني DGSN، التدابير الضرورية لحماية المعلومات والبيانات المتعلقة بأمن الطيران المدني والحفاظ على سريتها، في هذا السياق، يمنع النشر والتوزيع الواسع لوثيقة المخطط.¹

ثالثا: تطبيق البرنامج

يطبق البرنامج على كل المطارات المدنية الجزائرية، وتتكفل كل المصالح والهيئات العاملة والمتدخلة على مستوى الحيز المطاري بتطبيق بنود هذا البرنامج، كل فيما يخصه والمسؤوليات المنوطة به، والمتضمنة في البرنامج الوطني.

في هذا الصدد تم تعيين المديرية العامة لأمن الوطني بصفتها السلطة المختصة وطنيا في مجال امن الطيران المدني، وتمارس هذه السلطة من الناحية العملية على مستوى المطارات مصالح شرطة الحدود بالتنسيق مع مصالح الدولة الاخرى المعينة لهذا الغرض.²

رابعا: المخطط الوطني للامتات (PLAN CONJONCTUREL NATIONAL)

يتم إعداد المخطط الوطني للامتات من طرف اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني وفقا لتوصيات المنظمة الدولية للطيران المدني وهذا للسماح للسلطات العليا للبلاد بضمان أحسن تصدي للعوارض الناجمة عن أفعال التدخل غير المشروع المشار إليها في الملحق 17 الخاص بالأمن ، والتي يمكن أن تستهدف المطارات الجزائرية.

¹ - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، المرجع السابق، ص 25.

² - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، المرجع نفسه، ص 05.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

حدد هذا المخطط بالتفصيل السياسة العامة، المسؤوليات، القيادة السليمة وكذا طرق للاتصال بين السلطات العليا للبلاد من جهة والقيادة المتواجدة بمكان الحادث من جهة أخرى.

إن متابعة تطبيق مخطط الأزمات الموجه للتصدي لمختلف العوارض الناجمة عن أفعال التدخل غير المشروع، سواء كان ذلك على المستوى الوطني أو على مستوى المطارات يتم انطلاقا من مركز القيادة أو مركز إدارة العمليات الاستعجالية (CDOU)، وهذا وفق الملحق (02) من البرنامج الوطني للطيران المدني (PNSAC) المتضمن استغلال المركز السالف الذكر.¹

خامسا: التمويل

من الناحية الوقائية، تتكفل الدولة بتمويل كل التكاليف الخاصة بكل ما يتعلق بحماية الطيران المدني عموما، والمطارات بالخصوص من أفعال التدخل غير المشروع، ويشمل ذلك اقتناء التجهيزات الامنية، التكوين، التسيير و الاستغلال... إلخ.²

سادسا: ملاحق البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني

يتضمن البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني برنامجين بالإضافة إلى خمسة ملاحق تتمثل في التالي:

1- المخطط الوطني لمراقبة الجودة (PNCQ)

تنص القاعدة الامنية (3-4-4) للملحق لاتفاقية الطيران المدني الدولي 17، على أن تضطلع كل دولة متعاقدة بالتزام سلطاتها المختصة، إعداد وضع حيز التنفيذ برنامجا وطنيا لمراقبة جودة أمن الطيران المدني، قصد تقييم مدى تطبيق برنامجها الوطني للطيران المدني والتحقق من فعاليته.³

¹ - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، المرجع السابق، ص 38.

² - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، المرجع نفسه، ص 38.

³ - منظمة الطيران المدني الدولي، حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل الغير مشروعة، الملحق 17 لاتفاقية الطيران المدني الدولي، المرجع السابق، ص 3-3.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

من أجل الامتثال لهذه القاعدة الأمنية، أعدت اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني (CNSAC) و وضعت حيز التنفيذ البرنامج الوطني لمراقبة الجودة.

من جهتها، كلفت مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية (DACM) بتطبيق إجراءات تسيير الجودة والحرص على أن كل النفاثات الأمنية المسجلة بالمطارات يتم تصحيحها والتكفل بها من طرف الجهات أو الهيئات المعنية المسؤولة.

كذلك فقد تقرر أن الإمكانيات والوسائل البشرية، المالية الضرورية لتطبيق البرنامج الوطني لمراقبة الجودة تقع على عاتق مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية.

في هذا الصدد، فإن الهيئات، المؤسسات أو المتعاملين الخاضعين لمسؤوليات أمنية ملزمون بإعداد برنامج خاص بمراقبة جودة الامن مطابقا للبرنامج الوطني، والذي يرسل إلى مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية من أجل دراسته ومن ثمة المصادقة عليه.¹

ويهدف البرنامج الوطني لمراقبة الجودة إلى تحقيق ما يلي:

- التحقيق من التطبيق الحقيقي والفعال للإجراءات الامنية من طرف السلطات المطارية وكل الهيئات الأخرى التي تمارس مهام تضطلع بمسؤوليات أمنية.
- مراقبة مستوى تطابق الإجراءات الامنية المعمول بها مع مضمون البرنامج الوطني للطيران المدني.
- تقييم فعالية للبرنامج الوطني للطيران المدني.

إن مراقبة درجة المطابقة او الامتثال للبرنامج الوطني لأمن الطيران المدني يرتكز على عمليات التفقيش، التدقيق الامني، التحقيقات الامنية والاختبارات الامنية على المستوى الوطني، التي يجب ان تكون متبوعة بتقارير تعد حسب منهجية معدة مسبقا من طرف هيئة او فريق خاص تشكله السلطة المختصة لهذا الغرض من خلال إتباع المراحل التالية:

¹ - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، المجلد المتعلق بالبرنامج الوطني لمراقبة الجودة، 2010، ص 14.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

- برنامج للتحقيق الامني.
- مخطط التفنيس الامني.
- الإستبيان المسبق للتدقيق.
- الوسائل والادوات المنهجية لسير التدقيق الامني
- تدقيق المراجع الوثائقية.
- التدقيق على مستوى المواقع والمنشأة.¹

2- البرنامج الوطني للتكوين في مجال أمن الطيران المدني (PNF)

التكوين في مجال أمن الطيران المدني يدخل في إطار تجسيد الاهداف التالية:

- الاستجابة لمتطلبات أحكام المادة 3 للملحق 17 لاتفاقية شيكاغو.
- وضع حيز التنفيذ الإجراءات الكفيلة بتطبيق محتوى البرنامج الوطني للتكوين في مجال أمن الطيران المدني.
- تحديد المسؤوليات المنوطة بكل المستخدمين بخصوص احترام المتطلبات الامنية.
- الإبقاء على اليقظة الدائمة للمستخدمين.
- تطوير الثقافة الامنية في الحيز المطاري.²

في هذا الصدد، تفرض القاعدة الامنية (6.3.3) للملحق 17، من كل الدول المتعاقدة أن تفرض على سلطاتها المختصة في أمن الطيران المدني إعداد ووضع حيز التنفيذ برنامج وطني للتكوين لفائدة مستخدمي كل الهيئات والمؤسسات المعنية بتطبيق البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني.

من أجل الاستجابة لهذا المطلب كلفت السلطات المختصة مديرية الطيران المدني والارصاد الجوية ووزارة النقل، بإعداد البرنامج الوطني للتكوين في أمن الطيران المدني، والتنسيق مع المنظمة

¹ مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، المجلد المتعلق بالبرنامج الوطني لمراقبة الجودة، المرجع السابق، ص3.

² مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، المجلد المتعلق بالبرنامج الوطني للتكوين في مجال أمن الطيران المدني، 2010، ص 3.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

الدولية للطيران المدني والدول الأخرى في كل المسائل المتعلقة بمجال التكوين والوثائق ذات الصلة، كما تعتبر المنسق الوطني بين جميع المصالح العاملة بالحيز المطاري في هذا المجال.¹

من أجل تجسيد السياسة التكوينية في هذا المجال، يفرض البرنامج الوطني للتكوين في أمن الطيران المدني، على كل المؤسسات التي تضطلع بمسؤوليات أمنية المحددة في البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، بإعداد ووضع حيز التنفيذ برنامج تكوين في مجال الامن لفائدة مستخدميها حسب الشروط المتضمنة في البرنامج الوطني للتكوين في امن الطيران المدني وإحالتة على مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية من أجل المصادقة عليه.

يتضمن هذا البرنامج مايلي:

- السياسة والأهداف المسطرة في مجال التكوين.
- المسؤوليات المتعلقة بتنظيم الدورات التكوينية.
- المعلومات الإدارية الخاصة بالفئات المستهدفة بالتكوين والاختبارات التقنية المرتبطة بها.
- الخطوط العريضة للتكوين.
- المضامين العامة والمضامين المفصلة للدروس.
- التعليمات والكيفيات المتعلقة باستعمال الدعائم البيداغوجية والمراجع التنظيمية.²

إضافة إلى البرامج التكوينية، تكلف مديرية شرطة الحدود بالاتصال بالمديرية العامة للأمن الوطني بالتنسيق مع مختلف الشركاء والمؤسسات الأخرى في إعداد البرامج التكوينية الخاصة بالتحسيس في مجال أمن الطيران المدني لفائدة مستخدمي وعمال كل المصالح المتدخلة في الحيز المطاري.

تتكفل مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية بالتنسيق مع مديرية شرطة الحدود بتكوين المفتشين والمدققين على المستوى الوطني في مجال امن المطارات.¹

¹ - منظمة الطيران المدني الدولي، حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل الغير مشروعة، الملحق 17 لإتفاقية الطيران المدني الدولي، المرجع الاسبق، ص 3-2.

² - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، المجلد المتعلق بالبرنامج الوطني للتكوين في مجال أمن الطيران المدني، المرجع السابق، ص 4،3.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

3-ملاحق البرنامج الوطني للطيران المدني

بالإضافة إلى برنامجي التكوين و مراقبة الجودة يوجد للبرنامج الوطني لأمن الطيران المدني خمسة ملاحق تتمثل في:

- الملحق رقم واحد المتعلق بالمعايير الأساسية للأمن والإجراءات الأمنية المعمول بها بصفة دائمة حيث تم التطرق فيه للإجراءات الواردة في توصيات المنظمة العالمية للطيران المدني الخاصة بالمطارات ومرافقها²
- الملحق رقم اثنان المتعلق بتقييم تهديدات وإدارة رد الفعل ضد الأفعال والتدخلات غير المشروعة تناول هذا الملحق ثلاثة مفاهيم أساسية تتمثل في السلامة، التحديد والتنفيذ، الدعم.³
- الملحق رقم ثلاثة متعلق بالالتزامات الخاصة باستغلال الطائرات، تطرق هذا الملحق إلى المسافرين والأمتعة التي يحملونها على مستوى شبكات التسجيل، أثناء عملية الركوب، على مستوى الطائرة...إلخ.⁴
- الملحق الرابع المتعلق بالموصفات التقنية للتجهيزات الخاصة بالأمن تناول هذا الملحق الحالات العامة للتجهيزات الخاصة بالأمن.⁵
- الملحق الخامس المتعلق بتقييم التهديدات بوجود قنبلة والإجراءات المتبعة في ذلك حيث تطرق هذا الملحق إلى كيفية التعامل مع مختلف التهديدات بصفة موضوعية وعقلانية بغرض التأكد

¹ - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، المجلد المتعلق بالبرنامج الوطني للتكوين في مجال أمن الطيران المدني، المرجع نفسه، ص 16،17.

² - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، الملحق الأول المتعلق بالمعايير الأساسية للأمن والإجراءات الأمنية المعمول بها بصفة دائمة 2010، ص 02.

³ - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، الملحق الثاني المتعلق بتقييم التهديدات وإدارة ردة الفعل ضد أفعال التدخلات غير المشروعة، 2010، ص 02.

⁴ - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، الملحق الثالث المتعلق، بالالتزامات الخاصة باستغلال الطائرات 2010، ص 02.

⁵ - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، الملحق الرابع المتعلق، بالموصفات التقنية للتجهيزات الخاصة بالأمن، 2010، ص 02.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

منها والتحكم في الوضع والحفاظ على الأمن والسلام العام للموظفين والمسافرين على مستوى الحيز المطاري.¹

الفرع الثاني: برنامج أمن المطار (PSA)

من أجل الاستجابة للمتطلبات الامنية الدولية المتعلقة بحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع من جهة، وتجسيد السياسة الوطنية في هذا المجال من جهة أخرى، تتكفل السلطات ومصالح الدولة المختصة على مستوى كل مطار بإعداد ووضع حيز التنفيذ برامج ومخططات محلية خاصة بكل منشأة مطارية، مستمدة من البرامج والمخططات الوطنية المعدة وفق القواعد والتوصيات الأمنية المعمول بها والسارية المفعول.

برنامج أمن المطار هو مخطط عام يتضمن أو يشمل جل الإجراءات الامنية والوثائق الملحقة التي يعدها كافة الشركاء والمتعاملين على مستوى الحيز المطاري، كل حسب نطاق اختصاصه، بغرض حماية وتأمين المنشأة أو مجال عمل كل مصلحة لضمان سيره بالطريقة المثلى، والتي تجمع بطريقة منسقة ومتكاملة بهدف الوصول إلى برنامج عام شامل لكافة الجوانب الواجب مراعاتها من أجل ضمان تأمين المطار من كل أفعال التدخل غير المشروع.

يهدف هذا البرنامج إلى تطبيق البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني على مستوى المطار، وذلك بالتأكد من أن الإجراءات المتضمنة في البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني مفهومة ومستوعبة من قبل كل المتعاملين، الامر الذي من شأنه تسهيل تطبيقها والعمل بها، كما يحدد هذا البرنامج مهام ومسؤوليات كل المتعاملين المعنيين بالإجراءات الأمنية داخل الحيز المطاري.

يشرف على إعداد برنامج أمن المطار محافظ الامن بالتنسيق مع كل الشركاء والمتدخلين على مستوى الحيز المطاري، وذلك وفقا للبرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، حيث يرسل بعد موافقة اللجنة المحلية لأمن المطار (CLS) على مضمونه إلى مديرية الطيران المدني والأرصاد

¹ - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، الملحق الخامس المتعلق بتقييم التهديدات بوجود قنبلة والإجراءات المتبعة في ذلك ، 2010، ص 02.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

الجوي (DACM) باعتبارها السلطة المختصة في الطيران المدني، للمصادقة عليه ومن ثمة يدخل حيز التنفيذ كما يجب ان ينص على وجوب وضع مجموعة من المخططات و التجهيزات تتمثل في:

أولاً: مخطط الأزمات على مستوى المطار

يتم إعداد مخطط الأزمات على مستوى كل مطار، طبقاً للمخطط الوطني للأزمات للسماح للسلطات المختصة محلياً، بضمان أحسن تصدي للعوارض الامنية الناجمة عن أفعال التدخل غير المشروع المحددة في الملحق 17 الخاص بالأمن والتي يمكن أن تستهدف كل جوانب الطيران المدني بالمطارات الجزائرية.

يتم إعداد مخطط الأزمات في شكل مطبوعة، تحدد سياسة تسيير الأزمات بالمطار والمسؤوليات المنوطة بالمصالح المكلفة بتسيير مختلف الأزمات التي تقع في المطار، كما يتضمن هذا المخطط تنظيم وظائف القيادة، الاتصال، التنسيق، من أجل الاهداف المرجوة منه.

على مستوى المطارات، تتكفل محافظات الأمن بإعداد مخطط الأزمات الخاص بالمطار وتحرص على تحيينه وتطبيقه بالتنسيق مع مختلف الشركاء الآخرين، كما تقتضي الإجراءات المعمول بها، إرساله إلى مديرية الطيران المدني والارصاد الجوي (DACM) لدراسته والمصادقة عليه قبل إدخاله حيز التنفيذ.¹

ما تجدر الإشارة إليه في هذا الصدد، هو التفريق بين مخطط التصدي للأزمات والمخطط الاستعجالي (PLAN DURGENCE) الخاص بكل مطار الذي يهدف إلى التكفل بالحوادث الطارئة (ACCIDENTS)، الناتجة عن أسباب غير مرتبطة بالأمن.

تتم متابعة تطبيق مخطط الأزمات للتصدي لمختلف العوارض الامنية الناجمة عن أفعال التدخل الغير مشروع على مستوى المطارات، انطلاقاً من مركز إدارة العمليات الاستعجالية، الموجود تحت إشراف محافظة أمن المطار، حيث يعتبر مقر قيادة العمليات ، وتجمع خلية الأزمة التي تتشكل لتسيير الأزمات العارضة.

¹ - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، المرجع السابق، ص 40.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

ثانيا: التمويل:

تتكفل المؤسسة المستغلة بتخصيص أقساط من ميزانياتها للتكفل بالتمويل الخاص بحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروعة ويشمل ذلك:

- أشغال إعادة تهيئة المحطات الجوية (AEROGARES)
- صيانة التجهيزات والمنشأة الامنية.
- شراء قطع غيار التجهيزات.
- تمويل النشاطات المرتبطة بالعمليات التحسيسية والتكوين.¹

رابعا: الإجراءات التصحيحية

تتكفل السلطة المختصة بأمن المطار برفع كل النقائص المسجلة فيما يخص تطبيق الإجراءات الامنية المحددة في البرنامج الوطني للطيران المدني ،وبرنامج أمن المطار، وطبقا للأحكام القانونية المعمول بها ، سيما تلك المتضمنة في القانون 06-98، المؤرخ في 27 جوان 1998 المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، يمكن للسلطة المختصة باتخاذ عقوبات ضد متدخل أو مؤسسة لا تحترم التزاماتها الامنية.

في هذا السياق يتم إعدار المؤسسة أو الهيئة المعنية من طرف السلطة المختصة لتدارك النقائص الامنية المسجلة، وفي حالة تجاوز الآجال المحددة في الأعدار، يمكن أن تلجأ السلطة المختصة إلى التوقيف الكلي لنشاط المؤسسة وهذا إلى غاية امتثالها لإجراءات المطلوبة والمعمول بها.

خامسا: المخطط الاستعجالي (LE PLAN DURGENCE)

طبقا للقواعد القياسية المتضمنة الملحق 14 (يجب على كل دولة متعاقدة أن تضع لكل مطار مخطط للتدابير الامنية الاستعجالية يتماشى وكثافة نشاط الطائرات والأعمال الاخرى به).

¹ - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، المرجع نفسه، ص 38.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

1- أهداف وضع المخطط الاستعجالي

و الهدف من وضع المخطط الاستعجالي للمطار هو عملية تهدف إلى تحديد الوسائل التي تواجه بها أي حالة طارئة تحدث على مستوى المطار أو بجواره، قصد تخفيض قدر الإمكان آثار أي حالة طارئة، خصوصا فيما يتعلق بإنقاذ حياة الأشخاص واستمرار العمليات الجوية، كما يهدف من الناحية العملية إلى ما يلي:

- الانتقال المنظم والفعال من النشاطات العادية إلى العمليات الاستعجالية.
- نقل السلطة والمسؤولية في الحالات الاستعجالية.
- تحديد المسؤوليات في الحالات الاستعجالية.
- الحفاظ على الأمن و العودة إلى الحالة العادية في أقرب وقت ممكن.

يحدد المخطط الاستعجالي الإجراءات الواجب اتخاذها للتنسيق بين مختلف المصالح الناشطة على مستوى المطار والمصالح المجاورة للمطار، التي يمكن أن تساعد على مواجهة أي حالة طارئة، كما يحدد سلسلة من الإجراءات تهدف إلى ضمان التدخل السريع لمصالح الإنقاذ ومكافحة الحرائق (SSLI)، أو أي شخص آخر مؤهل لمواجهة أي حالة عادية ويشمل هذا المخطط الجوانب التالية:

- التخطيط الأولي قبل الحالة الاستعجالية.
- العمليات والإجراءات الواجب القيام بها أثناء الحالة الاستعجالية.
- المساعدة والتوثيق للحادث بعد الحالة الاستعجالية.
- تحديد كل الوسائل المادية الممكن استعمالها لتسيير هذه الحالة.

يضطلع بإعداد المخطط الاستعجالي للمطار مدير السلامة الجوية، بالتنسيق مع أعضاء اللجنة المحلية لأمن المطار ويحال على مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوي، للمصادقة عليه ومراجعتها بصفة دورية.¹

¹ - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، المرجع السابق، ص 40.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

2- تفعيل المخطط الإستعجالي:

عند وقوع أي حادث يصنف في خانة الحالات الاستعجالية، يبدأ العمل بالمخطط الاستعجالي، بدءاً من استدعاء أعضاء المركز المدير للعمليات الاستعجالية بطلب من محافظ أمن المطار الذي يقدر ما إذا كان الأمر يستدعي ذلك، هذا المركز يخول له تسيير ومعالجة الحالة الطارئة التي يمكن أن نسميها في هذا المستوى أزمة، وإذا كان مقر المركز بعيداً عن أحداث الأزمة المراد معالجتها فيتم الاستعانة بمركز قيادة متحرك ينصب بالقرب من مكان الحادث حيث يزود المركز المدير بالمعطيات اللازمة لتسيير الوضع والخروج بالحلول اللازمة والعودة إلى الحالة العادية في أقرب وقت ممكن.¹

3- المركز المدير للعمليات الاستعجالية

هذا المركز ينصب مقره في مكان ملائم حيث يمكن من الرؤية الواضحة والشاملة لمكان الحادث، ويجب أن يمتلك الوسائل المادية اللازمة ووسائل الاتصال المناسبة، ومن خصائص المركز المدير للعمليات الاستعجالية C.D.O.U أنه:

- موقع ثابت لا يتغير (برج المراقبة في غالب الأحيان).
- يساعد مركز القيادة المتحركة بالقرب من مكان الحادث في حالة وقوع حادث متعلق بالطائرات.
- هو مركز القيادة للتنسيق والاتصال في حال تسجيل أي حالة تدخل غير مشروع على الطائرة أو في حالة إنذار بوجود قنبلة.
- يعمل على مدى الأربع وعشرون ساعة.
- إن موقع هذا المركز يجب أن يكون قدر الإمكان في موقع استراتيجي وبعيد عن مجال تحرك الطائرات والمنطقة المعزولة لتوقف الطائرات.²

¹ - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، المجلد المتعلق بتقييم التهديدات وإدارة ردة الفعل ضد أفعال التدخلات غير المشروعة، المرجع السابق، ص 6.

² - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، المجلد المتعلق بتقييم التهديدات وإدارة ردة الفعل ضد أفعال التدخلات غير المشروعة، المرجع السابق، ص 9.

الفصل الثاني آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي و الوطني

وفي حالة وقوع حادث خارج الحيز المطاري يتم تنصيب مركز القيادة المتنقل: POSTE DE COMMANDEMENT MOBILE و هو نقطة تجمع بالنسبة لرؤساء المصالح المشاركة التي تتلقى وترسل المعطيات والمعلومات وتصدر القرارات الملائمة المتعلقة بالإنقاذ والإغاثة في حالة وقوع الكوارث بمناطق بعيدة عن المطار.

في حالة وقوع حادث فإن تعيين مركز قيادة متنقل في مكان جلي ويرى بوضوح، هو عملية ذات أولوية وأهمية قصوى كما يجب أن تنشأ هذا المركز في أسرع وقت ممكن.

4- الحوادث التي يعالجها المخطط الاستعجالي:

المخطط الاستعجالي يشمل تنسيق الإجراءات المتخذة في حالة وقوع أي حادث في المطار أو بجواره هذه الحوادث تقسم إلى ثلاثة أصناف حسب طبيعتها: تلك التي تشمل الطائرات، الحوادث التي تشمل المنشآت وأخيرا الحوادث الأخرى المختلفة (طائرات أو منشأة).¹

¹ - مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، المجلد المتعلق بتقييم التهديدات وإدارة ردة الفعل ضد أفعال التدخلات غير المشروعة، المرجع السابق، ص 11.

الختامة

نظرا لما يميز الجرائم الموجهة ضد سلامة الطائرات والملاحة الجوية من كل النواحي ولمدى تأثيرها البالغ على أمن وسلامة المجتمع وكيان الدولة، ومن أجل محاربة ومواجهة هذه الجرائم يبذل المجتمع الدولي بصفة عامة والجزائر بصفة خاصة مجهودات كبيرة، ورغم المجهودات إلا أنه لا بد من المزيد بل لا بد من تكاتف الجهود بين جميع الدول.

فالجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية هي من منظور الدولة الجزائرية جرائم مدانة بكل أشكالها وأنواعها ولها خطورة كبيرة على المجتمع والدولة على حد سواء، وهذا ما يظهر لنا جليا من موقفها في جميع المحافل الدولية، بحيث أنها أيدت جميع الإتفاقيات والمعاهدات والقرارات الصادرة عن الأمم المتحدة بخصوص مواجهة هذه الجرائم ومعاقبة مرتكبيها بأشد العقوبات، وتعاونت مع المجتمع الدولي من أجل المواجهة بجميع الوسائل والسبل المتاحة إنطلاقا من حرصها على الدور الذي تلعبه إقليميا ودوليا في محاربة جرائم التي تمس بسلامة الطيران المدني والملاحة الجوية ولما لهذه الجرائم من خطورة بالغة.

ومن خلال ما تم دراسته حول الموضوع محل البحث تصول لنا إلى مجموعة من

النتائج وهي كالتالي:

1. يعتبر النقل أهم الوسائل المتاحة في عصرنا الحالي وله أهمية في الحياة اليومية للأشخاص و الدول خصوصا النقل الجوي منه، الذي يتسم بالسرعة والأمان، فبوقوع فعل من الافعال على خلاف الخسائر البشرية و المادية و الارهاب النفسي الذي يصيب الاشخاص، تتلقى الدول خسائر اقتصادية كبرى وهذا ما وقع مثلا للجزائر بعد احداث اختطاف الطائرة الفرنسية سنة 1994 بمطار الجزائر، حي منعت فرنسا جميع طائراتها بالتعامل مع مطارات الجزائر و تبعتها في ذلك الكثير من الدول الاوربية بحجية عدم امن مطارتها.

2. جاءت المعاهدات الدولية الخاصة بالطيران المدني من أجل الوقاية و مواجهة الجرائم الماسة بالطائرات والملاحة الجوية و حماية للأشخاص والممتلكات .

3. عالج المشرع الجزائري الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية في كل من قانون العقوبات والقانون المتعلق بالطيران المدني، و بالتالي لم يتناول الافعال المجرمة الماسة بسلامة الطيران المدني في تقنين خاص .

4. يعتبر الركن المفترض لموضوع بحثنا العنصر الهام محل الحماية و يتمثل في الطائرة التي تقع عليها الجريمة او المنشآت الخاصة بالملاحة الجوية او أشخاص الملاحة الجوية.
5. يمكن تصنيف الجرائم الماسة بالطائرة والملاحة الجوية إلى ثلاثة أصناف ، فهي التي تمس بالطائرات أو بمنشآت الملاحة الجوية أو جرائم ماسة بأشخاص الطيران المدني.
6. من بين الجرائم الماسة باسلامة الطائرات والملاحة الجوية في التشريع الجزائري هي جرائم إختطاف الطائرات، جرائم إتلاف او وضع جهاز أو مادة من شأنها إتلاف الطائرات، وكذلك جريمة الإدلاء بمعلومات كاذبة من شأنها المساس باسلامة الطائرة حيث أخذت هذه الجرائم وصف جنائية تصل العقوبات المقررة لها إلى حد السجن المؤبد.
7. من بين الجرائم الماسة بأشخاص الملاحة الجوية هي أعمال العنف الموجهة ضد شخص من أشخاص الملاحة الجوية، و يقصد بأشخاص الملاحة الجوية: المكلفون بواجبات مرتبطة بعمليات الطيران المدني، او متلقي خدمات الطيران.
8. من بين الجرائم الماسة باسلامة الطيران المدني هي الفعال الواقعة منشآت الملاحة الجوية مثل أفعال التخريب وغيرها من الافعال الواقعة عليها و بالتالي وجب تناولها بصورة خاصة.
9. يمكن أن تصنف الجرائم الماسة بالطائرة والملاحة الجوية كجريمة دولية وهذا عند توفر الركن الدولي حيث يقوم شخص أو عدة أشخاص بهذه الجرائم لصالح أو لحساب دولة ما فالعبرة لحساب من إقترفت هذه الجريمة، وبمفهوم المخالفة إذا قام بالجريمة فرد بدون أوامر من دولة ما فإننا نكون أمام جريمة داخلية.
10. ما يعاب على نصوص الاتفاقيات الدولية في الجرائم الماسة باسلامة الطيران المدني كونها كفلت بالحماية و التجريم الافعال التي ترد على الطائرة مع وضع شرط كونها في حالة خدمة او حالة طيران، مما أدى تفسير هذه المواد إلى تضيق دائرة الافعال المجرمة الماسة باسلامة الطيران المدني و الملاحة الجوية.
11. كما يعاب عليها أيضا انها لم تنص على عقوبة او تكييف لهذه الجرائم و تركتها الى تقدير الدول في تقرير العقوبة التي تراها مناسبة مما ادى الى وجود تناقض في العقوبات بين الدول، لذا يجب تعديل بعض نصوص الاتفاقيات الحالية التي تناولت هذه الجرائم او عقد اتفاقية تعالج هذا القصور.

12. ان تحقيق سلامة الطائرات و الملاحة الجوية لا تتحقق بردهع مقترفي افعال المجرمة الماسة بها بل يستوجب الذهاب الى السياسة الوقائية لتصدي لها و تقادي عواقبها وهذا ما ذهب اليه المجتمع الدولي بالنص على ذلك في جميع الاتفاقيات الخاصة بالطيران المدني.

13. تعتبر جميع الجرائم المرتكبة ضد الطيران المدني جرائم مركبة، حي ان الجريمة الواحدة نجد فيها مجموعة من الافعال المجرمة الاخرى مثال ذلك للقيام باختطاف طائرة يقوم الجاني بحمل السلاح الدخول الى الاماكن الممنوعة بطريقة غير مشروعة التهديد و حتى التسبب في اضرار جسمانية لذا طالب الفقهاء بضرورة تشديد العقوبات.

قائمة المصادر

والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: قائمة المصادر

(أ) الإتفاقيات الدولية:

- 1- إتفاقية تتعلق بالجرائم وبعض الافعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة ، المنعقدة بطوكيو سنة 1963.
- 2- إتفاقية لقمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات، منعقدة بلاهاي في 16 ديسمبر 1970.
- 3- معاهدة قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، المنعقدة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971.
- 4- إتفاقية قمع الافعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي ، المنعقدة في بيكين بتاريخ 10 سبتمبر 2010.
- 5- منظمة الطيران المدني الدولي، حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل الغير مشروعة، الملحق 17 لإتفاقية الطيران المدني الدولي ، الطبعة التاسعة، 2011، icao .
- منظمة الطيران المدني الدولي، دليل الامن لحماية الطيران المدني من افعال التدخل غير المشروع(DOC8973)، المجلد الخامس، التنظيم و الادارة على المستوى الوطني، الطبعة السابعة، 2007 .
- منظمة الطيران المدني الدولي، دليل الامن لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل الغير المشروع المجلد الثاني(DOC8973)، التعيين و الاختيار و التدريب، 2008.
- منظمة الطيران المدني الدولي، دليل الامن لحماية الطيران المدني من افعال التدخل غير المشروع(DOC8973)، المجلد الاول، التنظيم و الادارة على المستوى الوطني، الطبعة السابعة، 2009.
- منظمة الطيران المدني الدولي، دليل الامن لحماية الطيران المدني من افعال التدخل غير المشروع(DOC8973)، المجلد الرابع، إجراءات الأمن والوقاية، الطبعة السابعة، 2010.
- منظمة الطيران المدني الدولي، دليل الامن لحماية الطيران المدني من افعال التدخل غير المشروع(DOC8973)، المجلد الثالث، أمن المطار، متطلبات التنظيم و البرنامج والتصميم، الطبعة السابعة، 2009.

(ب) القوانين

- 1- القانون 01/16 يتضمن تعديل دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المؤرخ في 6 مارس 2016، المعدل والمتمم لدستور 1996. المؤرخ في 8 ديسمبر 1996.

2- قانون رقم رقم 06/98 مؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

ج) الأوامر الرئاسية

1- الأمر رقم 155/66 مؤرخ في 18 صفر عام 1886 الموافق ل 8 يونيو سنة 1966، يتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدل والمتمم.

2- الأمر رقم 156/66 مؤرخ في 18 صفر عام 1886 الموافق ل 8 يونيو سنة 1966، يتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم.

3- الأمر رقم 24/95 المؤرخ في 30 ربيع الثاني عام 1416 الموافق ل 25 سبتمبر سنة 1995، يتعلق بحماية الأملاك العمومية وأمن الأشخاص فيها.

د) المراسيم الرئاسية

1- المرسوم الرئاسي رقم 214/95 المتعلق بالمصادقة بتحفظ على ثلاث إتفاقيات وبروتوكول إتفاقية متعلقة بالطيران المدني

2- المرسوم الرئاسي رقم 145/96 متعلق بالمصادقة على البروتوكول الخاص بنقل المتفجرات مؤرخ في 1996/04/23 .

3- المرسوم الرئاسي رقم 416/2000 المتعلق بالمصادقة على بروتوكول المتعلق بالنص الأصلي بخمس لغات للإتفاقية الخاصة بالطيران المدني العالمي (شيكاغو 1944) الموقعة بمونتريال 1995/09/29 .

4- المرسوم الرئاسي رقم 417/2000 المتعلق بالمصادقة على بروتوكول النص الأصلي بخمس لغات للإتفاقية الخاصة بالطيران المدني (شيكاغو 1944) الموقعة بمونتريال 1995/09/29 .

5- المرسوم الرئاسي رقم 418/2000 المتعلق بالمصادقة على بروتوكول خاص بتعديل الإتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الموقعة بمونتريال 1995/09/29 .

هـ) المراسيم التنفيذية

1- المرسوم التنفيذي رقم 105/84 المتعلق بوضع حيز أمني لحماية المباني والمنشآت المؤرخ في 1984/05/12.

- 2- المرسوم التنفيذي رقم 385/84 المحدد للإجراءات المخصصة لحماية المنشآت المؤرخ في 1984/12/22.
- 3- المرسوم التنفيذي رقم 386/84 المتعلق بإنشاء اللجنة الوطنية لتصنيف النقاط الحساسة و المحدد لمهامها.
- 4- المرسوم التنفيذي 206/93 المتعلق بالمحافظة والحماية للمنشآت الإدارية والمؤسسات العمومية وكذا المؤسسات الاقتصادية، المؤرخ في 1993/12/22.
- 5- المرسوم التنفيذي رقم 50/94 المتعلق بإنشاء لجنة أمن الطيران المدني ولجنة أمن المطار، المؤرخ في 1994/04/28.
- 6- المرسوم التنفيذي رقم 192/95 المتعلق بإنشاء محافظات أمن الموانئ والمطارات المؤرخ في 1995/07/10.
- 7- المرسوم التنفيذي رقم 158/96 المحدد لشروط تطبيق الأمن الداخلي للمؤسسة المقررة ضمن الأمر 24/95 يتعلق بحماية الأملاك العمومية وأمن الأشخاص فيها المؤرخ في 1995/09/25.
- 8- المرسوم التنفيذي رقم 410/98 المتعلق بإنشاء المكاتب الوزارية المؤرخ في 1998/12/7.
- 9- المرسوم التنفيذي رقم 151/02 المحدد لقائمة مصالح الخدمات ويحدد كيفية مزاولتهم لنشاطاتهم.

و) القرارات الوزارية

- 1- قرار وزاري مشترك متعلق برخص دخول المطارات المؤرخ في 1995/11/28.
- 2- قرار وزاري مشترك ينظم ركوب المسافرين المخولين بحمل الأسلحة على متن الطائرات المدنية.
- 3- قرار وزاري مشترك المحدد لشروط اقتناء، شراء، استرداد، نقل أو استعمال المعدات الحساسة المؤرخ في 2003/07/09.
- 4- قرار وزاري مشترك محدد لقائمة المطارات المزودة بمحافظة الأمن المؤرخ في 1997/07/27.
- 5- قرار وزاري رقم 927 الصادر عن وزارة النقل المحدد لنماذج دفاتر الشروط المتعلقة بممارسة نشاط تقديم الخدمات للطائرات المؤرخ في 2006/04/30.

ز) التعليمات

- 1- تعليمة وزارية مشتركة تحدد كيفية تطبيق القرار الوزاري المشترك المنظم لدخول المسافرين الحاملين للأسلحة على متن الطائرات.
- 2- تعليمة رئيس الحكومة رقم 01/04 المتعلقة بحماية الأملاك العمومية وأمن الأشخاص فيها المؤرخة في 2001/10/30.
- 3- تعليمة وزارية رقم 97/46 المتعلقة بالأمن الداخلي للمؤسسات المؤرخة في 1997/09/23.
- 4- تعليمة رقم 387/ المتعلقة بإجراءات النقل الجوي للمواد الخطيرة المؤرخة في 2002/12/30 و الصادرة عن مديرية الطيران المدني و الأرصاد الجوية.
- 5- تعليمة رقم 40 المتعلقة بالتحقيقات عن حوادث الطائرات المتوقفة بمطار جزائري المؤرخة في 2002/01/08 و الصادرة عن مديرية الطيران المدني و الأرصاد الجوية.

ح) المناشير

- 1- منشور رقم 3538/ متعلق باعتماد المطارات المؤرخ في 2002/11/28 و الصادر عن مديرية الطيران المدني و الأرصاد الجوية.
- 2- مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، 2010.
- 3- مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، المجلد المتعلق بالبرنامج الوطني لمراقبة الجودة، 2010.
- 4- مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، المجلد المتعلق بالبرنامج الوطني للتكوين في مجال أمن الطيران المدني، 2010.
- 5- مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، الملحق الأول المتعلق بالمعايير الأساسية للأمن والإجراءات الأمنية المعمول بها بصفة دائمة 2010.
- 6- مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، الملحق الثاني المتعلق بتقييم التهديدات وإدارة ردة الفعل ضد أفعال التدخلات غير المشروعة، 2010.

- 7- مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، الملحق الثالث المتعلق، بالالتزامات الخاصة باستغلال الطائرات 2010.
- 8- مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، الملحق الرابع المتعلق، بالمواصفات التقنية للتجهيزات الخاصة بالأمن، 2010.
- 9- مديرية الطيران المدني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني (PNSAC)، النسخة الرابعة، الملحق الخامس المتعلق بتقييم التهديدات بوجود قنبلة والإجراءات المتبعة في ذلك ، 2010.

ط) المذكرات

- 1- مذكرة مديرية الطيران المدني و الأرصاد الجوية المتعلقة بمناورات المخططات الاستعجالية.

ثانيا: قائمة المراجع

أ) الكتب

- 1- محمد نصر محمد، الحماية الجنائية للنقل الجوي ، الطبعة الأولى ، مكتبة القانون الإقتصاد، الرياض، 2012.
- 2- دردوس مكي، القانون الجنائي الخاص في التشريع الجزائري، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، المطبعة الجهوية قسنطينة، 2010.

ب) المقالات

- 1- عبد العزيز شعبان خالد الحديثي، أحكام جريمة اختطاف الطائرات في القانون الدولي، مجلة العلوم القانونية و الساسية، العدد الأول ،جامعة ديالى، بدون سنة النشر.
- 2- حسني موسى محمد رضوان، مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، المجلة العربي للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 31، العدد 62 الرياض، 2015.
- 3- مقالة بعنوان الطيران المدني و القانون الجوي، منتديات الجلفة لكل الجزائريين: <https://djelfa.info/vb/showthread.php?t=582855>

ج) البحوث القانونية

ج.1 الأطروحات

- 1- بوكموش سرور، النظام القانوني لإستغلال النقل الجوي في الجزائر، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة الجزائر 1 ، كلية الحقوق، 2016/2015.

ج.2 الرسائل

- 1- محمد صالح روان، الجريمة الدولية في القانون الدولي الجنائي، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم، جامعة منتوري - قسنطينة- ، كلية الحقوق، 2009/2008 .

ج.3 المذكرات

- 1- بن سماعيل سفيان، الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات و الملاحة الجوية، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في قانون النقل، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان ، 2005/2004 .
- 2- حاج فويد الطاهر، الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، مذكرة لنيل شهادة الماجستير حقوق فرع قانون دولي و العلاقات الدولية، جامعة الجزائر ، كلية الحقوق، 2004/2003 .
- 3- مزداوت إبتسام، الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص منازعات عمومية، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، قسم الحقوق، 2018/2017.

د) المواقع الإلكترونية

- 1- محاضرات القانون الجوي،
https://uomustansiriyah.edu.iq/media/lectures/7/7_2019_04_19!10_52_00_AM.pdf.
- 2- ويكيبيديا، موسوعة حرة.

الفهرس

الفهرس

-	شكر وتقدير	1.
-	الإهداء	2.
3-1	مقدمة	3.
5	الفصل الأول: الجرائم الماسة بسلامة الطائرات و الملاحة الجوية	4.
5	المبحث الأول: محل الجرائم الماسة بسلامة الطائرات و الملاحة الجوية (الركن المفترض)	5.
5	المطلب الأول: الطائرة	6.
8	المطلب الثاني: المنشآت	7.
12	المطلب الثالث: الأمتعة و البضائع	8.
13	المطلب الرابع: أشخاص النقل الجوي	9.
16	المبحث الثاني: السلوك المجرم في الاعتداء على الطائرات و الملاحة الجوية	10.
16	المطلب الأول: الجرائم الماسة بسلامة الطائرات	11.
27	المطلب الثاني: الجرائم الماسة بسلامة أشخاص الملاحة الجوية	12.
29	المطلب الثالث: الجرائم الماسة بسلامة منشآت الملاحة الجوية	13.
33	الفصل الثاني: آليات الوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على المستوى الدولي والوطني	14.
31	المبحث الأول: الآليات الدولية للوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية	15.
31	المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني	16.
37	المطلب الثاني: البرنامج الدولي لأمن الطيران المدني	17.
42	المبحث الثاني: الآليات الوطنية للوقاية من الجرائم الماسة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية	18.
42	المطلب الأول: الاطار القانوني لحماية الطائرات و الملاحة الجوية في الجزائر	19.
46	المطلب الثاني: الاجراءات الأمنية لحماية الطائرات و الملاحة الجوية على المستوى الوطني	20.
61	الخاتمة	21.
65	قائمة المصادر و المراجع	22.