



المملكة العربية السعودية

وزارة التعليم

جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية

المعهد العالي للقضاء

قسم السياسة الشرعية

شعبة الأنظمة

تعليم صباحي

أحكام مخالفة نظام الطيران المدني وعقوباتها

دراسة مقارنة

رسالة علمية مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في السياسة الشرعية (شعبة الأنظمة)

إعداد

محمد بن رزق الله بن محمد السلمي

المشرف العلمي

فضيلة الأستاذ الدكتور: محمد بن عبدالله ولد محمدن

عميد كلية العدالة الجنائية بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية

١٤٣٧/١٤٣٨ هـ

السلامة العامة

إهداء

أهدي هذا الجهد المتواضع:

إلى والديّ - حفظهما الله من كل سوء ومكروه، وأمدهما بالصحة والعافية، وأسكنهما جنات الخلد آمين - لقاء مؤازرتكما لي بالدعاء الذي صحبني في كل خطواتي، وعلى ما أفادني به والدي - جزاه الله خيراً - من حصيلته العلمية، وخبرته القضائية، وإلى جميع إخوتي وأخواتي حفظهم الله بحفظه الذين أكرموني باهتمامهم وسؤالهم عني طيلة كتابتي للرسالة.

وإلى زوجتي - رفع الله قدرها في الدنيا والآخرة - لقاء ما وفرته لي من الوقت الكثير، وحرصها ومثابرتها حتى خرجت هذه الرسالة إلى حيز الوجود، وعذراً على ما قصرت به تجاهها وتجاه أبنائي بسبب الانشغال، وضيق الوقت.

وإلى كل رجال القضاء، والتحقيق، ورجال الضبط الجنائي، وطلبة العلم، وجميع المهتمين بالنظام الجنائي الإسلامي.

الباحث

شكر

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، وله الحمد كما ينبغي لجلال وجهه، وعظيم سلطانه، وأشكره سبحانه أن يسر لي إتمام هذا البحث المتواضع.

وعملاً بقول المصطفى صلى الله عليه وسلم: (لا يشكر الله من لا يشكر الناس) فإنني أتقدم بالشكر والعرفان لفضيلة الأستاذ الدكتور: محمد بن عبدالله ولد محمدن عميد كلية العدالة الجنائية بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية المشرف العلمي على الرسالة لقبوله الإشراف، وجهده المتواصل معي في التوجيه والمراجعة، وتصويب الرسالة للخروج بها بالشكل المطلوب.

وأشكر أصحاب الفضيلة أعضاء لجنة المناقشة الأستاذ الدكتور مدني عبدالرحمن تاج الدين الأستاذ بالمعهد العالي للقضاء والأستاذ الدكتور عبدالرحمن بن أحمد الجرعي أستاذ الدراسات العليا بجامعة الملك خالد، لقبولهما المشاركة في مناقشة الرسالة، ولتفضلهما بالرأي والتصويب، وكذلك بالملاحظات القيمة، التي كان لها دور بالغ في إثراء الرسالة بما هو مفيد للقارئ.

كما أشكر جامعة أم القرى ممثلة بكلية الدراسات القضائية والأنظمة على ما وفرته لي من الوقت والدعم الكبير لإنجاز هذه الرسالة على الرغم من حاجتها لخدمتي ضمن الهيئة التدريسية، وأشكر جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، والمعهد العالي للقضاء ممثلاً بقسم السياسة الشرعية على إتاحتها لي فرصة الدراسة لمرحلة الدكتوراه، والشكر موصول لأساتذتي أعضاء هيئة التدريس بالمعهد العالي للقضاء الذين كان لهم دور كبير -بعد الله- في توجيهي وإفادتي.

الباحث

المقدمة

إن الحمد لله نحمده، ونستعينه، ونستغفره، ونستهديه، ونعوذ بالله من شرور أنفسنا، وسيئات أعمالنا، من يهده الله فلا مضل له، ومن يضلل فلا هادي له، وأشهد أن لا إله إلا الله وحده لا شريك له وأن محمداً عبده ورسوله.

﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا اتَّقُوا اللَّهَ وَقُولُوا قَوْلًا سَدِيدًا (٧٠) يُصْلِحْ لَكُمْ أَعْمَالَكُمْ وَيَغْفِرْ لَكُمْ ذُنُوبَكُمْ وَمَنْ يُطِيعِ اللَّهَ وَرَسُولَهُ فَقَدْ فَازَ فَوْزًا عَظِيمًا﴾ (١).

﴿وَلَا تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَاحِهَا وَادْعُوهُ خَوْفًا وَطَمَعًا إِنَّ رَحْمَتَ اللَّهِ قَرِيبٌ مِّنَ الْمُحْسِنِينَ﴾ (٢).

﴿وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَرَزَقْنَاهُمْ مِنَ الطَّيِّبَاتِ وَفَضَّلْنَاهُمْ عَلَى كَثِيرٍ مِّمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا﴾ (٣).

أما بعد:

فإن الطيران المدني يعد من أفضل وسائل التنقل العصرية، ومن أهم القطاعات، بفضل دعمه بشكل رئيس للتنمية الاقتصادية، والبشرية، والاجتماعية، والثقافية، كما أن له دوراً بارزاً في تغيير شكل الحياة على المستويين المحلي والدولي، وذلك لإسهامه في دعم التبادل الدولي للبضائع، والمنتجات، والاستثمارات، وكذلك نقل الأفراد بين جميع أنحاء العالم، ولهذه الأهمية للطيران المدني كان من الضروري على الدول أن تحمي هذا القطاع الحساس بفرض سبل الحماية كافة التي تدرأ عنه الأخطار بجميع أشكالها وأنماطها.

(١) - سورة الأحزاب: الآية رقم ٧٠، ٧١.

(٢) - سورة الأعراف: الآية رقم ٥٦.

(٣) - سورة الإسراء: الآية رقم ٧٠.

وفي ضوء كثرة ارتكاب المخالفات التي قد تُعرض قطاع الطيران المدني للخطر، وتخل بقدرته على تقديم خدماته للجمهور بجودة عالية، وتزعزع الثقة فيه، أبرمت الاتفاقيات الدولية، ومنها ما وقعت عليه المملكة العربية السعودية كاتفاقية طوكيو عام ١٩٦٣م، واتفاقية لاهاي عام ١٩٧٠م، واتفاقية مونتريال عام ١٩٧١م، كما صدر أيضاً نظام الطيران المدني السعودي المتوج بالمرسوم الملكي رقم (م/٤٤) وتاريخ ١٨/٧/١٤٢٦هـ ولوائحه، الذي يتضمن قواعد نظامية تجرم ممارسة جميع السلوكيات التي من شأنها المساس بسلامة الطيران المدني ومستخدميه؛ لذا كان موضوع دراستي في رسالة الدكتوراه بالمعهد العالي للقضاء التابع لجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية - قسم السياسة الشرعية شعبة (الأنظمة) - هو: (أحكام مخالفة نظام الطيران المدني - دراسة مقارنة) وذلك بعد عرض المخطط على مجلس قسم السياسة الشرعية الموقر وتعديله عدة مرات، وقد انتهت بتحديد هذا العنوان موضوعاً لي لنيل درجة الدكتوراه، وقد جعلت المعيار المعتمد لي في تمييز مخالفات نظام الطيران المدني التي سأتناولها في بحثي عن غيرها من المخالفات - نظراً لكثرتها - بما حدده ونص عليه نظام الطيران المدني بصريح العبارة أنه (جريمة) أو (مخالفة)، باعتبار أن المخالفة بطبيعتها جريمة، وهذا ما جاء في الباب الحادي عشر من النظام من المادة رقم ١٥٣ إلى المادة رقم ١٦١ تحت عنوان: (الجرائم والأفعال التي ترتكب ضد أمن الطيران المدني وسلامته)، وقد قارب عدد هذه الأفعال (٢٣) فعلاً تقريباً ما بين مخالفة وجريمة، كما تضمن النظام عدداً من العقوبات تُوقع على كل من تسول له نفسه المخالفة بما يمس أمن الطيران المدني وسلامته، وجاء ذلك في المواد من ١٦٢ إلى المادة رقم ١٧٤ ضمن الباب الثاني عشر من النظام تحت عنوان: (العقوبات والجزاءات)، ومن هذه العقوبات ما هو إداري توقعه الهيئة العامة للطيران المدني^(١) كتعليق الإجازة، أو الترخيص، أو

(١) - الهيئة العامة للطيران المدني هيئة عامة تتمتع بالشخصية الاعتبارية العامة والاستقلال المالي والإداري وترتبط تنظيمياً برئيس مجلس الوزراء، ويكون مقرها الرئيس في محافظة جدة، والغرض الأساسي منها تنظيم قطاع الطيران المدني وصناعة النقل الجوي وتنميتها وتطويرهما في إقليم المملكة. ينظر: تنظيم الهيئة العامة للطيران المدني الصادر بقرار مجلس الوزراء رقم ٣٣ وتاريخ ١١/٢/١٤٢٦هـ المنشور في جريدة أم القرى في عددها رقم ٤٠٤٢ تاريخ ٢٠/٣/١٤٢٦هـ.

التصريح، الصادرة منها للمشغل، أو الطائرة، أو الطيار، لمدة محددة، أو نهائياً، أو كفرض الغرامة . ومن العقوبات أيضاً ما يتم إيقاعه عن طريق القضاء كالحبس، والمصادرة، وغلق النشاط.

وهذا يدل على حرص المنظم السعودي على مواكبة شتى المتغيرات والمستجدات على جميع الأصعدة والتي من شأنها حفظ الأمن، والاستقرار، والانضباط، اللازمة لحياة كريمة ينعم بها جميع الأفراد في المملكة العربية السعودية، مستمداً ذلك من هدي الكتاب والسنة النبوية.

فأسأل الله جل جلاله أن يلهمني الخير والصواب، ويرزقني التوفيق والإعانة، إنه ولي ذلك والقادر عليه.

أهمية الموضوع :

ترجع أهمية البحث في مخالفات نظام الطيران المدني الماسة بأمنه وسلامته، إلى طبيعتها الدولية لما يترتب عليها من آثار لا تنحصر في الدولة التي وقعت فيها فحسب، بل تنسحب هذه الآثار على سائر دول العالم، بسبب فقدان ثقة الأفراد والدول فيه، والخوف منه كقطاع حيوي حساس، تتأثر به الحركة التجارية والاقتصادية والاستثمارية.

كما أن المساس بسلامة الطيران المدني يعد مساساً بأهم وسائل النقل العام من حيث الراحة، والأمان، والسرعة، سواء على المستوى المحلي أو الدولي، ما يبرز أهمية إجراء البحوث والدراسات العلمية التي من شأنها تعزيز حماية قطاع الطيران المدني لدعم الثقة به.

وبما أن إلحاق الضرر والأذى بقطاع الطيران المدني ومستخدميه يعد من المخالفات والجرائم الحديثة التي لم تكن معروفة لدى الفقهاء قديماً؛ نظراً لحدثة هذا القطاع ونشوءه في العقود المتأخرة، كان لزاماً على طلاب العلم تحليل هذه المخالفات وتأصيلها فقهاً ونظاماً، حتى يبرز سبق الشريعة الإسلامية إلى تجريم كل ما يعد مخرلاً باستقرار المجتمع المسلم وأمنه، وسبقها كذلك إلى حماية ورعاية مصالح البشرية في شتى المجالات.

وتزداد أهمية هذا الموضوع كلما كانت الدولة من الدول المتقدمة التي تعتمد كثيراً على الطيران المدني باعتباره أفضل وسيلة نقل عام على الإطلاق، وتقل هذه الأهمية كلما كانت الدولة متأخرة، ولاشك أن المملكة العربية السعودية خطت مراحل كبرى في تطوير قطاع الطيران المدني، والاعتماد عليه في جميع النواحي، حتى أصبح هذا القطاع يجاري أفضل قطاعات الطيران في العالم، ما يؤكد أهمية القيام بهذه الدراسة.

مشكلة الدراسة:

تبرز مشكلة هذه الدراسة في أمرين: الأول في عدم تحديد كُنة مخالفات الطيران المدني الماسة بأمنه وسلامته؛ نظراً لاختلافها عن المخالفات والجرائم الأخرى، وذلك من حيث تحليل السلوك الإجرامي المكون لها، وتكييفه، وبيان أنواعه، وصوره، وشروطه، والعقوبات المقررة على إتيانه، والظروف المخففة والمشددة، وما إلى ذلك، وعدم بيان النصوص التجرىمية والعقابية في النظام السعودي، وإبراز مدى موافقتها لأحكام الفقه الإسلامي، وقواعد السياسة الشرعية.

والثاني: في تفرد مخالفات الطيران المدني الماسة بأمنه وسلامته عن بقية المخالفات في صعوبة تحديد الاختصاص القضائي الدولي، وكذلك تفردا عن غيرها في جهات خاصة بالضبط، والتحقيق، واللجنة المشكلة للنظر في المخالفات المتعلقة بأحكام نظام الطيران المدني، وذلك لطبيعتها الخاصة التي تتسم في بعض الحالات بالتعقيد، سواء أكان من الناحية الفنية أم من الناحية الشرعية، ما يؤكد ضرورة القيام بهذه الدراسة من جميع هذه النواحي وغيرها، لتحليل وفك تعقيدات، وإبراز القواعد النظامية والفقهية في جميع جزئياتها، ودعم ذلك بالتطبيقات العملية المؤيدة.

لذا يمكن صياغة المشكلة في السؤال الرئيس الآتي وهو: ما أحكام مخالفة نظام الطيران المدني وعقوباتها في الفقه والنظام؟

تساؤلات الدراسة :

- ١- ما مخالفات الطيران المدني الماسة بأمنه وسلامته المنصوص عليها في نظام الطيران المدني السعودي الصادر عام ١٤٢٦هـ؟
- ٢- ما القواعد النظامية والفقهية المتعلقة بالتجريم والعقاب الخاصة بمخالفات الطيران المدني الماسة بأمنه وسلامته؟
- ٣- ما السلوك الإجرامي المكون لكل مخالفة من مخالفات الطيران المدني، وما تكييفه، وأنواعه، وصوره، وشروطه، وما إلى ذلك؟
- ٤- كيف يتحدد الاختصاص القضائي الدولي لمخالفات الطيران المدني؟
- ٥- من رجال الضبط الجنائي الموكول إليهم ضبط مخالفات الطيران المدني الماسة بأمنه وسلامته في ضوء نظام الطيران المدني الصادر عام ١٤٢٦هـ وغيره من النظم؟ وما سلطاتهم؟ وكيف يباشرون اختصاصهم؟
- ٦- ما الجهة الخاصة الموكول إليها التحقيق والادعاء أمام الجهات الإدارية والقضائية لمخالفات الطيران المدني؟ وكيف تباشر مهامها؟ وما الضمانات المقررة في ذلك؟
- ٧- ما الجهات الإدارية والقضائية المختصة بالحكم على مرتكبي مخالفات الطيران المدني الماسة بأمنه وسلامته بالعقوبات النظامية؟
- ٨- ما العقوبات المقررة على إتيان أي من مخالفات الطيران المدني؟ وما مدى موافقتها لأحكام الفقه الإسلامي؟ وما دور السياسة الشرعية في ذلك؟

أسباب اختيار الموضوع :

- أهميته ومشكلته السابقة .

- التطور المستمر الذي تشهده المملكة العربية السعودية في شتى المجالات والقطاعات، ولما للطيران المدني من انعكاس إيجابي بهذا التطور حال استقراره وسلامته من الأخطار.
- دور الطيران المدني في تعزيز التبادل الدولي، ودعم التنمية الوطنية على جميع الأصعدة: السياسية، والاقتصادية، والتجارية، والأمنية، والاجتماعية، والسياحية وغيرها، ما يؤكد ضرورة السعي لحمايته من التعدي والإضرار.
- إظهار عظمة الشريعة الإسلامية وشموليتها، ومعرفة مقاصدها، واهتمامها بجميع جوانب الحياة واستيعابها لكل ما يستجد من القضايا، وإبراز دور قواعد السياسة الشرعية في توظيف سلطة ولي الأمر في حماية المجتمع من الإجرام بشتى أنماطه، وصوره، وأساليبه.
- الرغبة والميل الشخصي في طرق باب النظام الجنائي الإسلامي تحت إشراف كوكبة علمية متميزة من أساتذة المعهد العالي للقضاء .
- لم أجد من الباحثين من كتب في هذا الموضوع، كتابة أكاديمية مستقلة من جهة كونه يتعلق بسلوكيات مجرمة في الفقه والنظام.
- إبراز أصالة النظام السعودي، وموافقته لأحكام الفقه الإسلامي.

الدراسات السابقة:

بعد البحث في المكتبات الكبرى مثل: مكتبة جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، ومكتبة جامعة الملك سعود، ومكتبة معهد الإدارة العامة بالرياض، ومكتبة الملك فهد الوطنية، ومكتبة جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، وغيرها، وكذلك مواقع الإنترنت، لم أجد من تكلم في هذا الموضوع وقام بدراسته بشكل شامل وكافٍ وحديث، بل وجدت بعض الدراسات غير الحديثة التي تناولت أجزاء يسيرة منه، وكذلك دراسات قريبة منه، وليست فيه، وهي على النحو التالي:

الدراسة الأولى :

دراسة مقدمة من الباحث: علي محمد الهلالي بعنوان: (الاعتداء على سلامة الطيران المدني- دراسة تحليلية في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٧١م) وهو كتاب طُبع عام ١٩٧٧م، وقد اشتمل على تمهيد وفصلين، أما التمهيد فقد تناول فيه التعريف بالعنوان، وأما الفصل الأول فهو في أعمال الاعتداء المجرمة بموجب اتفاقية مونتريال لعام ١٩٧١م، وقد تكلم فيه الباحث عن الأعمال التي من شأنها تعريض سلامة الطائرة للخطر في مبحث أول، وقد قسمه إلى ثلاثة فروع وليس (مطالب)، الأول في استعمال العنف ضد شخص على متن طائرة، والثاني في وضع مادة على متن طائرة يكون من شأنها تعريض تلك الطائرة للخطر، والثالث في الاعتداء على تسهيلات الملاحة الجوية. وتكلم أيضاً في هذا الفصل عن الأعمال التي تعرض سلامة الطائرة للخطر في مبحث ثانٍ أخير، وقد قسمه الباحث إلى فرعين وليس (مطلبين)، الأول في تدمير أو تخريب طائرة في الخدمة أو التسبب في تدميرها، والثاني في إبلاغ معلومات كاذبة ينتج عنها تعريض سلامة طائرة للخطر.

أما الفصل الثاني فقد تناول الملاحقة الجنائية لمرتكبي أعمال الاعتداء على سلامة الطيران المدني، وقد ناقش فيه الباحث قواعد الاختصاص وفقاً لأحكام اتفاقية مونتريال ١٩٧١م في مبحث أول، وواجبات الدول المتعاقدة في مبحث ثانٍ أخير.

ومن خلال ما تطرق إليه الباحث في دراسته السابقة، وما جاء في مخطط بحثي تتضح الفروق الآتية:

- أن الدراسة السابقة بعد قراءتها والبحث عن معلوماتها في أوعية الحاسب الآلي ظهر لي أنها كتاب تجاري، وليست دراسة أكاديمية، أما بحثي فهو دراسة أكاديمية مستقلة في موضوعها.

- أن الدراسة السابقة تناولت بعض جرائم الطيران المدني وعددها (٥) أفعال لم تبحث بحثاً حقيقياً، أما بحثي فتناول جميع مخالفات وجرائم الطيران المدني وعددها (٢٣) فعلاً تقريباً.

- أن الدراسة السابقة كانت في ضوء اتفاقية مونتريال لعام ١٩٧١م فقط، أما دراستي فهي في ضوء النظام السعودي والفقهاء الإسلامي.

الدراسة الثانية :

دراسة مقدمة من الباحث: فهد بن عبدالله الغامدي بعنوان: (جريمة اختطاف الطائرات وعقوبتها - دراسة مقارنة) وهي بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير في السياسة الشرعية شعبة الأنظمة عام ١٤٢٢هـ من المعهد العالي للقضاء.

وقد اشتملت دراسته على تمهيد وثلاثة فصول، أما التمهيد ففي التعريف بمفردات الموضوع، وأما الفصل الأول فهو في أركان جريمة اختطاف الطائرات، وقد تكلم فيه الباحث عن الركن الشرعي في مبحث، وعن الركن المادي في مبحث ثانٍ، وعن الركن المعنوي في مبحث ثالث، وعن بواعث اختطاف الطائرات في مبحث رابع، وعن طبيعة هذه الجريمة في الاتفاقيات الدولية في مبحث خامس أخير. والفصل الثاني في الملاحقة الجنائية لمختطفي الطائرات، وقد تناول فيه الباحث القانون الواجب التطبيق في مسألة تسليم الخاطفين في مبحث، وتحديد القانون الواجب التطبيق على جرائم إرهاب الطائرات والمحكمة المختصة في مبحث ثانٍ، وعقوبة جريمة اختطاف الطائرات في مبحث ثالث، وعن حوادث واقعية لخطف الطائرات في مبحث رابع. والفصل الثالث في الإجراءات المتبعة للحد من جريمة اختطاف الطائرات، وقد تناول فيه الباحث الإجراءات الوقائية للحد من جريمة اختطاف الطائرات في مبحث أول، والإجراءات القمعية للحد من جريمة اختطاف الطائرات في مبحث ثانٍ، وأشكال التعاون الدولي لمكافحة جريمة اختطاف الطائرات في مبحث ثالث أخير.

ومن خلال ما تطرق إليه الباحث في دراسته السابقة وما جاء في مخطط بحثي تتضح الفروق الآتية :

- أن الدراسة السابقة تناولت جريمة واحدة فقط، هي اختطاف الطائرة وهي إحدى جرائم الطيران المدني، أما دراستي فتتناول جميع جرائم الطيران المدني ومخالفاته وعددها (٢٣) فعلاً تقريباً.
- أن الدراسة السابقة تناولت الموضوع في ضوء الاتفاقيات الدولية التي لم تتطرق لكثير مما تطرقت أنا إليه، حتى في ذات الجريمة أيضاً، أما دراستي فتتناول الموضوع وفق نظام الطيران المدني ذي الرقم (م/٤٤) وتاريخ ١٨/٧/١٤٢٦ هـ ولوائحه التنفيذية وغيره من النظم.
- أن الدراسة السابقة أُجريت قبل صدور نظام الطيران المدني ذي الرقم (م/٤٤) وتاريخ ١٨/٧/١٤٢٦ هـ ولوائحه التنفيذية، وتنظيم الهيئة العامة للطيران المدني الصادر بقرار مجلس الوزراء رقم (٣٣) وتاريخ ١١/٢/١٤٢٦ هـ، ونظام الإجراءات الجزائية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٣٩ وتاريخ ٢٨/٧/١٤٢٢ هـ، ونظامي القضاء وديوان المظالم الصادر بهما المرسوم الملكي رقم م/٧٨ وتاريخ ١٩/٩/١٤٢٨ هـ وغيرها، أما بحثي فقد تناول الموضوع بعد صدور هذه الأنظمة ولوائحها.

الدراسة الثالثة:

دراسة مقدمة من الباحث: عبدالعزيز بن علي الطويلعي بعنوان: (عقد النقل الجوي في الفقه والنظام) لنيل درجة الدكتوراه في السياسة الشرعية عام ١٤٢٣ هـ من المعهد العالي للقضاء. وقد اشتملت الدراسة على تمهيد وأربعة أبواب، فالتمهيد في أهمية النقل الجوي وتاريخه، وأما الباب الأول: فهو في حقيقة عقد النقل الجوي وتأصيله وإثباته، وقد قسمه الباحث إلى عدة فصول، الأول منها في تعريف عقد النقل الجوي وأركانه وتكليفه، والثاني في تأصيل عقد النقل الجوي في النظام وإثباته.

أما الباب الثاني: فهو في الالتزامات المترتبة على عقد النقل الجوي، وقد قسمه الباحث إلى عدة فصول، الأول منها في الالتزامات الناشئة عن عقد نقل الأشخاص، والثاني في الالتزامات الناشئة عن عقد نقل البضائع.

وأما الباب الثالث: ففي مسؤولية الناقل الجوي، وقد قسمه الباحث إلى عدة فصول، الأول منها في نطاق مسؤولية الناقل الجوي، والثاني في الأحكام الموضوعية لمسئولية الناقل الجوي، والثالث في المسؤولية عن الحوادث الجوية، وقد قسم الباحث هذا الفصل الأخير إلى ستة مباحث، الأول منها في تأصيل المسؤولية عن الحوادث الجوية، والثاني في مسؤولية حائر الطائرة عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض، والثالث في الضرر الناتج عن التحليق الجوي، والرابع في الاصطدام بالطائرة وهي على سطح الأرض، والخامس في التصادم الجوي، والسادس في دفع المسؤولية.

أما الباب الرابع: فهو في أحكام دعوى التعويض، وقد قسمه الباحث إلى عدة فصول، الأول منها في دعوى التعويض، والثاني في أحكام دعوى التعويض، والثالث في دفع الدعوى، والرابع في سقوط الدعوى.

ومن خلال ما تطرق إليه الباحث في دراسته السابقة، وما جاء في مخطط بحثي تتضح الفروق الآتية:

- أن الدراسة السابقة تناولت في موضوعها أحكام عقد النقل الجوي في ضوء الاتفاقيات الدولية المبرمة قبل عام ١٤٢٣هـ وهو وقت إعداد الدراسة، أما دراستي فتتناول أحكام مخالفات وجرائم الطيران المدني المنصوص عليها في نظام الطيران المدني الصادر عام ١٤٢٦هـ، والفرق كبير بينهما.

- أن الدراسة السابقة وإن كانت تتناول النقل الجوي وهو جزء من الطيران المدني، فإنها تنطلق في موضوعها من خلال قواعد المسؤولية المدنية، أما دراستي فقد تناولت فيها قواعد وأحكام النظام الجنائي الإسلامي، والفرق بينهما كبير.

الدراسة الرابعة:

دراسة مقدمة من الباحث: فايز بن عبدالكريم الفايز بعنوان: (الأحكام المتعلقة بالطيران وآثاره) وهي رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الفقه عام ١٤٢٨ هـ من كلية الشريعة بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية.

وقد جاءت دراسة الباحث في تمهيد وبابين، أما التمهيدي فقد تطرق إلى حقيقة الطيران وأنواع الطائرات، وأما الباب الأول: فقد تناول الأحكام المتعلقة بالطيران، وقد قسمه الباحث إلى ثلاثة فصول، الأول في الأحكام المتعلقة بالطائرات، وخصص المبحث الأول منه للأحكام المتعلقة بالطائرات في أبواب العبادات، والثاني في المسابقة ورياضة الطائرات، والثالث في المعاملات المالية المتعلقة بالطائرات -من بيع وإجارة ونحو ذلك-، والمبحث الرابع في قيادة الطائرات والتفريط في قيادتها أو ركوبها، والخامس في الخدمة في الطائرات -كقيام المرأة بالضيافة وتقديم الخمر وما إلى ذلك.

أما الفصل الثاني من الباب الأول فهو في الأحكام المتعلقة بالمراكب الفضائية، وقد خصص المبحث الأول منه في الصعود إلى الفضاء الخارجي، والثاني في الصلاة خارج الغلاف الجوي، والثالث في حكم التجارب الكيميائية والنووية في الفضاء، والرابع في الصعود إلى القمر والكواكب وأداء العبادة فيها.

وأما الفصل الثالث من الباب الأول فهو في الأحكام المتعلقة بالمجال الجوي للطيران، وقد خصص المبحث الأول منه في المجال الجوي للدول، والثاني في اختراق المجال الجوي للدول، والثالث في فتح المجال الجوي للدول وإغلاقه، والمبحث الرابع في حق استخدام الأجواء في

الأقمار الصناعية، والخامس في حكم دخول الطائرة (بدون طيار) - أي دخول المجال الجوي بلا إذن.

أما الباب الثاني: فهو في الآثار المترتبة على الطيران، وقد قسمه الباحث إلى ثلاثة فصول، الأول منها في التأمين الجوي- وتناول فيه الباحث التأمين على الطائرات وملاحيتها والركاب والأمتعة والبضائع-، والثاني في الضمان الجوي- وتناول فيه ضمان النفس وما دونها وضمان الأموال- والفصل الثالث من الباب الثاني في اختطاف الطائرات، وقد قسمه الباحث إلى عدة مباحث، الأول منها في تعريف اختطاف الطائرات، والثاني في عقوبة اختطاف الطائرات- وتكلم الباحث عن ذلك في الفقه فقط كعقوبة حدية (الحرابة)-، والمبحث الثالث في الملاحقة الجنائية لمختطفي الطائرات- وتكلم عن ذلك في الاتفاقيات الدولية-، والرابع في حكم إجابة مطلب الخاطفين، والخامس في تفجير الطائرات.

ومن خلال ما تطرق إليه الباحث في دراسته السابقة وما جاء في مخطط بحثي تتضح الفروق الآتية:

- أن الدراسة السابقة مقدمة إلى كلية الشريعة، وهي دراسة فقهية، أما بحثي فهو دراسة نظامية من حيث الأصل وإن كانت مقارنةً بأحكام الفقه الإسلامي.
- أن الدراسة السابقة وإن كانت متعلقة بالطيران المدني فإنها تعنى بقسم العبادات في مسائل الطيران المدني، وليس الجنايات، أما بحثي فهو في الجنايات المتعلقة بنظام الطيران المدني.
- أن الباحث في الدراسة السابقة تعرض لاختطاف الطائرة، وهي جريمة واحدة من جرائم الطيران المدني ولم يتكلم عنها إلا من ناحية فقهية صرفة وبشكل مقتضب، أما دراستي فتناولت هذه الجريمة وغيرها من جرائم الطيران المدني الأخرى التي يبلغ عددها (٢٣) فعلاً مجرمًا، بشكل معمق في النظام السعودي والفقه الإسلامي.

الدراسة الخامسة :

دراسة مقدمة من الباحث: يحيى بن أحمد آل شعلة بعنوان: (جريمة التهديد في نظام الطيران المدني السعودي وعقوبتها- دراسة مقارنة) كبحث تكميلي لنيل درجة الماجستير في السياسة الشرعية الشعبة العامة من المعهد العالي للقضاء عام ١٤٣١هـ.

وقد جاءت الدراسة في فصل تمهيدي وفصلين آخرين، أما التمهيدي فهو في التعريف بمفردات البحث، والمصطلحات ذات الصلة، وخطورة التهديد في الطيران المدني، والاتفاقيات الدولية التي وقعت عليها المملكة. وأما الفصل الأول فهو في أركان جريمة التهديد وظواهر السلوك الإجرامي في جريمة التهديد، وقسمه الباحث إلى عدة مباحث، الأول منها في أركان جريمة التهديد، والثاني في الاشتراك في جريمة التهديد، والثالث في ظواهر السلوك الإجرامي في جريمة التهديد في نظام الطيران المدني والاتفاقيات الدولية التي وقعت عليها المملكة العربية السعودية، والرابع في أنواع التهديد، والخامس في التكييف الفقهي لجريمة التهديد وعقوبتها في الفقه الإسلامي والنظام السعودي.

أما الفصل الثاني فهو في إجراءات الضبط والتحقيق والاختصاص القضائي في جريمة التهديد، وقسمه الباحث إلى عدة مباحث، الأول منها في إجراءات الضبط التي يباشرها قائد الطائرة في جريمة التهديد، والثاني في إجراءات الضبط الجنائي في جريمة التهديد، والثالث في طرق الإثبات لجريمة التهديد في الطيران المدني، والرابع في الاختصاص القضائي في نظام الطيران المدني.

ومن خلال ما تطرق إليه الباحث في دراسته السابقة وما جاء في مخطط بحثي تتضح الفروق الآتية:

- أن الدراسة السابقة تناولت جريمة واحدة فقط، وهي التهديد، أما بحثي فكما ذكرت سابقاً تناول جميع مخالفات وجرائم الطيران المدني وعددها (٢٣) تقريباً.

- أن الدراسة السابقة تناولت التهديد كجريمة مستقلة بحد ذاتها لا يلزم منها وقوع الفعل المهدد به، أما دراستي فقد تناولت مخالفات وجرائم الطيران المدني -بما فيها التهديد باعتبارها تامة في سلوكها ونتيجتها الإجرامية.
- أن الباحث تكلم في المبحث الثالث ضمن الفصل الأول من دراسته السابقة عن السلوك الإجرامي، وقد حصر إتيانه داخل الطائرة، فكأن الباحث أراد إخراج التهديد عما هو خارج الطائرة - كالمطارات - من نطاق بحثه، ومن ثم لم يعد بحثه شاملاً لنطاق العنوان الذي يجعل التهديد في نظام الطيران المدني جريمة أينما وقع.

الدراسة السادسة:

دراسة مقدمة من الباحث: زياد بن عمر الحمادي بعنوان: (جريمة تعريض النقل الجوي للخطر) وهي بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير في السياسة الشرعية شعبة الأنظمة من المعهد العالي للقضاء عام ١٤٣٢ هـ.

وقد جاءت دراسة الباحث في فصل تمهيدي وفصلين آخرين، أما التمهيدي فقد تناول التعريف بمفردات العنوان، وقد قسمه الباحث إلى عدة مباحث، الأول منها في مفهوم الجريمة، والثاني في مفهوم التعريض للخطر، والثالث في مفهوم النظام الجوي، والرابع في مفهوم الخطر الجنائي.

وأما الفصل الأول فهو في القواعد الأصولية لجرائم تعريض النقل الجوي للخطر، وقد قسمه الباحث إلى عدة مباحث، الأول منها في المصلحة محل الحماية الجنائية، والثاني في الخطر الجنائي لتعريض النقل الجوي للخطر، والثالث في التعريض للخطر في النظام الجنائي، والرابع في التمييز بين جرائم التعريض للخطر - محل البحث - وجرائم الضرر.

أما الفصل الثاني فهو في تجريم تعريض النقل الجوي للخطر، وقد قسمه إلى عدة مباحث، الأول منها في المظهر المادي لجرائم تعريض النقل الجوي للخطر، والثاني في طبيعة الركن المعنوي لجرائم تعريض النقل الجوي للخطر، والثالث في الشروع والاشتراك لجريمة تعريض النقل الجوي

للخطر، والرابع في الطبيعة الدولية لجرائم تعريض النقل الجوي للخطر، وأما المبحث الخامس ففي عقوبة تعريض النقل الجوي للخطر.

ومن خلال ما تطرق إليه الباحث في دراسته السابقة وما جاء في مخطط بحثي تتضح الفروق الآتية:

- أن الدراسة السابقة تناولت جريمة واحدة فقط، وهي تعريض النقل الجوي للخطر، أما دراستي فقد تناولت فيها جميع مخالفات وجرائم الطيران المدني وعددها (٢٣) فعلاً تقريباً.
- أن الدراسة السابقة تناولت مجرد التعريض للخطر بحد ذاتها فقط، كجريمة مستقلة، واحتمالية قد تقع وقد لا تقع، وهي تعد من وجهة نظر الباحث من جرائم الخطر وليست من جرائم الضرر، التي يكتفي المنظم فيها بإتيان السلوك المهدد للحق أو المصلحة، دون استلزام وقوع الإضرار الفعلي، أما دراستي فتناولت جميع جرائم الطيران المدني باعتبارها جرائم تامة في ضررها.
- أن الدراسة السابقة تناولت موضوع (التعريض للخطر) كنظرية جنائية قانونية بحتة لدى الشراح، يكتنفها الكثير من الإشكالات من الناحية النظرية والعملية، وقد تطرق الباحث من خلال هذه النظرية إلى قيام المسؤولية الجنائية عن مجرد التعريض للخطر، وما يتعلق بالإسناد الموضوعي للملائم للسببية في جرائم التعريض للخطر، باعتبارها جرائم تقوم على الافتراض والاحتمال المبنية على فكرة الحماية المبكرة أو الخطر الجنائي المتوقع، كما تطرق أيضاً إلى كيفية إثبات الجريمة على الجاني، عن فعل غير محقق الخطر بل يجتمعه وما إلى ذلك. أما دراستي فتناولت كل مخالفات وجرائم الطيران المدني، باعتبارها تامة بسلوكها المادي، ونتائجها الإجرامية التي لا تقبل الافتراض أو الاحتمال.

كما أن الدراسة السابقة بحث تكميلي، وقد أجاد فيها الباحث إلا أن هناك بعض الملاحظات المتمثلة في الآتي:

- لم يتعرض الباحث لكثير مما ورد في خطتي، حتى فيما يتعلق بالجريمة محل بحثه، ومن ذلك كل ما يتعلق بمراحل الدعوى الجنائية.
- أن الباحث سرد عقوبات جميع الجرائم المنصوص عليها في نظام الطيران المدني الصادر عام ١٤٢٦هـ دون تصرف يذكر، ودون تمييز ما يتعلق بالعقوبة المقررة للجريمة محل بحثه -وهي جريمة تعريض النقل الجوي للخطر- عما عداها من عقوبات الجرائم الأخرى، وذلك في عدد (٥) صفحات فقط.
- أن الباحث أسهب كثيراً في الكلام عن النظريات القانونية البحتة أثناء استعراضه لجزئيات بحثه، دون بذل العناية الكافية لإبراز قواعد النظام السعودي والفقه الإسلامي.

الدراسة السابعة:

دراسة مقدمة من الدكتور: محمد نصر محمد، بعنوان (الحماية الجنائية للنقل الجوي)، وهو كتاب طُبع عام ١٤٣٣هـ، وقد جعله الباحث في تمهيد وقسمين، أما التمهيد ففي تحديد عناصر النقل الجوي وحق الدولة في حمايتها، وقد قسمه الباحث إلى فصلين، الأول منها في عناصر النقل الجوي وتدابير حمايتها، وقد تكلم فيه الباحث عن ماهية عناصر النقل الجوي في مبحث أول، وعن تدابير حماية عناصر النقل الجوي في مبحث ثانٍ أخير، والفصل الثاني في حق الدولة في كفالة أمن عناصر النقل الجوي، وقد تكلم الباحث عن ذلك في التشريعات الوطنية في مبحث أول، وفي المنظمات الدولية في مبحث ثانٍ أخير.

وأما القسم الأول فهو في الحماية الجنائية الموضوعية لعناصر النقل الجوي، وقد جعله الباحث في بابين، الأول منها في الحماية الجنائية في التشريعات الوطنية، وقد قسمه الباحث إلى فصلين،

الأول في تحديد المسؤولية الجنائية، وتكلم فيه الباحث عن نطاق المساهمة الجنائية في مبحث أول، وعن المسؤولية الجنائية عن أفعال الغير في القانون الفرنسي والمصري في مبحث ثانٍ أخير. وأما الفصل الثاني ففي صور الحماية في التشريع الوطني، وتكلم فيه الباحث عن جرائم تعطيل وسائل النقل الجوي وتعريضها للخطر في مبحث أول، وعن جرائم الاعتداء على عناصر النقل الجوي في مبحث ثانٍ، وعن جرائم الإرهاب واختطاف وسائل النقل الجوي في مبحث ثالث أخير.

وأما الباب الثاني من القسم الأول فهو في الحماية الدولية، وقد قسمه الباحث إلى فصلين، الأول منها في الحماية الجنائية في إطار الاتفاقيات الدولية، وقد تحدث فيه الباحث عن الحماية الجنائية الدولية في اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣م في مبحث أول، وعن الحماية الجنائية الدولية في اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٠م في مبحث ثانٍ، وعن الحماية الجنائية الدولية في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٧١م في مبحث ثالث، وعن الحماية الجنائية الدولية في بروتوكول مونتريال لعام ١٩٨٨م في مبحث رابع، وعن الحماية الجنائية الدولية في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩١م في مبحث خامس.

والفصل الثاني-من الباب الثاني ضمن القسم الأول- في تقييم الحماية الجنائية الدولية، وقد تحدث فيه الباحث عن تقييم الحماية الجنائية الدولية في اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣م في مبحث أول، وعن تقييم الحماية الجنائية الدولية في اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٠م في مبحث ثانٍ، وعن تقييم الحماية الجنائية الدولية في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٧١م في مبحث ثالث، وعن تقييم الحماية الجنائية الدولية في بروتوكول مونتريال لعام ١٩٨٨م في مبحث رابع، وعن تقييم الحماية الجنائية الدولية في اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩١م في مبحث خامس، وعن تقييم الحماية الجنائية الدولية في اتفاقية نيويورك لعام ١٩٩٨م في مبحث سادس.

أما القسم الثاني من الكتاب فهو في الحماية الجنائية الإجرائية لعناصر النقل الجوي، وقد جعله الباحث في بابين، الأول منهما في تحديد الاختصاص في جرائم النقل الجوي، وقسمه الباحث إلى ثلاثة فصول، الأول في معيار تحديد الاختصاص، وقد تكلم فيه الباحث عن تحديد مكان ارتكاب الجريمة في مبحث أول، وعن النظريات الفقهية في مبحث ثانٍ، وعن الجهود الدولية في مبحث ثالث أخير.

وأما الفصل الثاني - من الباب الأول ضمن القسم الثاني - ففي قواعد الاختصاص في التشريعات الداخلية، وقد تكلم فيه الباحث عن تطبيق مبدأ الإقليمية في مبحث أول، وعن قانون العلم في مبحث ثانٍ، وعن النظام المختلط في مبحث ثالث أخير. والفصل الثالث في تنازع الاختصاص، وقد تكلم فيه الباحث عن الطائرات العامة في مبحث أول، وعن الطائرات الخاصة في مبحث ثانٍ، وعن الاختصاص القضائي في مبحث ثالث أخير.

أما الباب الثاني - ضمن القسم الثاني من الكتاب - فهو في ذاتية الإجراءات الواجبة الاتباع، وقد قسمه الباحث إلى فصلين، الأول في إجراءات الاستدلال، وقد تناول فيه الباحث مفهوم وكيفية الاستدلال في مبحث أول، وعناصر البحث والتحري في مبحث ثانٍ أخير. وأما الفصل الثاني من هذا الباب ففي إجراءات التحقيق، وقد تكلم فيه الباحث عن طريقة عمل سلطات التحقيق في مبحث أول، وعن طرق عمل المحقق المسئول في مبحث ثانٍ، وعن التقارير الصادرة عن لجان التحقيق في مبحث ثالث أخير.

ومن خلال ما تطرق إليه الباحث في دراسته السابقة وما جاء في مخطط بحثي تتضح الفروق الآتية:

- أن الدراسة السابقة بعد قراءتها والبحث عن معلوماتها في أوعية الحاسب الآلي ظهر لي أنها كتاب تجاري، وليست دراسة أكاديمية، أما بحثي فهو دراسة أكاديمية مستقلة في موضوعها.

- أن الدراسة السابقة تناولت بعض جرائم الطيران المدني وعددها (٣) أفعال، أما بحثي فتناول جميع مخالفات وجرائم الطيران وعددها (٢٣) فعلاً.
- أن الدراسة السابقة كانت في ضوء القانون الفرنسي والمصري فقط، أما دراستي فهي في ضوء النظام السعودي والفقهاء الإسلاميين.

وبعد استعراض الدراسات أعلاه، ومقارنة محتواها بما جاء في بحثي، يتبين للقارئ الكريم الفروق بينها وبين دراستي، ولهذا أود تلخيص ذلك في الآتي:

- ١- الدراسة الأولى بعنوان: (الاعتداء على سلامة الطيران المدني-دراسة تحليلية في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٧١م):
تختلف عن دراستي في كونها كتاباً تجارياً، وليست دراسة أكاديمية كما ظهر لي، وتناولت بعض جرائم الطيران المدني، في ضوء اتفاقية مونتريال ١٩٧١م وليس وفقاً لما جاء في النظام السعودي والفقهاء الإسلاميين.
- ٢- الدراسة الثانية بعنوان: (جريمة اختطاف الطائرات وعقوباتها - دراسة مقارنة):
تختلف عن دراستي في كونها تناولت جريمة واحدة فقط من جرائم الطيران المدني، وفق الاتفاقيات الدولية فقط، وقبل صدور الأنظمة المعتمدة في دراستي.
- ٣- الدراسة الثالثة بعنوان: (عقد النقل الجوي في الفقه والنظام):
تختلف عن دراستي في كونها محصورة في نطاق عقد النقل الجوي، وفق قواعد المسؤولية المدنية.
- ٤- الدراسة الرابعة بعنوان: (الأحكام المتعلقة بالطيران وآثاره):
تختلف عن دراستي في كونها فقهية مقدمة لقسم الفقه بكلية الشريعة، وتتعلق بأحكام العبادات في الطيران المدني، ولم تتناول سوى جريمة واحدة من جرائم الطيران المدني وهي اختطاف الطائرة.

٥- الدراسة الخامسة بعنوان: (جريمة التهديد في نظام الطيران المدني السعودي وعقوباتها- دراسة مقارنة):

تختلف عن بحثي في كونها تناولت جريمة واحدة وهي التهديد، وفي نطاق متن الطائرة فقط، وتناولها الباحث كجريمة مستقلة لا يلزم منها وقوع الفعل المهدد به، وغير ذلك مما ذكرته من التفصيلات سابقاً.

٦- الدراسة السادسة بعنوان: (جريمة تعريض النقل الجوي للخطر):

تختلف عن بحثي في كونها جريمة واحدة فقط، وتكلم فيها الباحث عن مجرد التعريض للخطر على أساس أنها جريمة مستقلة احتمالية قد يقع ضررها، وقد لا يقع، وكنظرية جنائية قانونية بحتة لدى الشراح، وغيره مما فصلته في موضعه.

٧- الدراسة السابعة بعنوان: (الحماية الجنائية للنقل الجوي):

تختلف عن بحثي في كونها كتاباً تجارياً، وليست دراسة أكاديمية كما ظهر لي، وتناولت بعض جرائم الطيران المدني بما لا يتجاوز ثلاثة أفعال، وفي ضوء القانون المصري والفرنسي، وليس النظام السعودي والفقهاء الإسلامي.

وبذلك يكون مجموع الجرائم التي تناولتها الدراسات السابقة (٨) جرائم من أصل (٢٣) جريمة ومخالفة تناولتها دراستي، وقد أوردت على هذه الجرائم الثمانية من المناقشات والملاحظات والتعليقات ما يستدعي ويؤكد إعادة دراستها، إما بسبب كونها دراسات في القوانين الأجنبية، أو الاتفاقيات الدولية فقط، أو بسبب كونها كتباً تجارية في الأصل، أو عدم إعدادها في ضوء الفقه الإسلامي والنظام السعودي، وغير ذلك مما فصلته في موضعه سابقاً.

منهج البحث ويتضمن ثلاثة أمور :

الأول: منهج كتابة الموضوع وهو كما يأتي:

- الاعتماد على منهج الاستقراء والاستنباط لمصادر الموضوع.
- تناول مسائل البحث مبتدئاً بتصويرها من الناحية النظامية أولاً، ثم من الناحية الفقهية ثانياً، ثم أقوم بالمقارنة بين النظام والفقه.
- التمهيد لكل مسألة بما يوضحها إن اقتضى الأمر ذلك.
- التعريف بالمصطلحات التي تحتاج إلى توضيح من كتب الفن الذي يتبعه المصطلح، أو من كتب المصطلحات المعتمدة.
- التركيز على موضوع البحث وتجنب الاستطراد والتطويل الزائد.
- الحرص على التزام المنهج العلمي، والموضوعية في الطرح، والتجرد عن الأهواء، والأحكام المسبقة، مع البعد عن التعصب والتجريح للرأي المخالف.
- سيكون النقل من المصادر بالمعنى إلا إذا استدعى المقام النقل الحرفي.
- ألتزم بالأمانة العلمية ، وأنسب الفضل لأهله.
- لا أتقيد بعدد صفحات معينة لفروع البحث، وإنما يكون مقدار بحث أي فرع من فروع البحث حسب ما يناسب المقام.

الثاني : منهج التهميش في البحث وهو كما يأتي:

١. بيان الآيات القرآنية بسورها وأرقامها .
٢. عزو الأحاديث النبوية إلى مصادرها الأصلية .
٣. عزو نصوص العلماء وآرائهم إلى مصادرها الأصلية .
٤. ترجمة الأعلام الذين يمر ذكرهم في البحث ماعدا الأنبياء والخلفاء

الراشدين والأئمة الأربعة والمعاصرين، ومن ماثلهم في الشهرة والمعرفة .

الثالث : منهج البحث من الناحية الشكلية وهو كالاتي:

١. الاعتناء بانتقاء حرف الطباعة في العناوين، وصلب الموضوع والهوامش.
٢. العناية بعلامات الترقيم والقواعد الإملائية .
٣. العناية بتقسيم البحث تقسيماً نظامياً معتدلاً بقدر الإمكان.
٤. أضع الآيات القرآنية بين قوسين مميزين، على هذا الشكل ﴿ ﴾
٥. أضع الأحاديث النبوية بين قوسين مميزين، على هذا الشكل ()
٦. أضع النصوص التي نقلتها عن غيري بين قوسين مميزين، على هذا الشكل " "
٧. أضع النصوص النظامية بين قوسين مميزين، على هذا الشكل []

تقسيمات البحث

فصل تمهيدي: التعريف بمفردات العنوان وفيه ستة مباحث:

المبحث الأول: التعريف بالعنوان باعتباره مفرداً.

المطلب الأول: تعريف (أحكام).

المطلب الثاني: تعريف (مخالفة).

المطلب الثالث: تعريف (نظام).

المطلب الرابع: تعريف (الطيران).

المطلب الخامس: تعريف (المدني).

المطلب السادس: تعريف (العقوبة).

المبحث الثاني: التعريف بالعنوان باعتباره مركباً.

المطلب الأول: التعريف بالعنوان باعتباره مركباً في النظام.

المطلب الثاني: التعريف بالعنوان باعتباره مركباً في الفقه.

المبحث الثالث: أهمية الحماية الجنائية للطيران المدني.

المبحث الرابع: طبيعة مخالفة نظام الطيران المدني.

المبحث الخامس: سمات مخالفة نظام الطيران المدني.

المبحث السادس: معيار تمييز مخالفة نظام الطيران المدني محل البحث.

الباب الأول: أنواع مخالفة نظام الطيران المدني.

الفصل الأول: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض

المطارات.

المبحث الأول: تدمير عناصر النقل الجوي في المطار أو التهديد بذلك.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثاني: الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثالث: تقديم البلاغ الكاذب.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الرابع: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات في

المعاهدات والاتفاقيات الدولية.

الفصل الثاني: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على متن

الطائرات.

المبحث الأول: الاعتداء ضد شخص على متن الطائرة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثاني: الاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثالث: الثمالة بتأثير تناول المواد الكحولية أو المخدرة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الرابع: تدمير الطائرة وهي في حالة طيران أو التهديد بذلك.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الخامس: الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها، أو التهديد

بذلك.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث السادس: رفض تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث السابع: سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثامن: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على متن الطائرات في المعاهدات والاتفاقيات الدولية.

الفصل الثالث: مخالفات نظام الطيران المدني المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني .

المبحث الأول: قيادة أو تشغيل طائرة لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثاني: قيادة وتشغيل طائرة دون الحصول على الشهادات اللازمة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثالث: قيادة الطائرة في المناطق الجوية المحظورة وعدم الإذعان للأوامر الصادرة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الرابع: الدخول في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الخامس: الإقلاع أو الهبوط خارج الأماكن المخصصة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث السادس: استخدام الطائرة في النقل المحظور.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث السابع: الامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثامن: عدم تدوين البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث التاسع: مخالفات نظام الطيران المدني المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني في المعاهدات والاتفاقيات الدولية.

الفصل الرابع: المخالفات اليسيرة التي ترتكب على متن الطائرة المدنية.

المبحث الأول: التدخين على متن الطائرة المدنية.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثاني: العبث بأجهزة الكشف الموجودة على متن الطائرة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثالث: استعمال أجهزة إلكترونية محظورة على متن الطائرة .

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الرابع: رفض الجلوس في المقعد المخصص للراكب .

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الخامس: رفض ربط حزام الأمان .

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث السادس: المخالفات اليسيرة التي ترتكب على متن الطائرة المدنية في المعاهدات والاتفاقيات الدولية.

الباب الثاني: مراحل الدعوى الجزائية لمخالفة نظام الطيران المدني.

الفصل الأول: مرحلة الضبط الجنائي.

المبحث الأول: الاختصاص الدولي لضبط مخالفة نظام الطيران المدني.

المبحث الثاني: اختصاص الضبط الجنائي لمخالفة نظام الطيران المدني في النظام السعودي.

المبحث الثالث: السلطات المختصة بالضبط الجنائي وإجراءاتها في النظام السعودي.

المطلب الأول: ممثلو الهيئة العامة للطيران المدني.

المطلب الثاني: قائد الطائرة أو من ينيبه.

المطلب الثالث: الأجهزة الأمنية الأخرى في المطار.

المبحث الرابع: موقف الفقه الإسلامي من مرحلة الضبط الجنائي.

الفصل الثاني: مرحلة التحقيق الجنائي.

المبحث الأول: مكتب التحقيق بالهيئة العامة للطيران المدني.

المبحث الثاني: هيئة التحقيق والادعاء العام.

الفصل الثالث: الحكم في الدعوى الجنائية.

المبحث الأول: لجنة الفصل في مخالفات نظام الطيران المدني.

المبحث الثاني: ديوان المظالم.

الباب الثالث: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني وتطبيقاتها القضائية.

مقدمة

الفصل الأول: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني.

المبحث الأول: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات.

المبحث الثاني: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على متن الطائرات.

المبحث الثالث: عقوبة مخالفة نظام الطيران المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني .

المبحث الرابع: عقوبة المخالفات اليسيرة التي ترتكب على متن الطائرة المدنية.

المبحث الخامس: عقوبة مخالفة أحكام نظام الطيران المدني التي لم يرد في مقدارها تحديد.

المبحث السادس: موقف الفقه الإسلامي من عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني.

الفصل الثاني: التطبيقات القضائية لجرائم الطيران المدني.

المبحث الأول: التطبيقات القضائية لمخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات.

المبحث الثاني: التطبيقات القضائية لمخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على متن الطائرات.

المبحث الثالث: التطبيقات القضائية لمخالفة نظام الطيران المدني المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني.

المبحث الرابع: التطبيقات القضائية للمخالفات اليسيرة المرتكبة على متن الطائرات.

الخاتمة : وفيها أهم النتائج والتوصيات.

الفهارس:

فهرس الآيات القرآنية.

فهرس الأحاديث النبوية.

فهرس الأعلام.

فهرس المصادر والمراجع.

فهرس الموضوعات.

الفصل التمهيدي: التعريف بمفردات العنوان وفيه: ستة مباحث

المبحث الأول: التعريف بالعنوان باعتباره مفرداً.

المبحث الثاني: التعريف بالعنوان باعتباره مركباً.

المبحث الثالث: أهمية الحماية الجنائية للطيران المدني.

المبحث الرابع: طبيعة مخالفة نظام الطيران المدني.

المبحث الخامس: خصائص مخالفة نظام الطيران المدني.

المبحث السادس: معيار تمييز مخالفة نظام الطيران المدني محل البحث.

المبحث الأول: التعريف بالعنوان باعتباره مفرداً.

المطلب الأول: تعريف (أحكام).

المطلب الثاني: تعريف (مخالفة).

المطلب الثالث: تعريف (نظام).

المطلب الرابع: تعريف (الطيران).

المطلب الخامس: تعريف (المدني).

المطلب السادس: تعريف (العقوبة).

المطلب الأول: تعريف (أحكام).

الفرع الأول: تعريف (أحكام) في اللغة.

الفرع الثاني: تعريف (أحكام) في النظام.

الفرع الثالث: تعريف (أحكام) في الفقه.

المطلب الأول: تعريف الأحكام.

الفرع الأول: تعريف الأحكام في اللغة.

تأتي أحكام جمعٌ لكلمة (حُكْمٌ) وهي مصدر حَكَمَ يَحْكُمُ حُكْمًا^(١). وجاء في مقاييس اللغة أن الحاء والكاف والميم أصلٌ واحد وهو المنع، وأول ذلك هو الحُكْمُ وهو المنع من الظلم، وسميت حَكْمَةُ الدابة بذلك لأنها تمنعها، ويقال: حَكَمْتُ السفينة وأحكمتُها إذا أخذت على يديه^(٢). ويأتي الحُكْمُ بمعنى القضاء، وجمعه أحكامٌ، وإذا قيل حَكَمَ عليه بالأمر أي يَحْكُمُ حُكْمًا وحُكُومَةً^(٣)، ويأتي الحُكْمُ كذلك من الحِكْمَةِ وهي العلم، والحكيم هو العالم والمتقن للأمر، ويقال حَكَمَ من باب ظَرَفَ أي صار الرجل حكيماً^(٤).

الفرع الثاني: تعريف الأحكام في النظام.

تقرر فيما سبق أن الأحكام جمع حكم، والحكم له عدة معانٍ وتعريفات عند شراح القوانين، وذلك بحسب الفرع القانوني الذي تستخدم فيه كلمة الحكم، ولكن التعريف الذي يهم في بحثي هذا هو الحكم في أصول القانون ومبادئه العامة، فقد جاء في تعريفه بأنه: "نص يتضمنه تشريع نافذ"^(٥)، كما عرف الحكم أيضاً بأنه: "أمر قانوني مسطور"^(٦)، فكل نص نظامي نافذٍ

(١) - لسان العرب، لابن منظور، (١٤١/١٢)، بتصرف، الطبعة الثالثة ١٤١٤هـ، دار صادر.

(٢) - معجم مقاييس اللغة، أحمد بن فارس الرازي، (٩١/٢)، بتصرف، تحقيق عبد السلام هارون، طبعة ١٣٩٩هـ، دار الفكر.

(٣) - المحكم والمحيط الأعظم، أبو الحسن علي بن إسماعيل المرسي، (٤٩/٣)، بتصرف، تحقيق عبد الحميد هندراوي، الطبعة الأولى ١٤٢١هـ، دار الكتب العلمية.

(٤) - مختار الصحاح، زين الدين أبو عبد الله محمد بن أبي بكر الرازي، (٧٨/١)، بتصرف، تحقيق يوسف الشيخ، الطبعة الخامسة ١٤٢٠هـ، المكتبة العصرية للنشر، بيروت.

(٥) - معجم مصطلحات الشريعة والقانون، عبدالواحد كرم، ص ١٧٢، الطبعة الثانية ١٤١٨هـ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع.

(٦) - المعجم القانوني رباعي اللغة، عبد الفتاح مراد، ص ١٧٢، بدون طبعة، بدون ناشر.

صادرٍ بالطريقة الصحيحة ويتضمن أوامر أو نواهي فإنه يسمى حكماً.

الفرع الثالث: تعريف الأحكام في الفقه.

تطرق فقهاء الشريعة الإسلامية رحمهم الله إلى الأحكام، وبسطوا في ذلك الحديث، وجاء عن بعضهم أن المقصود بالأحكام هو الأحكام الشرعية، وهي جمع حكم، والحكم هو خطاب الله تعالى المتعلق بأفعال المكلفين، سواء كان طلب فعل كالواجب والمندوب، أم طلب كف كالحرام والمكروه، أم كان فيه تخيير كالإباحة^(١). كما قيل في تعريفها أيضاً أنها خطاب الله المفيد فائدة شرعية، فيعم ذلك الواجب والمندوب والحرام والمكروه والمباح^(٢).

ومن أشمل ما ذكره الفقهاء في تعريف الأحكام ما جاء في نيل المآرب بأن الأحكام: جمع حكم، وهو: خطاب الله تعالى المتعلق بأفعال المكلفين بالافتضاء، أو التخيير، أو الوضع، والمقصود بالافتضاء هو الطلب، والأحكام الافتضائية هي الإيجاب والتحریم والاستحباب والكراهة. أما التخيير الوارد في التعريف فالمقصود به الحكم التخييري وهو الإباحة. وأما الوضع فهو جعل الشيء علامة لشيء آخر. والأحكام الوضعية إما سببية كالزوال سبب لوجوب صلاة الظهر، وإما شرطية كالطهارة شرط لصحة الصلاة، وإما مانعية كالأمومة مانعة لصحة عقد النكاح^(٣).

(١) - كفاية الأخبار في حل غاية الاختصار، ص ٣٤٥، أبو بكر بن محمد بن عبد المؤمن، تحقيق علي عبد الحميد ومحمد وهي، الطبعة الأولى ١٩٩٤هـ، دار الخير للنشر.

(٢) - كشاف القناع عن متن الإقناع، منصور بن يونس البهوتي، (١٣/١)، بدون طبعة، دار الكتب العلمية.

(٣) - ينظر: نيل المآرب بشرح دليل الطالب، عبد القادر بن عمر التغلي، (٣٧/١)، تحقيق الدكتور محمد سليمان الأشقر، الطبعة الأولى ١٤٠٣هـ، مكتبة الفلاح للنشر.

المطلب الثاني: تعريف (المخالفة).

الفرع الأول: تعريف (المخالفة) في اللغة.

الفرع الثاني: تعريف (المخالفة) في النظام.

الفرع الثالث: تعريف (المخالفة) في الفقه.

المطلب الثاني: تعريف المخالفة.

الفرع الأول: تعريف المخالفة في اللغة.

الحاء واللام والفاء أصول ثلاثة: أحدها يدل على مجيء شيءٍ بعد شيءٍ آخر يقوم مقامه، والثاني خلاف قدام، والثالث التغيُّر. فالأول الحَلْف وهو ما جاء بعد الشيء، ومنه قوله تعالى:

﴿فَخَلَفَ مِنْ بَعْدِهِمْ خَلْفٌ أَضَاعُوا الصَّلَاةَ وَاتَّبَعُوا الشَّهْوَاتِ﴾^(١).

وأما الثاني فهو خَلْفٌ وهو غير قدام أي عكس أمام، يقال: هذا خلفي وهذا قدامي، ومنه قول الشاعر:

فعدت كِلا الفرجين تحسب أنه مولى المخافةٍ خلفها وأمامها^(٢)

أما الأصل الثالث فهو كقولهم خَلَفَ فوه، إذا تغيَّر، ومنه قوله صلى الله عليه وسلم: (لخلاف فم الصائم أطيبُ عند الله من ريح المسك)^(٣)، ومنه أيضاً قولك خَلَفَ الرَّجُلُ عن أبيه: أي تغيَّر^(٤). والخَلْفُ بفتح الحاء واللام بمعنى العوض والبدل، يقال اجعل هذا خلفاً من هذا. ومخالفته مخالفةٌ وخلافاً وتخالف القوم واختلَفوا إذا ذهب كل واحد إلى خلاف ما ذهب إليه الآخر وهو ضد الاتفاق^(٥).

(١) - سورة مريم: الآية رقم ٥٩.

(٢) - جمهرة أشعار العرب، أبو زيد محمد بن أبي الخطاب، ص ٢٥٧، تحقيق علي محمد البجادي، بدون طبعة، دار نهضة مصر للطباعة والنشر والتوزيع.

(٣) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب الصوم، باب فضل الصوم، (٢٤/٣)، حديث رقم ١٨٩٤، ينظر: الجامع المسند الصحيح المختصر من أمور رسول الله صلى الله عليه وسلم وسننه وأيامه، محمد بن إسماعيل أبو عبد الله البخاري، تحقيق محمد زهير ناصر الناصر، الطبعة الأولى ١٤٢٢ هـ، دار طوق النجاة.

(٤) - ينظر: معجم مقاييس اللغة، أحمد بن فارس الرازي، (٢/٢١٠ وما بعدها)، مرجع سابق.

(٥) - ينظر: المصباح المنير في غريب الشرح الكبير، أحمد بن محمد الفيومي، ص ١٧٨، بدون طبعة، المكتبة العلمية للنشر، بيروت.

وتأتي المخالفة بمعنى العصيان كقولك خالف زيد أباه، إذا عصاه^(١)، ويقال ارتكب فلان مخالفة إذا خالف قواعد الشيء وتصرف بعكس ما تقتضيه هذه القواعد^(٢).

الفرع الثاني: تعريف المخالفة في النظام.

لقد تعددت عبارات شراح القانون في تعريف المخالفة، ومن بين هذه التعريفات أن المخالفة هي: "جريمة تقع تحت طائلة القانون الجنائي"^(٣)، كما عُرفت المخالفة بأنها: "تصرف لم يراع فيه الشخص المخالف القوانين النافذة والمرعية الإجراء، بحيث يعد تصرفه خارجاً على القانون"^(٤)، ومن التعاريف أيضاً معنى المخالفة أنها: "جريمة معاقب عليها بإحدى العقوبات الخاضعة للمخالفات"^(٥)، ومن خلال هذه التعريفات للمخالفة يتضح أنها سلوك حظر فعله القانون وعاقب على ارتكابه، بغض النظر عن جسامة السلوك المحظور، وهذا ما يتفق مع معنى المخالفة في هذا البحث.

وعلى ذلك لا يقصد بالمخالفة في هذا البحث عدم الالتزام أو مجرد عدم الامتثال لأي قاعدة قانونية وردت في نظام الطيران المدني دون أن يكون للمخالفة نص خاص صريح يقضي بتجريم الفعل ويعاقب على عصيانه، كما لا يقصد بها أيضاً أقل الجرائم جسامة حسب التقسيم الثلاثي للجرائم كما هو في بعض القوانين المقارنة، الذي يقضي بتقسيم الجرائم بحسب

(١) - ينظر: التعريفات، علي بن محمد الجرجاني، ص ٢٢٢، الطبعة الأولى ١٤٠٣هـ، دار الكتب العلمية للنشر.

(٢) - ينظر: معجم اللغة العربية المعاصرة، أحمد مختار عبد الحميد وآخرون، ص ٦٨٤، الطبعة الأولى ١٤٢٩هـ، عالم الكتب للنشر.

(٣) - المعجم القانوني رباعي اللغة، ص ١٣٣، مرجع سابق.

(٤) - معجم المصطلحات الفقهية والقانونية، الدكتور جرجس جرجس، ص ٢٧٩، الطبعة الأولى ١٩٩٦م، الشركة العربية للكتاب.

(٥) - معجم مصطلحات الشريعة والقانون، ص ٣٦٧، مرجع سابق.

جسامتها إلى: جنايات وجنح ومخالفات^(١)، وهذا يعود إلى أن النظام السعودي لم يصنف الجرائم إلا بحسب العقوبات التي توقع على مرتكبيها في الشريعة الإسلامية، فيقسمها إلى جرائم حدود، وجرائم قصاص، وجرائم تعازير، لأنه نظامٌ مرعي دائماً بأحكام الكتاب والسنة النبوية^(٢).

الفرع الثالث: تعريف المخالفة في الفقه.

عندما كان فقهاء الشريعة الإسلامية في العصور المتقدمة يستعرضون النصوص من الكتاب والسنة لم يكن لهم مدلول خاص بهم في معنى المخالفة، ولم يضعوا تعريفاً جامعاً مانعاً لها، وكان استخدامهم لكلمة المخالفة لا يخرج عن مدلولها اللغوي، خصوصاً أنهم من العارفين المتقنين للغة العربية الفصحى، بل هم أهلها، ومن ثم فإن المخالفة لدى الفقهاء تدل على معانيها اللغوية كالاختلاف والعصيان ورفض الامتثال وعدم الاتفاق وغير ذلك من المعاني التي أوردتها في الفرع الأول من هذا المطلب -بالإضافة إلى توافق المعنى الفقهي أيضاً للمعنى النظامي للمخالفة السابق إيرادها- ويدل على ذلك كلامهم عند تفسير النصوص القرآنية ومنها قوله تعالى: ﴿ذَلِكَ بِأَنَّهُمْ شَاقُّوا اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَمَنْ يُشَاقِقِ اللَّهَ وَرَسُولَهُ فَإِنَّ اللَّهَ شَدِيدُ الْعِقَابِ﴾^(٣)، فجاء في تفسير هذه الآية أن المشاققة لله ورسوله هي أقصى درجات المخالفة والمباعدة، ومن ثم فإن مخالفة الله ورسوله جرمٌ يوجب العقوبة وهي الطرد والبعاد والعقاب الشديد المذكور في الآية، أما موافقته عز وجل وموافقة رسوله صلى الله عليه وسلم فتوجب عكس ذلك، وهو القرب والوداد والمحبة، وهذه لا تكون إلا بخمسة أشياء: امتثال أمره، واجتناب نهيهِ، والإكثار

(١) - ينظر: التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي، عبدالقادر عودة، ص ٥٤، الطبعة الأولى ١٤٢٩هـ، مؤسسة الرسالة ناشرون.

(٢) - ينظر: المادة رقم ١ و ٧ النظام الأساسي للحكم الصادر بالمرسوم الملكي رقم أ/٩٠ وتاريخ ٢٧/٨/١٤١٢هـ.

(٣) - سورة الأنفال: الآية رقم ١٣.

من ذكره، والاستسلام لقهره، والافتداء بنيه صلى الله عليه وسلم^(١)، ومتى التزم العبد بهذه الخمس، فإنه بذلك لا يمكن أن يوصف بالمخالف. وعلى ذلك ليس هناك أي اختلاف بين مدلول المعنى الفقهي ومدلول المعنى اللغوي والنظامي للمخالفة.



(١) - ينظر: البحر المديد في تفسير القرآن المجيد، أبو العباس أحمد بن محمد المهدي، (٣١٢/٢)، تحقيق أحمد عبدالله رسلان، طبعة ١٤١٩هـ، نشر الدكتور حسن زكي.

المطلب الثالث: تعريف (النظام).

الفرع الأول: تعريف (النظام) في اللغة.

الفرع الثاني: تعريف (النظام) في القانون.

الفرع الثالث: تعريف (النظام) في الفقه.

المطلب الثالث: تعريف النظام.

الفرع الأول: تعريف النظام في اللغة.

يقول ابن فارس^(١) "النون والظاء والميم: أصل يدل على تأليف شيء وتأليفه"^(٢). ويقال: حبات الخرز من باب ضَرَبَ أي جعلته في سلكٍ، ونظمت الأمر فانتظم أي أقمته فاستقام وهو على نظامٍ واحد ونهج غير مختلف"^(٣).

والنظام جمعه أنظمة و أناطيم ونُظْم، والانتظام بمعنى الاتساق، ويقال ليس لأمرهم نظام أي ليس له هدي ولا متعلق ولا استقامة^(٤).

الفرع الثاني: تعريف كلمة (النظام) في القانون:

يستخدم مصطلح النظام غالباً في المملكة العربية السعودية، وقد يعود السبب في ذلك إلى أن النظام لا يكون مخالفاً للكتاب والسنة، فلا يجوز لقواعد النظام السعودي أن تخالف أحكامهما^(٥)، ومصطلح النظام يأتي مرادفاً لمصطلح القانون، فالأول يعني الثاني والعكس

(١) - أبو الحسين أحمد بن فارس بن زكريا بن محمد بن حبيب الرازي اللغوي، كان إماماً في علوم شتى، وخصوصاً اللغة فكان متقناً لها، وألف كتابه الجمل في اللغة، وله كتاب حلية الفقهاء، توفي رحمه الله سنة تسعين وثلاثمائة بالري. ينظر: وفيات الأعيان وأنباء أبناء الزمان لأبي العباس ابن خلكان، (١١٨/١)، تحقيق إحسان عباس، طبعة ١٩٠٠م، دار صادر، بيروت. سير أعلام النبلاء، أبو عبدالله محمد الذهبي، (١٠٣/١٧)، تحقيق مجموعة من المحققين بإشراف شعيب الأرنؤوط، الطبعة الثالثة ١٤٠٥هـ، مؤسسة الرسالة للنشر.

(٢) - معجم مقاييس اللغة، أحمد بن فارس الرازي، (٥/ ٤٤٣)، بتصرف، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المصباح المنير في غريب الشرح الكبير، أحمد بن محمد الفيومي، (٦١٢/٢)، مرجع سابق.

(٤) - لسان العرب، لابن منظور، (٥٧٨/١٢)، بتصرف، مرجع سابق.

(٥) - ينظر: المادة رقم ١ و ٧، النظام الأساسي للحكم، مرجع سابق.

صحيح^(١)، بل جاء عن بعض الفقهاء استخدامهم لكلمة قانون، كماوردى^(٢) حيث قال: "لأنه مندوب لحفظ القوانين واستيفاء الحقوق"^(٣)، وكذلك أبو يعلى^(٤) حيث قال: "ففيه من حفظ القوانين الشرعية ما لا يجوز أن يترك فاسداً" وقال أيضاً في موضع آخر: " والذي يتحفظ بقليد المستولي من قوانين الشرع سبعة"^(٥).

والقانون قيل: إنه مصطلح يوناني الأصل (kanun) ويقصد به العصا المستقيمة أي (المسطرة)، وقد يستخدم أيضاً مجازاً بمعنى القاعدة أو المبدأ^(٦)، وجاءت التعريفات متعددة وكثيرة لمعنى القانون، ويعود ذلك لاختلاف وجهات النظر بين القانونيين وتعدد الزوايا التي ينظرون منها أثناء تعريفهم للقانون، فمنهم من يغلب جانب الجزاء المقرر عند عدم الالتزام به، ومنهم من ينظر إلى الوظيفة الاجتماعية له، وبغض النظر عن ذلك سأستعرض جملة من

(١) - ينظر: المقدمة في دراسة الأنظمة، محمد عمران وآخرون، ص ٣، الطبعة الثانية ١٤٢١هـ، دار حافظ للنشر والتوزيع.

(٢) - علي بن محمد بن حبيب، أفضى القضاة، أبو الحسن الماوردي البصري الشافعي، صاحب التصانيف المليحة الجيدة، روى عنه الخطيب ووثقه، ومن تصانيفه: تفسير القرآن سماه النكت والعيون، وكتاب الحاوي في الفقه، وكتاب الإقناع في الفقه وأدب الدين، توفي سنة ٤٥٠هـ. ينظر: الوابي بالوفيات، صلاح الدين خليل بن أيبك الصفدي، (٢١١/٢٩٧)، تحقيق أحمد الأرناؤوط وتركي الصفدي، الطبعة ١٤٢٠هـ، دار إحياء التراث، بيروت. الأعلام، خير الدين بن محمود الزركلي، (٣٢٧/٤)، الطبعة الخامسة عشرة ٢٠٠٢م، دار العلم للملايين.

(٣) - الأحكام السلطانية والولايات الدينية، أبو الحسن علي بن محمد حبيب البغدادي، الشهير بالماوردي، ص ٣٢١، بدون طبعة، دار الحديث للنشر، القاهرة.

(٤) - محمد بن الحسين بن محمد بن خلف بن أحمد البغدادي الحنبلي ابن الفراء صاحب التعليقة الكبرى والتصانيف المفيدة في المذهب، ولد في سنة ٣٨٠هـ، ومن شيوخه: علي بن عمر الحرابي و إسماعيل بن سويد، ومن تلاميذه: الخطيب وأبو الخطاب الكلذاني، أفتى ودرس وانتهى إليه الإمامة في الفقه، وكان عالم العراق في زمانه مع معرفة بعلوم القرآن وتفسيره والنظر والأصول، من مصنفاته: أحكام القرآن، ومسائل الإيمان، والمعتمد ومختصره، توفي سنة ٤٥٨هـ. ينظر: سير أعلام النبلاء، أبو عبد الله محمد الذهبي، (١٨/٨٩)، مرجع سابق.

(٥) - الأحكام السلطانية، للقاضي أبو يعلى، محمد بن الحسين ابن الفراء، ص ٣٨ و٣٧، الطبعة الثانية ١٤٢١ هـ، دار الكتب العلمية للنشر، بيروت.

(٦) - ينظر: المبادئ القانونية العامة، سلمان أبو ذياب، ص ٩، الطبعة الأولى ١٤١٥هـ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع.

التعريفات للقانون التي جاء منها أن القانون هو: " مجموعة القواعد الملزمة التي تحكم سلوك الأفراد وعلاقاتهم في المجتمع" (١) وقيل في تعريفه أيضاً: " مجموعة القواعد المنظمة لسلوك الأفراد في المجتمع والتي تحملهم السلطة العامة فيه على احترامها ولو بالقوة عند الضرورة" (٢)، كما جاء في تعريفه أيضاً أنه: " مجموعة من القواعد القانونية التي تحكم سلوك ونشاط الأفراد في المجتمع وتقترن بجزاء توقعه السلطة العامة على من يخالف حكمها" (٣)، ويلاحظ أن هذه التعريفات للقانون بمعناه العام وهو الذي يطبق في بلد معين، وفي زمن معين كذلك، فيقال على سبيل المثال: القانون السعودي، أو القانون السوري، أو القانون الليبي وهكذا.

وبجانب المعنى العام للقانون هنالك معنى خاص به، والقانون بالمعنى الخاص هو الذي يصدر عن السلطة التنظيمية في الدولة ويتعلق بمجال محدود، وأمور معينة، فيقال مثلاً: قانون الرهن العقاري، أو قانون المرافعات، أو قانون السير وهكذا. ومما قيل في المعنى الخاص للقانون أنه: "قاعدة معينة أو مجموعة قواعد تضعها السلطة التشريعية في الدولة لتنظيم أمر معين" (٤)، فهنا السلطة التشريعية أو السلطة التنظيمية كما تسمى في بعض البلدان تُصدر قوانين خاصة في مجالات معينة.

ومن خلال هذه التعريفات نجد أنها اختلفت في العبارة، ولكنها قد اشتركت في معظم عناصرها، ومن ثم يمكننا أن نستخلص منها الخصائص المميزة للقانون، وهي على النحو الآتي:-

١- القانون قواعد تنظم الروابط الاجتماعية.

٢- القانون يحكم سلوك ونشاط الأفراد.

-
- (١) - مبادئ القانون، عبد المنعم فرج الصده، ص ١٢، طبعة ١٩٨٠م، دار النهضة العربية.
(٢) - المدخل لدراسة العلوم القانونية، يحيى قاسم علي، ص ١٤، الطبعة الأولى ١٩٩٧م، كوميت للتوزيع.
(٣) - مبادئ علم القانون، علي صالح الزهراني وآخرون، ص ٨، الطبعة الأولى ١٤٣٣هـ، مكتبة جرير.
(٤) - المبادئ القانونية العامة، سلمان أبو ذياب، ص ١٠، مرجع سابق.

٣- القانون قواعد عامة مجردة.

٤- القانون قواعد ملزمة تقترب بجزء مادي^(١).

الفرع الثالث: تعريف النظام في الفقه.

عند استقراء كلام الفقهاء -رحمهم الله- لم أجدهم وضعوا تعريفاً معيناً للنظام، بل وجدتهم استخدموا كلمة النظام في مواضع متفرقة أثناء حديثهم في أحكام ومسائل الشريعة الإسلامية، وحتى نعرف مقصود الفقهاء من كلمة النظام لابد من استعراض نصوصهم التي وردت فيها هذه الكلمة، ومعرفة فحوى الخطاب ومضمونه والسياق الذي جاء فيه، حتى نصل أخيراً إلى مدلولهم ومعناهم من النظام، ومن نصوصهم ما ورد عن الحكمة من مشروعية البيع والشراء في حاشية ابن عابدين^(٢) حيث قال: "إن الله سبحانه وتعالى خلق العالم على أتم نظام، وأحكم أمر معاشه أحسن إحكام، ولا يتم ذلك إلا بالبيع والشراء، إذ لا يقدر أحد أن يعمل لنفسه كل ما يحتاجه، لأنه إذا اشتغل بمرث الأرض، وبذر القمح، وخدمته، وحراسته، وحصده، ودراسته، وتدريبه، وتنظيفه، وطحنه، وعجنه، لم يقدر على أن يشتغل بيده ما يحتاج ذلك من آلات الحراثة والحصد ونحوه، فضلاً عن اشتغاله فيما يحتاجه من ملبس ومسكن... إلخ"^(٣).

(١) - ينظر: مبادئ علم القانون، علي صالح الزهراني وآخرون، ص ٩ وما بعدها، مرجع سابق.

(٢) - محمد أمين بن عمر عابدين الدمشقي: فقيه الديار الشامية، وإمام الحنفية في عصره، ولد في عام ١١٩٨م، وتوفي عام ١٢٥٢هـ في مدينة دمشق. من أشهر كتبه: (رد المختار على الدر المختار)، في علم الفقه، يعرف بحاشية ابن عابدين، وله كذلك (نسمات الأسفار على شرح المنار) و (حاشية على المطول) في البلاغة. ينظر: الأعلام للزركلي، (٤٢/٦)، مرجع سابق.

(٣) - رد المختار على الدر المختار شرح تنوير الأبصار، ابن عابدين محمد أمين الدمشقي، (٥٠٦/٤)، الطبعة الثانية ١٤١٢هـ، دار الفكر للطباعة والنشر، بيروت.

ومن نصوص الفقهاء أيضاً ما جاء في الذخيرة: "واكتُفي في تحريم زوجات الآباء والأبناء بالعقد، لأن أنفات الرجال وحمائهم تنهض بالغضب والبغض بمجرد نسبة المرأة إليهم بذلك، فيختل نظام ود الآباء للأبناء والأبناء للآباء، وهو سياج عظيم عند الشرع، وجُعِلَ خرقه من الكبائر"^(١).

ومن خلال قراءة هذه النصوص، وفهمها، والسياق الذي جاءت فيه كلمة النظام، يتبين أن معنى النظام عند الفقهاء لا يختلف عن مفهومه اللغوي سالف الذكر، وأن النظام في اصطلاح القانونيين لا يتعارض مع المعنى اللغوي والفقهي، وذلك لعدم خروج مفهوم النظام عند علماء اللغة والقانون والفقهاء عن مدلول التنظيم، أو الاستقامة، أو الهدى، أو الاتساق، أو التأليف، أو النهج المطرد، ونحوه.



(١) - الذخيرة، أبو العباس شهاب الدين أحمد المالكي، (٢٦٢/٤)، الطبعة الأولى ١٩٩٤م، دار الغرب الإسلامي.

المطلب الرابع: تعريف (الطيران).

الفرع الأول: تعريف (الطيران) في اللغة.

الفرع الثاني: تعريف (الطيران) في النظام.

الفرع الثالث: تعريف (الطيران) في الفقه.

المطلب الرابع: تعريف الطيران.

الفرع الأول: تعريف الطيران في اللغة.

الطاء والياء والراء أصل واحد يدل على خفة الشيء في الهواء، وقد يستعار هذا المعنى في غير ذلك من المواضع وفي أي سرعة، والطير جمع طائر وسبب تسميته بذلك لما يتميز به من الخفة، ويقال: تطاير الشيء أي تفرق، واستطار الفجر أي انتشر، وإذا قيل: خذ ما تطاير من شعر رأسك أي ما طال منه (١).

والطيران هو حركة الشيء ذي الجناح في الهواء بجناحه، فيقال: طار الطائر يطير طيراً وطيراناً وطيرورة، فالواحد منه طائرٌ والأثنى طائرةٌ (٢).

الفرع الثاني: تعريف الطيران في النظام.

لم أفق على تعريف للطيران عند شراح القانون، ولكن يبدو أن المقصود من الطيران هو وسيلته وأداته، ووسيلة الطيران وأداته هي الطائرة، وقد اختلفت عبارات القوانين المقارنة وشرحها في تعريف الطائرة، وهذا الاختلاف يرجع لتعدد الزوايا التي ينظر منها لتحديد معنى الطائرة، وبسبب التطور المطرد لها، ومما جاء في بيان معنى الطائرة أنها: "الجهاز الذي يستخدم في نقل الأشخاص والأموال جواً" (٣)، ويلاحظ أن هذا التعريف انطلق لتحديد معنى الطائرة من الهدف الذي من أجله صنعت الطائرة، وهو نقل الأشخاص والأموال، كما أهمل هذا التعريف الخصائص الفنية والتقنية للطائرة، فأدخل في معناها تلك الأجهزة التي يطلق عليها المركبة الزاحفة أو المركبة ذات الوسادة الهوائية، وهذه المركب باستطاعتها السير على ارتفاع ٣٨

(١) - ينظر: معجم مقاييس اللغة، أحمد بن فارس الرازي، (٣/٤٣٥)، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: لسان العرب، لابن منظور، (٤/٥٠٨)، مرجع سابق.

(٣) - القانون الجوي، سميحة القليوبي، ص ٢٠، بدون طبعة، دار النهضة العربية للنشر.

بوصة تقريباً فوق سطح الماء أو اليابسة منزلقة على وسادة هوائية نتيجة ردة فعل الهواء الذي تدفعه محركاتها النفاثة رأسياً على سطح الماء أو اليابسة، وهي تشبه الطائرة من وجوه والسفينة من وجوه أخرى^(١). وعرفت الطائرة أيضاً بأنها "الجهاز الذي يستطيع البقاء في الجو بواسطة رد فعل الهواء". ويعاب على هذا التعريف أيضاً بما لوحظ على التعريف السابق غير أنه أهمل جانب الهدف والفائدة من الطائرة بعكس التعريف الأول وانطلق من زاوية مصدر طاقة الطائرة للبقاء في الجو.

وقد تطرق النظام السعودي لتعريف الطائرة فذكر أنها: "آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير تلك المنعكسة من سطح الأرض"^(٢)، ويلاحظ أن المنظم السعودي لم ينظر للهدف الذي من أجله صنعت الطائرة المدنية وهو نقل الأشخاص والبضائع، فجاء التعريف قاصراً من هذه الناحية، إلا أنه اشترط في الطائرة اعتمادها على قدرتها الخاصة وقوتها الذاتية لا على ردود فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض، وبذلك أخرج المنظم السعودي من نطاق تطبيق نظام الطيران المدني تلك المركبات التي تسير برد فعل الهواء المنعكس من سطح الأرض، وهي المركبات ذات الوسادة الهوائية التي لا ترتفع كثيراً عن سطح الأرض أو البحر وغالباً ما تستخدم في البحوث العلمية أو أعمال رصد الزلازل أو للوصول للأماكن النائية وما شابه ذلك^(٣).

الفرع الثالث: تعريف الطيران في الفقه.

في بعض المصطلحات قد يكون للفقهاء -رحمهم الله- معانٍ ومدلولات خاصة بهم، تختلف عن باقي الاصطلاحات، ومن ثم قد يتخذون تعريفاً لبعض هذه المصطلحات يتعارفون عليه

(١) - ينظر: القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، محمد فريد العريبي، ص ٧٣، طبعة عام ٢٠٠٢م، دار المطبوعات الجامعية.

(٢) - المادة رقم ١، نظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم ٤٤/م وتاريخ ١٨/٧/١٤٢٦هـ.

(٣) - ينظر: قانون الطيران المدني، شريف محمد غنام، ص ٤٨، الطبعة الثانية ٢٠١٢م، مطبعة الفجيرة الوطنية.

بينهم، أما الشق الآخر من المصطلحات فربما لا تكون لها تعريفات خاصة بها عند الفقهاء، فهذه يُرجع في سبيل معرفة تفسيرها ومدلولها إلى اللغة العربية، لأنها هي الأصل والأسبق في الوجود، فضلاً عن أن الفقهاء هم أهل اللغة، وأتقن الناس لها، وأكثرهم فيها فصاحة. وبما أن كلمة الطيران لم يرد لها تعريف خاص في اصطلاح الفقهاء، فإن معناها هو المعنى اللغوي، وهو إما الخفة في الهواء، أو التحليق، أو السرعة، أو حركة الأجنحة في الهواء، وما إلى ذلك من المعاني اللغوية الواردة في الفرع السابق.

ويدل على ذلك ما يفهم من كلام الفقهاء في أثناء تفسيرهم للآيات القرآنية، ومن هذه الآيات قوله تعالى: ﴿أَلَمْ يَرَوْا إِلَى الطَّيْرِ مُسَخَّرَاتٍ فِي جَوِّ السَّمَاءِ مَا يُمْسِكُهُنَّ إِلَّا اللَّهُ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِّقَوْمٍ يُؤْمِنُونَ﴾^(١). حيث قال الطبري^(٢) في تفسيره: "﴿مَا يُمْسِكُهُنَّ إِلَّا اللَّهُ﴾ أي: ما طيراتها في الجوّ إلا بالله، وبتسخيره إياها بذلك، ولو سلبها ما أعطاها من الطيران لم تقدر على النهوض ارتفاعاً. وقوله ﴿إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِّقَوْمٍ يُؤْمِنُونَ﴾ أي: إن في تسخير الله الطير، وتمكينه لها من الطيران في جوّ السماء، لعلامات ودلالات على أن لا إله إلا الله وحده لا شريك له، وأنه لاحظ للأصنام والأوثان في الألوهية، وأما قوله ﴿لِّقَوْمٍ يُؤْمِنُونَ﴾ يعني: لقوم يقرّون بوجودان ما تعينه أبصارهم، وتحسه^(٣).

(١) - سورة النحل: الآية رقم ٧٩.

(٢) - محمد بن جرير بن يزيد، أبو جعفر الطبري، الإمام، العلم، المجتهد، صاحب التصانيف البديعة، من أهل مدينة آمل بطبرستان، ولد عام ٢٢٤هـ، وطلب العلم بعد الأربعين ومائتين، وأكثر الترحال بين البلدان، ومن شيوخه محمد بن عبد الملك بن أبي الشوارب، وإسماعيل السدي، ومن تلاميذه أبو شعيب الحرّاني، وأبو القاسم الطبراني، له كتاب (التفسير) لم يصنف مثله، وكتاب سماه (تهذيب الآثار)، وله في أصول الفقه وفروعه كتب كثيرة. ينظر: سير أعلام النبلاء، أبو عبد الله محمد الذهبي، (٢٦٧/١٤)، مرجع سابق.

(٣) - جامع البيان في تأويل القرآن، محمد بن جرير بن كثير المعروف بأبي جعفر الطبري، (٢٦٦/١٧)، بتصرف، تحقيق أحمد محمد شاكر، الطبعة الأولى ١٤٢٠هـ، مؤسسة الرسالة للنشر.

المطلب الخامس: تعريف (المدني).

الفرع الأول: تعريف (المدني) في اللغة.

الفرع الثاني: تعريف (المدني) في الاصطلاح.

المطلب الخامس: تعريف المدني.

الفرع الأول: تعريف المدني في اللغة.

كلمة المدني يعود أصلها اللغوي إلى (مَدَنَ)، والميم والبدال والنون ليس فيه إلا كلمة واحدة وهي مَدِينَةٌ، إن كانت على وزن فَعِيلَةٍ، وكلمة المدينة تُجمع مُدُنًا^(١)، ويقال: مَدَنَ بالمكان أي أقام به واستقر، والمدينة اسم لمدينة رسول الله صلى الله عليه وسلم خاصة، وذلك تفخيماً لها، وإذا نسب الرجل إلى المدينة فيقال له: رجل مَدَنِيٌّ^(٢)، ويقال تَمَدَّنَ الرجل: أي عاش عيشة أهل المدن وأخذ بأسباب الحضارة^(٣).

الفرع الثاني: تعريف المدني في الاصطلاح.

بعد بحثي عن اصطلاح هذه الكلمة عند شراح القانون وجدت أنه غالباً ما يتم استخدام كلمة (المدني) مقرونةً بكلمة قبلها ومضافةً إليها، ومن ثم يختلف المعنى الاصطلاحي لهذه الكلمة بحسب ما أُضيفت إليه، فعلى سبيل المثال قد تضاف كلمة (المدني) للكلمة (الدفاع) فيقال: الدفاع المدني، فالدفاع مضاف والمدني مضاف إليه، ومن ثم يكون للدفاع المدني اصطلاح خاص به يختلف عن اصطلاح الدفاع العسكري مثلاً وعن غيره من الاصطلاحات، ومن الأمثلة أيضاً التي تأتي فيها كلمة المدني مقرونة لما قبلها (القانون المدني) فالقانون مضاف والمدني مضاف إليه، وللقانون المدني مصطلح كذلك بين أهل الاختصاص يختلف عن مصطلحات أفرع القانون الأخرى كالقانون التجاري أو القانون جنائي مثلاً.

(١) - ينظر: معجم مقاييس اللغة، أحمد بن فارس الرازي، (٣٠٦/٥)، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: لسان العرب، لابن منظور، (٤٠٢/١٣) وما بعدها، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المعجم الوسيط، إبراهيم مصطفى وآخرون، (١٥٩/٢)، بدون طبعة، دار الدعوة للنشر.

وإذا تقرر ذلك وأردنا معرفة المعنى الاصطلاحي لكلمة (المدني) في هذا البحث، فلا بد من النظر إلى ما اقتترنت به قبلها، فنقول (الطيران المدني)، ومن ثم نجد أن المقصود بالطيران المدني هو الإدارة العامة المشرفة على الطائرات والمنشآت المستخدمة لنقل الركاب والبضائع جواً^(١)، ويلاحظ على هذا التعريف أنه أُدخل فيه الجهة المشرفة على الطيران المدني، في حين أن المفترض هو تعريف الشيء بمادته وحقيقته لا بما هو رقيب عليه، ومن أفضل ما قيل في بيان معنى الطيران المدني: أنه مجموعة الأنشطة المتعلقة بتشغيل خطوط الطيران وإدارة المطارات، وهو مرادف لمصطلح النقل الجوي؛ لأن النقل الجوي هو الخدمة التي يقدمها قطاع الطيران المدني للجمهور، سواء أكان هذا النقل للأشخاص أم البضائع أم الطرود^(٢).

(١) - ينظر: معجم اللغة العربية المعاصرة، أحمد مختار عبد الحميد وآخرون، (٢٠٧٩/٣)، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية، بدر عبداللطيف الباقوت، ص ١٨ وما بعدها، طبعة ٢٠١٠م، دار الجامعة الجديدة.

المطلب السادس: تعريف (العقوبة).

الفرع الأول: تعريف (العقوبة) في اللغة.

الفرع الثاني: تعريف (العقوبة) في النظام.

الفرع الثاني: تعريف (العقوبة) في الفقه.

المطلب السادس: تعريف العقوبة.

الفرع الأول: تعريف العقوبة في اللغة.

تعود مادة العقوبة إلى الأصل (عَقَبَ)، ويقول ابن فارس^(١) أن العين والقاف والباء هما أصلان صحيحان: الأول منهما يدل على تأخير الشيء والإتيان به بعد غيره، أما الثاني فيدل على الارتفاع والشدة والصعوبة^(٢).

وإذا قيل عَقِبُ الشيء، وَعَقَّبَهُ، وَعَاقَبْتُهُ، وَعَاقَبْتُهُ، وَعُقِبَاهُ، وَعُقِبَانُهُ: فإن المقصود هو آخر ما

جاء فيه^(٣)، يقول الأصبهاني^(٤):

فإن كنت تشكو من خليلٍ مخافةً فتلك الجوازي عُقِبُها ونصورها^(٥).

وبذلك يتضح لي أن السبب في تسمية العقوبة بذلك هو مجيئها عقب ارتكاب المجرم لجريمته التي استوجبت عقابه.

(١) - سبق ترجمته ص ٥٠.

(٢) - ينظر: معجم مقاييس اللغة، أحمد بن فارس الرازي، (٤/٧٧)، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: لسان العرب، لابن منظور، (١/٦١١)، مرجع سابق.

(٤) - علي بن الحسين بن محمد أبو الفرج الأموي، الكاتب المعروف بالأصبهاني، كان عالماً بأيام الناس، والأنساب، وكان شاعراً محسناً، والغالب عليه رواية الأخبار، والآداب، وصنف كتباً كثيرة منها: (الأغاني الكبير)، و(مقاتل الطالبين)، و(أخبار الإماء الشواعر)، و(الحانات)، و(الديارات) و(آداب الغرباء)، ولد سنة ٢٨٤هـ، وتوفي سنة ٣٥٦هـ. ينظر: تاريخ بغداد، أبو بكر أحمد بن علي البغدادي، (١٣/٣٣٧)، تحقيق بشار عواد، الطبعة ١٤٢٢هـ، دار الغرب الإسلامي، بيروت.

(٥) - الأغاني، أبو الفرج الأصبهاني، (٦/٢٩١)، تحقيق سمير جابر، الطبعة الثانية، دار الفكر للنشر، بيروت.

الفرع الثاني: تعريف العقوبة في النظام.

تطرق شرّاح القانون لتعريفات عدة للعقوبة حيث ذكروا أنّها: "جزاء تقويمي، تنطوي على إيلاء مقصود، تنزل بمرتكب جريمة ذي أهلية لتحملها، بناءً على حكم قضائي يستند إلى نص قانوني يحددها، ويترتب عليها إهدار حق لمرتكب الجريمة، أو مصلحة له، أو ينقصهما، أو يعطل استعمالهما"، ومن هذا التعريف يتضح أن العقوبة تختص بستة أمور: الأول كونها جزءاً تقويمياً، والثاني الألم المقصود فيها، والثالث ارتباطها بشخصية الجاني، والرابع وجوب مشروعيتها، والخامس أن تصدر بواسطة القضاء، والسادس أن توقع على ذي أهلية^(١).

ومما قيل أيضاً في تعريف العقوبة: أنّها "جزاء جنائي مؤلم بحق مرتكب الجريمة، أو من يساهم فيها، يقرره القانون، وتفرضه المحكمة على الجاني، بسبب جريمة ارتكبها، خلافاً لنهي القانون عن ارتكابها، أو أمره بعدم ارتكابها، ويكون متناسباً مع الجريمة"^(٢). ويظهر اشتمال هذا التعريف على جميع خصائص العقوبة سالفه الذكر.

الفرع الثالث: تعريف العقوبة في الفقه.

لقد عرّف الفقهاء -رحمهم الله- العقوبة بتعريفات كثيرة، ومن هذه التعريفات ما ذكره الماوردي^(٣) من أنّها: "زواجر وضعها الله تعالى للردع عن ارتكاب ما حُظِر، وترك ما أُمرَ

(١) - الأحكام العامة للنظام الجنائي في الشريعة الإسلامية والقانون، عبدالفتاح مصطفى الصيفي، ص ٤٨٣، طبعة ٢٠١٠م، دار المطبوعات الجامعية.

(٢) - شرح الأحكام العامة في قانون العقوبات، كامل السعيد، ص ٥٢٩، الطبعة الثالثة ١٤٣٢هـ، دار الثقافة للنشر والتوزيع.

(٣) - سبق ترجمته ص ٥١.

به" (١)، كما عرّف العقوبة أيضاً ابن عابدين (٢) بقوله: "جزاء بالضرب أو القطع أو الرجم أو القتل" (٣)، ويؤخذ على هذا التعريف أنه حصر العقوبة في الجزاء المادي المحسوس فقط دون الجزاء المعنوي كالتشهير مثلاً والعزل وغيرها، كما عُرفت العقوبة بأنها: "الجزاء المقرر لمصلحة الجماعة على عصيان أمر الشارع" (٤)، ويتميز هذا التعريف بأنه عامٌ مستوعبٌ جميع أنواع العقوبات سواءً ما كان منها بديناً، أو نفسياً، أو مالياً، وما كان مقدراً منها أو غير مقدر.



(١) - الأحكام السلطانية والولايات الدينية، أبو الحسن علي الماوردي، ص ٣٢٥، مرجع سابق.

(٢) - سبق ترجمته ص ٥٣.

(٣) - رد المختار على الدر المختار شرح تنوير الأبصار، ابن عابدين محمد أمين الدمشقي، (٣/٤)، مرجع سابق.

(٤) - ينظر: التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي، عبد القادر عودة، ص ٣٥٥، مرجع سابق.

المبحث الثاني: التعريف بالعنوان باعتباره مركباً.

المطلب الأول: التعريف بالعنوان باعتباره مركباً في النظام.

المطلب الثاني: التعريف بالعنوان باعتباره مركباً في الفقه.

المطلب الأول

تعريف مخالفة نظام الطيران المدني باعتباره مركباً في النظام.

لم يضع النظام السعودي تعريفاً محدداً لمخالفة نظام الطيران المدني باعتباره مركباً، وذلك يعود إلى المنهج الذي يسير عليه المنظم السعودي في إقراره لجميع الأنظمة، وهو مراعاة قواعد الشريعة الإسلامية، والإحالة عليها في بعض الجزئيات، وهذا ما نص عليه النظام الأساسي للحكم في مادته الأولى: [المملكة العربية السعودية، دولة عربية إسلامية، ذات سيادة تامة، دينها الإسلام، ودستورها كتاب الله تعالى وسنة رسوله صلى الله عليه وسلم، ولغتها هي اللغة العربية، وعاصمتها مدينة الرياض]^(١).

كما أكد ذلك أيضاً ما نصت عليه المادة السابعة من ذات النظام وهي: [يستمد الحكم في المملكة العربية السعودية سلطته من كتاب الله تعالى، وسنة رسوله، وهما الحاكمان على هذا النظام، وجميع أنظمة الدولة]^(٢).

ومن ثم تكون نصوص النظام السعودي متفقة مع الشريعة الإسلامية، أو لا تتعارض معها على أقل تقدير، أما ما سكت عنه المنظم السعودي؛ فإن سكوته فيه يفسر على أنه بمثابة منح صلاحية التكييف، أو الاستمداد مباشرة من الشريعة الإسلامية، فيكون بذلك لرجال القضاء، والتحقيق، أو الباحثين، قدر من الحرية في تكييف بعض المسائل المعروضة أمامهم في حدود ما يمليه عليهم الفقه الإسلامي.

وهذا ما يميز النظام السعودي عن بعض القوانين المقارنة التي جعلت من أنظمتها نظاماً خاصاً للعقوبات، يحدد السلوكيات الداخلة في نطاق التجريم دون ترك أي صلاحية للمختصين

(١) - المادة رقم ١، النظام الأساسي للحكم، مرجع سابق.

(٢) - المادة رقم ٧، المرجع السابق.

تساعدهم في القيام بدورهم في تكييف الجرائم وتوصيفها، بغض النظر عن كونها موافقة للشرعية الإسلامية أم مخالفة لها.

وعلى ذلك يكون تعريف مخالفة نظام الطيران المدني باعتباره مركباً في النظام السعودي هو تعريفه في الفقه الإسلامي الذي سأذكره في المطلب التالي، مادام أن المنظم السعودي سكت عن هذا التعريف، وأحال فيه إلى الكتاب والسنة، وهو ما اتضح من نصوص النظام الأساسي للحكم التي سبق ذكرها.



المطلب الثاني

تعريف مخالفة نظام الطيران المدني باعتباره مركباً في الفقه.

سبق أن بينت أن المنظم السعودي لم يتم بتعريف مخالفة نظام الطيران المدني باعتباره مركباً، لأنه يراعي دائماً أحكام الكتاب والسنة، ويحيل إليهما، وإذا ما نظرنا إلى عموم معاني مفردات العنوان باعتباره مفرداً في المبحث السابق، خصوصاً ما ورد في معنى المخالفة في اللغة والفقه والنظام، وقارننا ذلك بما سيأتي في هذا البحث من مخالفات، سواءً ما يقع منها على أرض المطارات، أو ما يقع على متن الطائرات، أو ما يتعلق منها بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني، نجد أن جميع مخالفات نظام الطيران المدني لم يضع الفقه الإسلامي تعريفاً جامعاً مانعاً لها، ومع ذلك تطرق إليها الفقه الإسلامي بماهيتها وحقيقتها- لا بمسمياتها المعاصرة- في نصوصه من الكتاب والسنة النبوية، وتكلم عنها الفقهاء كثيراً في كتبهم، ببيان تجريمها، ومعاقبة مرتكبيها، وجميع أحكامها التي ستتضح تفصيلاً في ثنايا هذا البحث، ومن خلال هذه النصوص المتعددة، التي تمثل الركن الشرعي لمخالفة نظام الطيران المدني، وما يستفاد من طبيعتها المادية، يمكن لنا استخراج تعريف فقهي مركب لمخالفة نظام الطيران المدني، جامع ومانع قدر الإمكان، ومن ثم يكون التعريف هو: " سلوكيات، غير مشروعة، يرتكبها شخص، عدواناً، لأهداف متنوعة، مضرّة بسلامة مرفق الطيران المدني".

شرح التعريف:-

- سلوكيات: جمع سلوك وهو لفظ عام، والسلوك قد يكون إيجابياً، وقد يكون سلبياً، وهو النشاط الذي يمثل الجانب المادي للمخالفة، واستُخدمت كلمة (سلوكيات) للدلالة على أن مخالفة نظام الطيران المدني -محل البحث- ليست سلوكاً محظوراً واحداً، أو تتخذ شكلاً معيناً، أو صورة محددة، بل هي مجموعة جرائم ومخالفات، كل من قام بارتكابها، فإنه وقع في مخالفة لأحكام نظام الطيران المدني، وهذه السلوكيات

منها ما نص عليها المنظم السعودي بأنها جرائم، وذلك لجسامتها البليغة، ومنها ما نص عليها بأنها مخالفات؛ لأنها أقل جساماً من الجرائم، إلا أنها في النهاية تعد جميعها سلوكيات محظورة ومعاقباً عليها بالتعزير في النظام والفقهاء، ومن السلوكيات المحظورة التي اعتبرها المنظم جرائم: تدمير عناصر النقل الجوي، والاستيلاء على معدات الملاحاة الجوية في المطار، والاعتداء على الأشخاص أو الممتلكات على متن الطائرة، والاستيلاء على الطائرة أو تدميرها، أو قيادة وتشغيل طائرة لا تحمل علامات الجنسية والتسجيل، أو دون الحصول على الشهادات اللازمة، وغير ذلك من السلوكيات التي عدها المنظم جرائم وسوف نتضح تفصيلاً في ثنايا البحث بإذن الله^(١)، وأما السلوكيات المحظورة التي عدها المنظم السعودي مخالفات، فهي مثل: عدم الامتناع عن التدخين في الأماكن التي يُمنع فيها التدخين، أو العبث بأجهزة الكشف عن الدخان أو الأجهزة المتعلقة بالأمن والسلامة، أو تشغيل أجهزة إلكترونية تؤثر على سلامة الطائرة، وغير ذلك من المخالفات^(٢).

- غير مشروعة: قيد في التعريف يخرج به السلوكيات التي تعد مشروعة بسبب وجود أحد أسباب الإباحة، مثل الاستيلاء على الطائرة من الجناة لإعادتها لمن له الحق في الحيازة القانونية، وأيضاً كإصابة أحد الأشخاص في المطار عندما تتوافر حالة الدفاع الشرعي الخاص (دفع الصائل).

- يرتكبها شخص: الشخص هنا قد يكون طبيعياً وقد يكون معنوياً، وكلاهما قد يقع في مخالفة لأحكام نظام الطيران المدني، فالشخص الطبيعي كالراكب على متن الطائرة، أو قائد الطائرة، أو المضيف، أو أي زائر لأحد المطارات المدنية، وأما الشخص المعنوي

(١) - ينظر: المادة رقم ١٥٣، ١٥٤، نظام الطيران المدني السعودي، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المادة رقم ١٥٥، نظام الطيران المدني السعودي، مرجع سابق.

فهو مثل الشركات المالكة للطائرات المدنية، أو الشركات المرخص لها بتشغيل خطوط طيران جوية.

- عدواناً: بيان أن السلوكيات غير المشروعة التي يرتكبها الأشخاص، لا بد أن تكون صادرة عن إرادة آثمة، وتسمى أيضاً بالإرادة الإجرامية، وهذه الإرادة لا تكون إلا إذا قارف الشخص سلوكاً محظوراً معاقباً عليه، وكانت له أهلية المساءلة الجنائية، فحينئذ يتحقق من الجريمة الركن المعنوي.

- لأهداف متنوعة: بيان للأغراض التي يمكن أن يتغياها المخالف لأحكام نظام الطيران المدني، فقد تتمثل هذه الأهداف في إشباع المخالف رغبته من المال عندما يسرق أحد الركاب على سبيل المثال، أو إشباع رغبته في الانتقام كأن يضرب الموظف أو يقتل أحد زملائه في المطار، فيختل سير مرفق الطيران المدني بسبب هذه الحادثة، أو يشبع المخالف -سواء كان ذكراً كقائد الطائرة، أم أنثى كالمضيفة- رغبته الجنسية عندما يتحرش بالمجنبي عليه. وقد تكون الأهداف لدى المخالف لأحكام نظام الطيران المدني سياسية كتدمير المطار أو إحدى الطائرات لضرب اقتصاد الدولة أو التهديد بالتدمير لمقايضتها بتنفيذ بعض المطالب.

- مضرة بسلامة مرفق الطيران المدني: بيان للنتيجة الحتمية التي تقع نتيجة ممارسة السلوكيات غير المشروعة المخالفة لأحكام نظام الطيران المدني وهي: الإضرار بمرفق الطيران المدني بتعطيله أو الإخلال بسيره وانتظامه، أو على الأقل تقليل ثقة الجمهور فيه، وعدم اطمئنانهم منه على أرواحهم وممتلكاتهم.

وعندما نريد مقارنة موقف المنظم السعودي في تعريف مخالفة نظام الطيران المدني مع ما استخرجته من تعريف لها في الفقه، لا نجد هناك تعارضاً؛ لأن المنظم السعودي سكت عن تعريف هذه الجريمة، وسكوت المنظم بهذه الطريقة طبيعي ومعتاد في مواضع كثيرة من الأنظمة

السعودية، وهو يعني ترك المجال لرجال الفقه والقضاء لاجتهادهم، وتكييف الوقائع المعروضة أمامهم بحسب ظروفها وحال الجاني والمجني عليه ووقت ارتكابها وما إلى ذلك، في حدود ما تمليه عليهم الشريعة الإسلامية.

ومما يؤكد ذلك ما جاء في نصوص النظام الأساسي للحكم، حيث إنه بمثابة الوثيقة الدستورية في المملكة العربية السعودية، وذلك في المادتين الأولى والسابعة، حيث نصت على أن الكتاب والسنة هما دستوراً هذه الدولة، وهما الحاكمان على هذا النظام وجميع أنظمة الدولة (١).

كما نص نظام المرافعات الشرعية على ما يلي : [تطبق المحاكم على القضايا المعروضة أمامها أحكام الشريعة الإسلامية، وفقاً لما دل عليه الكتاب والسنة، وما يصدره ولي الأمر من أنظمة لا تتعارض مع الكتاب والسنة، وتتقيد في إجراءات نظرها بما ورد في هذا النظام] (٢).

ويأتي ذلك وفقاً لقواعد السياسة الشرعية في إدارة شؤون الدولة، وهذا هو ما يميز النظام السعودي عن غيره من القوانين الوضعية التي لا تترك مجالاً لرجال الفقه والقضاء للاستمداد مباشرة من الفقه الإسلامي إلا في حدود ضيقة.

(١) - ينظر: المادة رقم ١ و ٧، النظام الأساسي للحكم، مرجع سابق .

(٢) - المادة رقم ١، نظام المرافعات الشرعية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/١ وتاريخ ٢٢ / ١ / ١٤٣٥هـ.

المبحث الثالث: أهمية الحماية الجنائية للطيران المدني.

أسهم الطيران المدني بدور فعال وملحوظ في التطورات الاجتماعية والاقتصادية والسياسة لجميع الدول، وذلك بسبب تذليله المسافات الشاسعة والجهد الشاق في مدة زمنية قصيرة جداً عبر الطائرة باعتبارها وسيلته الرئيسة التي تمتاز عن غيرها من وسائل النقل الأخرى بالسرعة والأمان^(١). كما يعد قطاع الطيران المدني من القطاعات الحساسة والمهمة لاقتصاد أي دولة في العالم، وهو ركيزة رئيسة للتنمية، وله تأثير بليغ جداً على أنماط حياة الأفراد ورفاهيتهم في مختلف البلدان، ويساعد على توحيد المعالم الاقتصادية للدول من خلال التبادل الدولي للبضائع والمنتجات والاستثمارات، ومنذ أن بدأ استخدام الطيران المدني كوسيلة نقل جوية آمنة أخذ حجم الطلب عليه في تزايد وتنامٍ مستمر، ومع تطور علوم وتقنيات الطيران وصناعته صاحب ذلك ظهور بعض الجرائم والتهديدات المخلة بسلامته وأمنه من اختطاف وتدمير الطائرات، وتخريب المطارات ومرافقه، والاعتداء على الأشخاص، وما إلى ذلك، وفي ضوء هذه المخاطر والتهديدات التي تُعرض قطاع الطيران المدني للخطر، وما يمكن أن تحدثه من أضرار وخسائر مادية وبشرية بالغة الجسام نتيجة أهميته الكبرى في تحقيق التنمية حرصت الدول على سن القوانين والتشريعات الكفيلة بردع وزجر الجناة عن مخالفة نظام الطيران المدني التي تضر بأمنه وسلامته^(٢).

وإذا ظهرت أهمية مرفق الطيران المدني كقطاع حيوي حساس لمصالح الدول المختلفة، تبرز نتيجة ذلك الأهمية البالغة للحماية الجنائية للطيران المدني حمايةً لدوره الملموس ليس من الناحية الاقتصادية للدولة فحسب، بل كذلك من جميع النواحي التجارية والاجتماعية والسياسية والأمنية والدينية.

(١) - ينظر: القانون الجوي الدولي، إيناس محمد البهجي، ص٩، الطبعة الأولى ٢٠١٣م، المركز القومي للإصدارات القانونية.

(٢) - ينظر: تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية، بدر عبداللطيف الياقوت، ص٧، مرجع سابق.

المبحث الرابع: طبيعة مخالفة نظام الطيران المدني.

إن السلوكيات المحظورة -محل هذا البحث- التي تمس أمن وسلامة الطيران المدني السعودي، قد لا تختلف عن بقية الجرائم العادية من حيث كونها سلوكيات تشكل انتهاكاً لمصالح جديدة بالحماية الجنائية، ومن حيث كونها جرائم مكتوبة، وأركانها وعقوباتها محددة، كما أنها قد لا تختلف عنها في أن النظام قد نص على الأحكام الخاصة بها بالنسبة للعقاب والمسؤولية^(١).

إلا أن الشبه المشترك بين السلوكيات المحظورة في نظام الطيران المدني وبين أي جريمة عادية لا يمنع من وجود فروق تجعل لمخالفة نظام الطيران المدني طبيعة خاصة، فنجد أن السلوكيات المحظورة في نظام الطيران المدني التي تعد اعتداءً على أمن وسلامة مرفق الطيران المدني لها طابع دولي؛ لأنها سلوكيات تنطوي على مساسٍ بمصلحة دولية تتمتع بحماية جنائية دولية مفروضة، ذلك أن الاعتداء على أمن وسلامة مرفق الطيران المدني ليس شأنًا خاصاً بالدولة التي وقعت المخالفة في نطاقها الجغرافي، بل هو مع ذلك شأن دولي؛ لأن المخالفة تمس في الوقت نفسه أمن وسلامة أنشطة الطيران المدني في تلك الدول، وذلك عندما تقع جريمة مثلاً في أحد مطارات دولة معينة، على متن طائرة موجودة به تابعة لدولة أجنبية أخرى، فهنا لم تؤثر الجريمة فقط على مرفق الطيران المدني الذي توجد به الطائرة الأجنبية فحسب، بل أثرت أيضاً على نشاط مرفق الطيران المدني لتلك الدولة التي تتبعها الطائرة الأجنبية.

وقد تأخذ أيضاً مخالفة نظام الطيران المدني طبيعة تتصف بجسامة الفعل المكون لها، بسبب إخلالها بأمن وسلامة مرفق الطيران، وعِظم الأثر السلبي المترتب على مقارفة السلوكيات المحظورة التي نص عليها المنظم السعودي، ذلك أن هذه الآثار السلبية لا تنحصر في جوانب اقتصادية

(١) - ينظر: القانون الدولي الجنائي، فتوح عبدالله الشاذلي، ص ٢٠٩، طبعة عام ٢٠٠٢م، دار المطبوعات الجامعية للنشر.

فقط، لو تعطل النقل الجوي للبضائع مثلاً، بل تمتد هذه الآثار لتشمل الجوانب السياسية، والاجتماعية، والتجارية، والأمنية، والدينية.

كما أن السلوكيات المحظورة التي تعد مخالفةً لأحكام نظام الطيران المدني قد تتسم أيضاً بطبيعة عرفية، فنجد أن هذه السلوكيات معاقب عليها في كثير من الدول بناءً على العرف الدولي، حتى وإن كان قد نُص عليها في الاتفاقيات الدولية والمعاهدات، أو التنظيمات الوطنية، فهذه النصوص المكتوبة ليست إلا كاشفاً عن عرف استقر في ضمير الجماعة الدولية على أن هذه السلوكيات غير المشروعة تمس مصالح وأمن المجتمع الدولي بأسره^(١).



(١) - ينظر: النظرية العامة للجريمة الدولية، أشرف محمد لاشين، ص ١٢٧ و١٢٨ طبعة عام ٢٠١٢م، بدون دار نشر.

المبحث الخامس: سمات مخالفة نظام الطيران المدني.

بعد النظر في التعريف الذي استنبطته لمخالفة نظام الطيران المدني، وبعد التأمل في شرح مفرداته، سالف الذكر، والنظر كذلك في الطبيعة التي تتصف بها السلوكيات التي تعد مخالفة لأحكام نظام الطيران المدني، نستطيع أن نبرز أهم السمات التي تتسم بها هذه السلوكيات، وهي كالتالي:-

أولاً: مخالفة نظام الطيران المدني سلوكيات بالغة الجسامة(جرائم):

إذا نظرنا للسلوكيات المحظورة -محل البحث- نجد أنها تشكل غالباً اعتداءً على أمن وسلامة مرفق الطيران المدني، وإن كان المضرور الأول في بعضها هو الفرد، ونجد أن غالبها يعد بالغ الخطورة على المستويين الفردي والدولي، وهذا ما يتضح بعد التأمل فيها، حيث نجد منها ما يتعلق بالاعتداء على المطارات كتدمير عناصر النقل الجوي، والاستيلاء على معدات الملاحاة الجوية، والتهديد بذلك، وتقديم معلومات غير صحيحة تؤثر على حسن سير مرفق الطيران، أو قد تتسبب في تعطيله خشية الضرر. ومنها ما يتعلق بالاعتداء على الطائرات بتدميرها، أو إتلاف تجهيزاتها، أو الاستيلاء عليها، أو التهديد بذلك، وغيرها مما نص عليه النظام. ومن السلوكيات أيضاً ما يتعلق بالاعتداء على الأشخاص كقتلهم، أو جرحهم، أو التحرش بهم جنسياً، أو سرقة أموالهم. ويظهر هنا أن هذه السلوكيات ليست باليسيرة.

ومما يدل أيضاً على جسامة مخالفة نظام الطيران المدني كونها تشكل خطراً واعتداءً عاماً على أمن وسلامة مرفق الطيران المدني بكامله بما له من دور حيوي في المجتمع الدولي، بدليل ما جاء في الباب الحادي عشر من نظام الطيران المدني السعودي الصادر عام ١٤٢٦هـ والمعنون بـ (الجرائم والأفعال التي ترتكب ضد أمن الطيران المدني وسلامته)، وقد ذُكر في هذا الباب

السلوكيات سالفة الذكر وغيرها، كما أن المنظم السعودي قد نص في غالبها أن من قام بفعلها يعد مرتكباً لـ(جريمة) لا مخالفة (١).

ثانياً: مخالفة نظام الطيران المدني سلوك عمدي.

يندر في الحقيقة أن يرتكب شخص أحد السلوكيات المخلة بأمن الطيران المدني وسلامته عن طريق الخطأ، أو عن طريق الإهمال والتقصير، حيث إن هذه السلوكيات حتى تعد مخالفة لأحكام نظام الطيران المدني لا بد أن ترتكب عمداً، وهذا ما نص عليه نظام الطيران المدني الصادر عام ١٤٢٦هـ في مادته الرابعة والخمسين بعد المائة، حيث جاء في البند الأول منها: [يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يشرع في ارتكاب أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية أو يشارك شخصاً آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل:] ثم أخذ المنظم في سرد السلوكيات المجرمة بموجب هذا البند من هذه المادة، كما جاء في البند الثاني من هذه المادة ما يلي: [يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يشرع في ارتكاب أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع باستعمال أي أداة أو مادة أو سلاح أو يشارك شخصاً آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل وفقاً لما يأتي:] ثم أخذ المنظم يعدد السلوكيات المجرمة بموجب هذا البند من هذه المادة، فهذه النصوص تشترط لوقوع مخالفة نظام الطيران المدني ارتكابها من الجاني بشكل عمدي.

ثالثاً: مخالفة نظام الطيران المدني لا يسري عليها التقادم.

قد يقرر النظام في بعض الحالات سريان التقادم في الوقائع والمسائل الجنائية، والتقادم نوعان، الأول يسقط الحق في رفع الدعوى الجنائية، سواءً أكانت عامة أم خاصة، وهذا النوع يكون إذا انقضت مدة زمنية محددة نظاماً على ارتكاب الجريمة ولم تحرك فيها الإجراءات الجزائية بحق

(١) - ينظر: المادة رقم ١٥٤، نظام الطيران المدني السعودي، مرجع سابق.

الجاني^(١)، والنوع الثاني من التقادم يقرر سقوط الحق في إيقاع العقوبة بعد الحكم بها، وقد عرف هذا النوع من التقادم عبد القادر عودة^(٢) بأنه: "مضي فترة معينة من الزمن على الحكم بالعقوبة دون أن تنفذ، فيمتنع بمضي هذه الفترة تنفيذ العقوبة"^(٣).

وإذا ما نظرنا إلى نصوص نظام الطيران المدني، نجد أنها لم تقرر أي نوع من أنواع التقادم فيما يتعلق بالسلوكيات المحظورة التي عاقب عليها، ومن ثم لا تسري أحكام التقادم على مخالفة نظام الطيران المدني.

رابعاً: التهديد والشروع والاشتراك في مخالفة نظام الطيران المدني جريمة معاقب عليها.

لقد حدد المنظم السعودي السلوكيات التي تعد مخالفة لأحكام نظام الطيران المدني، وبين عقوباتها، فكل شخص يرتكبها يعد في حكم النظام مسؤولاً عنها جنائياً، وقد ألحق المنظم في هذا الحكم كل شخص شرع في ارتكابها ولم يتمها، أو أسهم مع غيره في ارتكابها، بل جعل مجرد التهديد بالنسبة لبعض السلوكيات كافياً لقيام المسؤولية الجنائية بحق الجاني، ومن ثم كل من هدد أو شرع أو اشترك مع آخر في ارتكاب مخالفة لنظام الطيران المدني يعاقب بعقوبة الجريمة التامة المحددة في النظام، وهذا ما يتضح من نص المادة الرابعة والخمسين بعد المائة، حيث جاء في البند الأول منها: [يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يشرع في ارتكاب أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية أو يشارك شخصاً آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل:] ثم أخذ المنظم في سرد السلوكيات المجرمة بموجب هذا البند من هذه المادة، كما جاء أيضاً في البند

(١) - ينظر: شرح قانون أصول المحاكمات الجزائية، كامل السعيد، ص ١٥٤، الطبعة الثالثة ١٤٣١هـ، دار الثقافة للنشر والتوزيع.

(٢) - عبد القادر عودة هو أحد رجال القانون والقضاء والمحاماة بمصر، ولد سنة ١٣٢٥هـ، وتوفي سنة ١٣٧٣هـ، من مؤلفاته: الإسلام وأوضاعنا القانونية، التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي. ينظر: معجم المؤلفين، عمر بن رضا كحالة دمشق، (٢٩٦/٥)، بدون طبعة، مكتبة المثنى و دار إحياء التراث العربي، بيروت.

(٣) - التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي، عبد القادر عودة، ص ٤٥٥، مرجع سابق.

الثاني من هذه المادة ما يلي: [يعد مرتكباً للجريمة أي شخص يشرع في ارتكاب أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع باستعمال أي أداة أو مادة أو سلاح أو يشارك شخصاً آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل وفقاً لما يأتي:]، ومن ثم تكون عقوبة التهديد والشروع والمشاركة في ارتكاب مخالفة نظام الطيران المدني عقوبة الجريمة التامة.



المبحث السادس: معيار تمييز مخالفة نظام الطيران المدني محل البحث.

بعد فراغي من الفصل التمهيدي سأتكلم بإذن الله في هذا البحث في ثلاثة أبواب، الأول سيكون في دراسة السلوكيات المحظورة التي تعد مخالفة لأحكام نظام الطيران المدني السعودي الصادر عام ١٤٢٦هـ، والثاني سيكون في مراحل الدعوى الجنائية من ضبط وتحقيق وحكم، والثالث في العقوبات المقررة على مرتكبي أي مخالفة لنظام الطيران المدني وإيراد التطبيقات المؤيدة.

ومن الضروري تمييز مخالفات نظام الطيران المدني التي سأتكلم عنها في الباب الأول؛ لأنها لا تقبل الحصر بسبب كثرتها من جهة، وجزء كبير منها سكت عنه النظام من جهة أخرى؛ لذا فإني جعلت المعيار الذي يميزها عن غيرها ومن ثم تكون داخلة في نطاق البحث، هو ما حدده ونص عليه نظام الطيران المدني من السلوكيات بصريح العبارة أنه (مخالفة)، أو (جريمة) باعتبار أن الجريمة بطبيعتها مخالفة، وهذا ما جاء في الباب الحادي عشر من النظام من المادة رقم ١٥٣ إلى المادة رقم ١٦١ تحت عنوان: (الجرائم والأفعال التي ترتكب ضد أمن الطيران المدني وسلامته)، وقد قارب عدد هذه الأفعال (٢٣) فعلاً ما بين مخالفة وجريمة، كما تضمن النظام عدداً من العقوبات تُوقع على كل من تسول له نفسه المخالفة بما يمس أمن الطيران المدني وسلامته، وجاء ذلك في المواد من ١٦٢ إلى المادة رقم ١٧٤ ضمن الباب الثاني عشر من النظام تحت عنوان: (العقوبات والجزاءات).

الباب الأول: أنواع مخالفة نظام الطيران المدني.

الفصل الأول: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات.

الفصل الثاني: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على متن الطائرات.

الفصل الثالث: مخالفات نظام الطيران المدني المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني.

الفصل الرابع: المخالفات اليسيرة التي ترتكب على متن الطائرة المدنية.

الباب الأول: أنواع مخالفة نظام الطيران المدني.

هذا هو الباب الأول من هذا البحث سأحدث فيه بإذن الله عن أنواع السلوكيات التي تعد مخالفة لأحكام نظام الطيران المدني، وهي أربعة أنواع، النوع الأول هو مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات، والثاني مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على متن الطائرات، أما النوع الثالث فهو مخالفات نظام الطيران المدني المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني، والرابع هو المخالفات اليسيرة التي ترتكب على متن الطائرة المدنية.

لذا سأخصص لكل نوع من أنواع مخالفة نظام الطيران المدني فصل مستقل.

الفصل الأول: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات.

المبحث الأول: تدمير عناصر النقل الجوي في المطار والتهديد بذلك.

المبحث الثاني: الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية.

المبحث الثالث: تقديم البلاغ الكاذب.

المبحث الرابع: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات في المعاهدات

والاتفاقيات الدولية.

الفصل الأول: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات.

في هذا الفصل الأول من هذا الباب سأحدث فيه بإذن الله عن السلوكيات المخالفة لنظام الطيران المدني التي ترتكب على أرض المطارات، وهذه ثلاثة سلوكيات عدّها النظام من الجرائم المعاقب عليها، وهي تدمير عناصر النقل الجوي في المطار والتهديد بذلك، والاستيلاء على معدات الملاحة الجوية، وتقديم البلاغ الكاذب.

لذا سأخصص لكل جريمة من هذه الجرائم مبحثاً مستقلاً، بالإضافة إلى مبحث أخير أتناول فيه مجمل هذه الجرائم الثلاثة في ضوء الاتفاقيات والمعاهدات الدولية.

المبحث الأول: تدمير عناصر النقل الجوي في المطار

والتهديد بذلك.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الأول: تدمير عناصر النقل الجوي في المطار والتهديد بذلك.

إن تدمير عناصر النقل الجوي في المطار والتهديد بذلك يعد جريمة في النظام السعودي، وهذه الجريمة كغيرها من الجرائم لا تقوم إلا بعد توافر ثلاثة أركان، وهذه الأركان هي: الركن الشرعي والركن المادي والركن المعنوي، وليبيان أحكام هذه الجريمة فإني سأتكلم عن هذه الأركان الثلاثة في ثلاثة مطالب.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

يعرف الركن الشرعي بأنه: "النص الذي يحدد الجريمة ويحدد في الوقت ذاته عقوبتها فلا جريمة ولا عقوبة ما لم يوجد نص صريح يبين ماهية الجريمة ومقدار عقوبتها"^(١)، يختص الركن الشرعي عن غيره من الأركان بأنه يحوي نصوصاً من النظام السعودي ونصوصاً أخرى من الفقه الإسلامي، ولذلك سأتكلم عن الركن الشرعي في فرعين، الأول سيكون للنصوص النظامية والثاني للنصوص الفقهية.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

يعد تدمير عناصر النقل الجوي من المخالفات التي تقع على أرض المطارات والتي نص على تجريمها المنظم السعودي في نظام الطيران المدني الصادر عام ١٤٢٦هـ، وإذا ما أردنا معرفة عناصر النقل الجوي نجد أنها غالباً إما طائرات، أو منشآت، أو أمتعة وبضائع، والطائرة هي: [الآلة التي في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير تلك المنعكسة من سطح الأرض]^(٢)، وأما المنشآت فهي مجموعة المرافق التي تخدم قطاع النقل الجوي، يتم

(١) - النظرية العامة للجريمة بين الشريعة والقانون، عزت حسنين، ص ٣١، الطبعة الأولى ١٤٠٤هـ، دار العلوم للطباعة والنشر.

(٢) - المادة رقم ١، نظام الطيران المدني السعودي، مرجع سابق.

تصميمها وإعدادها بطريقة تتناسب مع الاستفادة منها وللأغراض التي أُعدت من أجلها، سواء أكانت مدرجات إقلاع أم هبوط للطائرات، أم مراكز وورش لعمل الصيانة وتقديم التموينات اللازمة، أو مكاتب للعاملين، وصلالات لوصول الركاب ومغادرتهم.

والأمتعة والبضائع هي ما يمتلكه عملاء الناقل الجوي من أشياء خاصة بهم ويلتزم بنقلها الناقل الجوي طبقاً للعقد المبرم بينه وبين العميل^(١).

وقد ورد في نظام الطيران المدني ١٤٢٦ هـ عدة نصوص تجرم كل فعل يؤدي إلى تدمير عناصر النقل الجوي، فهي تمثل الركن الشرعي في النظام لهذه الجريمة، ومن ضمن هذه النصوص ما جاء في المادة الرابعة والخمسين بعد المائة، حيث نصت في أولها على: [١- يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يشرع في ارتكاب أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية أو يشارك شخصاً آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل]: ثم أخذ المنظم السعودي يعدد الأفعال التي يعنيها طبقاً لهذا النص، فذكر منها الفقرة (د) التي نصت على: [د- أن يدمر أو يتلف تسهيلات أو منشآت الملاحة الجوية أو أن يتدخل في تشغيلها إذا كان من شأن أي من هذه الأفعال احتمال تعرض سلامة الطائرات وهي في حالة طيران للخطر]، كما نصت هذه المادة في أوسطها وتحديداً في الفقرة الثانية على: [٢- يعد مرتكباً لجريمة، أي شخص يشرع في ارتكاب أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع باستعمال أي أداة أو مادة أو سلاح أو يشارك شخصاً آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل وفقاً لما يأتي]: ثم أخذ المنظم السعودي يعدد الأفعال التي يقصدها في هذه الفقرة فجاء منها [ب- أن يدمر أو يتلف تلفاً جسيماً تجهيزات ومرافق مطار يخدم الطيران المدني أو طائرات ليست في الخدمة تكون موجودة فيه أو أن يعوق

(١) - ينظر: الوافي في الحماية الجنائية للنقل الجوي، محمد نصر القطري، ص ١٢ و ١٦، طبعة ١٤٣٤ هـ، دار النهضة العربية.

الخدمات بالمطار إذا كان مثل هذا الفعل يعرض أو يحتمل أن يعرض سلامة المطار للخطر^(١).

فهذه النصوص هي التي أضفى بها المنظم السعودي حمايته على عناصر النقل الجوي من التدمير، ونجد هنا أن هذه النصوص لم تفرق بين الجريمة التامة والجريمة غير التامة في تدمير عناصر النقل الجوي، وبمعنى آخر فإن المنظم السعودي ساوى في التجريم بين الإتيان الكامل للفعل المحظور سواء أكان إيجابياً أم سلبياً، وهو ما يسمى بالجريمة التامة، وبين الشروع فقط في إتيان الفعل المحظور أو الإسهام مع الغير في إتيانه، وهو ما يسمى بالجريمة غير التامة^(٢)، وبذلك يكون كل شخص ارتكب أو شرع أو شارك غيره ممن يشرع أو يرتكب فعلاً يؤدي إلى تدمير عناصر النقل الجوي مقترفاً لجريمة تامة كاملة بأركانها معاقب عليها في الفقه والنظام على التفصيل الذي سيأتي معنا.

وبالنظر أيضاً إلى مفردات النصوص النظامية السابقة نجد أن كل ما هو موجود على أرض المطارات^(٣)، من التسهيلات، أو المنشآت، أو الآليات، أو التجهيزات، أو المرافق، أو الطائرات التي ليست في الخدمة، يتمتع بالحماية الجنائية من الاعتداء والتدمير التي أُلقت بظلالها النصوص النظامية السابقة على عناصر النقل الجوي.

وقد ذكر النظام السعودي ثلاث حالات للطائرات المتواجدة على أرض المطارات، الأولى للطائرة وهي في حالة طيران، حيث نص النظام على: [١- تعد الطائرة في حالة طيران، في أي وقت منذ اللحظة التي يتم فيها إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من هذه الأبواب من أجل مغادرة الركاب لها، وفي حالة الهبوط

(١) - المادة رقم ١٥٤، نظام الطيران المدني السعودي، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي، عبد القادر عودة، ص ٢٠٢، مرجع سابق.

(٣) - المطار هو: [مساحة محددة من سطح الأرض أو الماء بما فيها من مباني ومنشآت ومعدات مخصصة كلياً أو جزئياً لوصول الطائرات أو تحركها ومغادرتها]. ينظر: المادة رقم ١، نظام الطيران المدني السعودي، مرجع سابق.

الاضطراري يستمر اعتبار الطائرة في حالة طيران حتى تتولى السلطة المختصة مسؤوليتها عن الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال^(١).

والحالة الثانية للطائرة وهي في حالة الخدمة، حيث نص النظام على: [٢- تعد الطائرة في الخدمة منذ بدء إعداد الطائرة للطيران بواسطة عمال الخدمات الأرضية أو بواسطة طاقم الطائرة للقيام برحلة معينة حتى مضي أربع وعشرين ساعة على آخر هبوط للطائرة. وعلى أي حال تمتد فترة الخدمة طوال كل المدة التي تعد فيها الطائرة في حالة الطيران على الوجه المحدد في الفقرة (١) من هذه المادة^(٢). أما الحالة الثالثة للطائرة فهي التي ليست في الخدمة وهذه لم يرد في بيانها نص خاص في نظام الطيران المدني، ولكن يقصد بها الطائرات التي ليست في حالة طيران أو في حالة الخدمة المبينة آنفاً، فتكون هي الطائرات الرابطة في المطار والمتروكة فيه للحاجة إلى حين آخر.

ويلاحظ أن الطائرات التي تكون في حالة خدمة أو في حالة طيران فإنها غير داخلية في حماية النصوص التي تجرم تدمير عناصر النقل الجوي المذكورة سابقاً، حيث أفرد لها المنظم السعودي نصوصاً خاصة بها سيأتي بيانها.

وإذا ما تأملنا محتويات التسهيلات أو المنشآت أو الآليات وغير ذلك مما يقع على أرض المطارات وجدناها تشتمل على أشياء كثيرة منها: صالات قدوم ومغادرة الركاب، ومدرجات إقلاع وهبوط الطائرات، ومكاتب العاملين، وكونترات خدمة المسافرين، وأجهزة تفتيش الأشخاص والأمتعة والبضائع، وعربات النقل والتوصيل، ومحطات تزويد الطائرات بالوقود، ومراكز الصيانة والإصلاح، ومخازن التموين، وأبراج المراقبة وغير ذلك من مشتملات المطار،

(١) - الفقرة رقم ١، المادة رقم ١٥٦، نظام الطيران المدني السعودي، مرجع سابق.

(٢) - الفقرة رقم ٢، المادة رقم ١٥٦، نظام الطيران المدني السعودي، مرجع سابق.

فهذه كلها وغيرها مما هو موجود على أرض المطار يتمتع بالحماية النظامية من التدمير والاعتداء بأي شكل من الأشكال.

ولم يحصر النظام السعودي طبقاً لنصوصه الأنماط والأساليب الإجرامية التي قد تتخذ من الجناة أثناء مقارفتهم السلوك المكون لجريمة تدمير عناصر النقل الجوي، فقد نص على ما يكفي لتحقيق النتيجة الإجرامية فقط لقيام المسؤولية بحق الجاني، وهو وقوع التدمير أو قيام احتمال تعرض سلامة قطاع الطيران المدني للخطر، دون النص على نمط معين للسلوك الإجرامي، وهذا تصرف حسن تميز به النظام السعودي على بعض القوانين الوضعية التي جعلت من الجرائم أنماطاً وأساليب خاصة يتخذها الجاني لتحقيق النتيجة الإجرامية والأثر القانوني لها، وهذا ما يؤدي إلى إفلات الكثير من الجناة من المسؤولية الجنائية، كما أن هذا التصرف الحسن من النظام السعودي يوافق تماماً ما جاءت به الشريعة الإسلامية قبل أكثر من ألف وأربعمائة سنة، فدائماً ما نراها تنص على جنس الأفعال والوقائع دون الخوض في طرق ارتكابها أو أساليب اقترافها، وهذا ما جعلها شريعة صالحة لكل زمانٍ ومكان، لكل ما قد يحتاج إليه البشر من أمور دينهم ودنياهم.

ومن ثم كل نمط أو أسلوب يمارسه شخص لتدمير أي من عناصر النقل الجوي أو يعرضه للخطر يكون صالحاً لتركيز المسؤولية عليه، سواء أكان ذلك بإضرام النار مثلاً، أم باستخدام مادة متفجرة، أو إطلاق الرصاص بسلاح ناري، وغير ذلك من الأنماط والأساليب الإجرامية غير المحصورة، ومع ذلك قد يكون من اختلاف الأنماط والأساليب ظروف مخففة ومشددة يستنبطها القاضي في أثناء نظره للقضية.

كما أنه لا يلزم في التدمير المنصوص عليه نظاماً أن يكون تدميراً كلياً كتدمير المطار بكامله أو طائرة برمتها، بل تتحقق النتيجة الإجرامية بالتدمير الجزئي، وتتحقق أيضاً بمجرد التخريب

البسيط أو التعطيل، أو التهديد بذلك كله، مادام أن هذا يتحقق به ما نص عليه النظام في الجرم، من مجرد احتمالية تعريضه لسلامة الطيران المدني للخطر، دون أن يقع أي ضرر مادي. ويلاحظ على نظام الطيران المدني السعودي أنه اشترط لقيام الجريمة بحق الجاني عند تدميره لعناصر النقل الجوي أن يكون ذلك دون حق مشروع^(١)، وفي الحقيقة لا أرى أي حق أو سبب يبيح للشخص الاعتداء على أي من عناصر النقل الجوي مهما فُهر أو وقع عليه من الظلم، ومهما كانت الظروف؛ لأن النقل الجوي مصلحة عامة، عظيمة الشأن محلياً ودولياً، لا تؤثر فيها مطلقاً الظروف الشخصية أو الخاصة، ولا يتصور أن يكون مراد المنظم السعودي بهذا الاشتراط أن يكون الجاني عامداً للسلوك أو ذا أهلية جنائية؛ لأنه اشترط تعمد الجاني في موضعه من النظام، ولأن الأهلية الجنائية لدى الجاني مقررّة طبقاً للقواعد العامة في النظام الجنائي.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

إن مرتكبي جريمة تدمير عناصر النقل الجوي لا ينصب جرمهم على المال فقط، سواء أكان مالا عاماً أم خاصاً، بل يتعدى ذلك إلى إزهاق الأرواح أو إلحاق الأذى بهم، وقد عدت الشريعة الإسلامية المال والنفس من ضمن الضروريات الخمس، التي لا تستقيم الحياة وتتنظم دون حمايتها وصيانتها ومؤاخذة كل من يجرؤ على الاعتداء عليها، وذلك حتى تستقر مصالح الإنسان وتبتعد عنه المفسد، ويستمر بقاؤه على هذه الأرض، ويقوم بالمهمة التي أوكلت إليه من الله عز وجل^(٢)، وعلاوة على إزهاق الأرواح وإتلاف وتخريب الممتلكات العامة والخاصة؛ فإن في جريمة تدمير عناصر النقل الجوي إخافةً للسبيل وقطعاً للطريق على الناس، وإثارة حالة

(١) - ينظر: المادة رقم ١٥٤، نظام الطيران المدني السعودي، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: الموافقات، إبراهيم بن موسى الشهير بالشاطبي، ص ٥، تحقيق أبي عبيدة مشهور بن حسن، الطبعة الأولى

١٤١٧هـ، دار ابن عفان للنشر.

من الفوضى والهلع، واضطراب الأمن، وتعطيل المصالح، وشل حركة الحياة، وهذا كله لا يعد إلا فساداً في الأرض وظلماً لا يرتكبه إلا عاصٍ لا يخشى الله ولا يتقيه، وهذا ما قرره فقهاء الإسلام عند حديثهم عن الإفساد في الأرض، حيث جاء في جامع البيان: "الإفساد في الأرض، العمل فيها بما نهى الله جل ثناؤه عنه، وتضييع ما أمر الله بحفظه، فذلك جملة الإفساد"^(١). وجاء فيه أيضاً في موضع آخر: "وأما قوله ﴿وَيَسْعُونَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا﴾، فإنه يعني: ويعملون في أرض الله بالمعاصي من إخافة سبيل عباده المؤمنين به، أو سبل ذمتهم، وقطع طرقهم، وأخذ أموالهم ظلماً وعدواناً، والتوثب على حرمهم فجوراً وفسوقاً"^(٢).

كما قال القرطبي^(٣) - رحمه الله - أن "الفساد المعاصي وقطع السبيل والظلم، أي صار هذا العمل مانعاً من الزرع والعمارات والتجارات"^(٤). وبذلك تكون مخالفة تدمير عناصر النقل الجوي إحدى جرائم الإفساد في الأرض التي جاء النهي عنها في كتاب الله عز وجل وسنة نبيه صلى الله عليه وسلم، وهذا ما يدل عليه قوله تعالى ﴿إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعُونَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خِلَافٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا وَلَهُمْ فِي الْآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ﴾^(٥).

(١) - جامع البيان في تأويل القرآن، محمد بن جرير الطبري، (٢٨٩/١)، مرجع سابق.

(٢) - المرجع السابق (٢٥٧/١٠).

(٣) - محمد بن أحمد بن أبي بكر الأنصاري الخزرجي المالكي أبو عبد الله القرطبي، من كبار المفسرين، من أهل قرطبة، مصنف التفسير المشهور (جامع أحكام القرآن والمبين لما تضمنه من السنة و آي القرآن)، وله كتاب (التذكار في أفضل الأذكار) وضعه على طريقة «التبيان» للنووي، لكن هذا أتم منه وأكثر علماً، وله تأليف وتعليق مفيدة غير هذه، ومن شيوخه: ابن رواج، وابن الجمزي، ومن تلاميذه: ولده شهاب الدين أحمد، قال الذهبي: إمام متقن متبحر في العلم، له تصانيف مفيدة، تدل على إمامته وكثرة اطلاعه ووفور فضله، توفي سنة ٦٧١. ينظر: طبقات المفسرين، محمد بن علي بن أحمد شمس الدين الداودي المالكي، (٦٩/٢)، دون طبعة، دار الكتب العلمية، بيروت.

(٤) - الجامع لأحكام القرآن، أبو عبد الله محمد بن أحمد القرطبي، (٤٠/١٤)، تحقيق هشام سمير البخاري، الطبعة ١٤٢٣هـ، دار عالم الكتب للنشر، الرياض.

(٥) - سورة المائدة: الآية رقم ٣٣.

فالأية الكريمة وصفت الساعي في الأرض فساداً، سواء بتدمير عناصر النقل الجوي أو غيره من الإفساد؛ بأنه محارب لله ورسوله، وهذا من باب إظهار عظم الجرم الذي اقترفه المفسد، وإلا فإن محاربة الله عز وجل محالة وغير ممكنة^(١)، ووصف المفسدين في الأرض بأنهم محاربون لله ورسوله كافٍ في الحقيقة لبيان تجريم الشريعة الإسلامية الاعتداء على عناصر النقل الجوي بالتدمير والتخريب والتعطيل، وهذا فضلاً عن العقوبات التي ذكرت في الآية من القتل والصلب والقطع، فإنها تدل بوضوح على جسامة التجريم وبشاعة المعصية.

ويقول الله تعالى: ﴿وَإِذَا تَوَلَّى سَعَى فِي الْأَرْضِ لِيُفْسِدَ فِيهَا وَيُهْلِكَ الْحَرْثَ وَالنَّسْلَ وَاللَّهُ لَا يُحِبُّ الْفُسَادَ (٢٠٥) وَإِذَا قِيلَ لَهُ اتَّقِ اللَّهَ أَخَذَتْهُ الْعِزَّةُ بِالْإِثْمِ فَحَسْبُهُ جَهَنَّمُ وَلَبِئْسَ الْمِهَادُ﴾^(٢). في هذه الآية جاء النص صراحة على عدم الدخول في محبة الله لمن يفسد في الأرض أو يهلك الحرث والنسل، بل جاءت الآية أيضاً بالوعيد والخلود في نار جهنم لهم، ولا شك أن تدمير عناصر النقل الجوي لا يمكن اعتباره إلا فساداً في الأرض؛ لأنه لا يخلو من إهلاك الحرث والنسل، فيأخذ مرتكبو التدمير هنا الحكم نفسه الوارد في الآية.

وقد جاءت السنة النبوية أيضاً بما يدل على تجريم التعرض للنقل الجوي بالتدمير أو التخريب أو التعطيل، والنهي عن هذا الفعل، ومن ذلك قول الرسول صلى الله عليه وسلم: (إن دماءكم وأموالكم وأعراضكم وأبشاركم عليكم حرام)^(٣)، فهنا نص الحديث بعبارة صريحة في الدلالة على تحريم الاعتداء على الأنفس وتحريم أخذ المال، سواء أكان مالاً عاماً أم خاصاً دون حق مشروع أو التسبب في إتلافه، وكذلك دل على حرمة الأعراض والأبشار، ولا يخفى أن

(١) - ينظر: جرائم الإفساد في الأرض وعقوبتها في الفقه والنظام، علي بن محمد الكندري، ص ٢٨١، بحث دكتوراه لعام ١٤٢٠هـ، مقدم لقسم السياسة الشرعية في المعهد العالي للقضاء التابع لجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض.

(٢) - سورة البقرة: الآية رقم ٢٠٥، ٢٠٦.

(٣) - أخرجه البخاري في صحيحه، باب قول النبي صلى الله عليه وسلم: (لا ترجعوا بعدي كفاراً يضرب بعضكم رقاب بعض)، (٥٠/٩)، حديث رقم ٧٠٧٨، مرجع سابق.

الاعتداء على عناصر النقل الجوي فيه تدمير للأموال والممتلكات العامة والخاصة وإراقة للدماء، والحديث نص صريح في تحريم هذه الأفعال جميعها.

كما ورد عن الرسول صلى الله عليه وسلم أنه قال: (لا يحل لمسلم أن يروع مسلماً)^(١)، فالحديث هنا نص في النهي عن ترويع المسلمين الآمنين، وجريمة تدمير عناصر النقل الجوي لا تخلو من ترويع مستخدمي الطيران المدني، وبث الخوف والهلع والذعر في نفوسهم.

كما أن علماء المملكة العربية السعودية تطرقوا لجرائم التفجير والتخريب والإتلاف، سواء أكانت هذه الجرائم واقعة على النقل الجوي أم غيره من القطاعات، واعتبروا هذه الجرائم من الإفساد في الأرض، ونوع من أنواع الحراقة المعاقب عليها بالقتل، فجاء قرارهم بذلك بالإجماع بما نصه: " فإن المجلس يقرر بالإجماع: - أولاً: من ثبت شرعاً أنه قام بعمل من أعمال التخريب والإفساد في الأرض التي تزعزع الأمن بالاعتداء على الأنفس والممتلكات الخاصة أو العامة، كنسف المساكن أو المساجد أو المدارس أو المستشفيات والمصانع والجسور ومخازن الأسلحة والمياه والموارد العامة لبيت المال كأنابيب البترول ونسف الطائرات أو خطفها ونحو ذلك، فإن عقوبته القتل لدلالة الآيات المتقدمة على أن مثل هذا الإفساد في الأرض يقتضي إهدار دم المفسد ولأن خطر هؤلاء الذين يقومون بالأعمال التخريبية وضررهم؛ أشد من خطر وضرر الذي يقطع الطريق؛ ويعتدي على شخص ويقتله أو يأخذ ماله، وقد حكم الله عليه بما ذكر في آية الحراقة"^(٢).

(١) - أخرجه أبو داود في سننه، باب من يأخذ الشيء على المزاح، (٣٠١/٤)، حديث رقم ٥٠٠٤، قال الألباني: حديث صحيح. ينظر: سنن أبي داود، أبو داود سليمان بن الأشعث بن إسحاق السجستاني، تحقيق: محمد محيي الدين عبد الحميد، بدون طبعة، المكتبة العصرية، بيروت. غاية المرام في تخريج أحاديث الحلال والحرام، محمد ناصر الدين الألباني، ص ٢٥٧، الطبعة الثالثة ١٤٠٥هـ، المكتب الإسلامي، بيروت.

(٢) - قرار هيئة كبار العلماء، رقم ١٤٨ وتاريخ ١٢/١/١٤٠٩هـ، نُشر بالجريدة الرسمية أم القرى في العدد رقم ٣٢٢٤ وتاريخ ٢١/١/١٤٠٩هـ.

ولما سبق يتبين أن مخالفة نظام الطيران المدني بتدمير عناصر النقل الجوي أو التهديد بها هي فعل مجرم في الفقه الإسلامي وسلوك يرتب على فاعله العقوبة الشرعية.

كما يتبين أيضاً موافقة أحكام النظام السعودي لما جاء في الفقه الإسلامي من أحكام لجريمة تدمير عناصر النقل الجوي والتهديد بها.

المطلب الثاني: الركن المادي.

كأي جريمة يشترط لجريمة تدمير عناصر النقل الجوي توفر ركنها المادي بجانب الركن الشرعي والمعنوي لتقوم المسؤولية الجنائية بحق الجاني، والركن المادي هو: إتيان الأفعال أو الأقوال التي ورد فيها نهي وُقُرت لها عقوبة تطبقها السلطة القضائية^(١)، ويتحلل الركن المادي إلى ثلاثة عناصر: الأول: السلوك الإجرامي، والثاني: النتيجة الإجرامية، والثالث: العلاقة السببية، أما الأعمال التحضيرية التي تسبق السلوك الإجرامي وتمهد له، فإنها لا تدخل في عناصر الركن المادي للجريمة وإن كان معاقباً عليها في بعض الحالات^(٢).

ويقصد بالسلوك الإجرامي كعنصر من عناصر الركن المادي ما يمارسه الجاني من نشاط إرادي، وهذا النشاط قد يتمثل في مواقف إيجابية أو سلبية معاقب عليها، وذلك لمساسها بالمصالح المحمية فقهاً ونظاماً^(٣). وإذا ما أردنا معرفة السلوك الإجرامي في جريمة تدمير عناصر النقل الجوي، بعد إمعان النظر في الركن الشرعي فقهاً ونظاماً، نجد أن السلوك المكون لهذه الجريمة يتصف بالطبيعة المادية، ويتمثل في صور عديدة، ومن هذه الصور استخدام مادة متفجرة

(١) - ينظر: الجريمة والعقوبة في الفقه الإسلامي، محمد أبو زهرة، (٢٧٢/١)، طبعة ٢٠٠٦م، دار الفكر العربي للنشر.

(٢) - ينظر: قانون العقوبات النظرية العامة للجريمة، علي محمود علي، (٢٨١/١)، الطبعة الثانية ١٤٢٩هـ، طبع أكاديمية شرطة دبي.

(٣) - ينظر: الجريمة أحكامها العامة في الاتجاهات المعاصرة والفقه الإسلامي، عبدالفتاح خضر، ص ٤٧، بدون رقم طبعة، مطبعة معهد الإدارة العامة.

لتدمير صالات الوصول أو صالات المغادرة للركاب، أو استخدامها لتدمير مدرجات هبوط أو إقلاع الطائرات، ولا فرق بين التدمير الكامل في ذلك أو التدمير الجزئي على قيام الجريمة، لأن كليهما يؤدي إلى خسائر مادية أو بشرية، أو يؤدي فقط إلى تعريض سلامة قطاع الطيران المدني ومرتابيه للخطر على أقل تقدير، وكلاهما جريمة.

وقد لا يتخذ السلوك المكون لهذه الجريمة صورة استخدام مادة متفجرة، فيتمثل أحياناً في استخدام النار المحرقة، فيأتي الجاني ويضرم النار في محطات الوقود داخل المطار، أو يضرم النار في آليات النقل والمواصلات، أو غير ذلك من منشآت ومرافق المطار.

وقد لا يستخدم الجاني لتدمير عناصر النقل الجوي مادة متفجرة أو النار، بل يستخدم جهازاً إلكترونياً له قدرة على اختراق شبكات الاتصال، فيؤثر على أجهزة الملاحة الجوية، ويتسبب في قطع الاتصال بالطائرات، وبذلك يدخلها في خطورة، وهي في حالة طيران أو في الخدمة، أو يعطل هذه الطائرات تماماً عن تقديم الخدمة التي وضعت من أجلها، وهذا ما يكفي لتوافر السلوك المكون لجريمة تدمير عناصر النقل الجوي^(١).

كما يعد التهديد بإحدى صور السلوك الاجرامي السابقة كافياً لتوافر السلوك المكون للجريمة، مادام أن التهديد يتحقق به قيام احتمال تعرض سلامة قطاع الطيران المدني للخطر المنصوص عليه نظاماً.

(١) - ينظر: الوافي في الحماية الجنائية للنقل الجوي، محمد نصر القطري، ص ١٢٤، طبعة ١٤٣٤هـ، دار النهضة العربية للنشر.

وبغض النظر عن وسيلة الاعتداء على عناصر النقل الجوي وبأي طريقة كانت؛ فإنه يكفي لتوافر السلوك المكون للجريمة مجرد الانتقاص من القيمة المالية لعناصر النقل الجوي ولو بشيء يسير إذا كان ذلك يعرض أو يحتمل أن يعرض سلامة قطاع الطيران المدني للخطر^(١).

ووفقاً لما نص عليه النظام السعودي يتوفر السلوك المكون لجريمة تدمير أي من عناصر النقل الجوي، سواءً اقترفه الفاعل الأصلي، أو اقترفه معه شريك آخر أو شركاء، فتقوم المسؤولية بحق الجميع على أساس ارتكابهم لجريمة تامة، كما أن مجرد الشروع في إتيان السلوك المكون للجريمة كافٍ أيضاً لقيام المسؤولية الجنائية، حيث إن النظام السعودي ساوى في التجريم بين كل من يرتكب أو يشرع أو يشارك شخصاً يشرع أو يرتكب إحدى صور السلوك المكون لجريمة تدمير أي من عناصر النقل الجوي^(٢).

وأما العنصر الثاني من عناصر الركن المادي، فهو النتيجة الإجرامية، والنتيجة الإجرامية هي المحصلة التي يسببها السلوك الإجرامي، وتقع على شخص آخر أو على المجتمع بمفهومه الواسع^(٣)، والنتيجة الإجرامية في جريمة الاعتداء على عناصر النقل الجوي ليست بالوقوع الفعلي للتدمير فقط، سواء أكان التدمير كاملاً أم جزئياً، بل تتحقق النتيجة الإجرامية أيضاً بحصول التخريب وهو الإلتلاف العشوائي غير المنظم، وتتحقق كذلك بمجرد الترويع والتهديد أو بمجرد التعريض للخطر، وبذلك تتوفر النتيجة الإجرامية بأدنى ضرر وأقل خطر قد يقع على عناصر النقل الجوي.

(١) - ينظر: الحماية الجنائية الموضوعية لعناصر النقل الجوي والمائي والبري من التعريض للخطر، حازم حسن الجمل، ص ١٧٣، الطبعة الأولى ٢٠١٠م، دار الفكر والقانون.

(٢) - ينظر: المادة رقم ١٥٤، نظام الطيران المدني السعودي، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: الأحكام العامة في القانون الجنائي الأنجلو أمريكي، رمزي رياض عوض، ص ٥٣، طبعة ٢٠٠٧م، دار النهضة العربية للنشر.

أما العنصر الثالث من عناصر الركن المادي، فهو العلاقة السببية، وعُرفت العلاقة السببية بأنها: "الرابطة القائمة بين السلوك الإجرامي والنتيجة الإجرامية" (١)، وبذلك تعد السببية بدورها هي الرباط الذي يصل بين قطبين: أحدهما السلوك الإجرامي الذي يمثل دور السبب، والآخر النتيجة الإجرامية وتمثل دور الأثر المترتب على هذا السبب. وبهذه الكيفية يمكننا إسناد النتيجة الإجرامية إلى السلوك الذي ارتكبه الجاني باعتباره السبب الذي أحدثها، لتتمكن بعد ذلك من معرفة مدى مسؤوليته الجنائية عن النتيجة الإجرامية، وبهذا تساعد السببية في بناء الركن المادي لجريمة الجاني، وتحدد نطاق إسناد النتيجة الإجرامية إلى السلوك الإجرامي الذي كان هو السبب في وقوعها، كما أنها تساعد في تحديد إطار المسؤولية الجنائية عن هذه النتيجة (٢).

فرابطة السببية إذن في جريمة تدمير عناصر النقل الجوي هي أن يثبت أن تدمير أي عنصر من عناصر النقل الجوي - سواء أكان كلياً أم جزئياً- أو تعريضه للخطر، أو التهديد بذلك؛ كان نتيجة لمقارفة السلوك الإجرامي الذي قام به الجاني، وأن هذه النتيجة ما كانت تقع لولا هذا السلوك، وبذلك تقوم المسؤولية الجنائية بحقه، ويستحق العقوبة المناسبة لذلك.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

إن إثبات السلوك الإجرامي لا يعد كافياً لإسناد الجريمة مادياً إلى شخص معين، إذ هو مرتكب لهذا السلوك عن طريق الرابطة السببية الموضوعية، التي تصل بين السلوك والنتيجة الإجرامية، بل يلزم لقيام المسؤولية الجنائية في حقه إمكان إسناد الجريمة إليه معنوياً بحيث تتوافر بين الجاني والجريمة رابطة نفسية، وهذه الرابطة النفسية تتمثل في صورة إرادة عمدية تصدر عن الجاني

(١) - شرح قانون العقوبات القسم العام، النظرية العامة للجريمة، محمد صبحي نجم، ص ٢٠٢، الطبعة الأولى ٢٠٠٠م، مكتبة دار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان.

(٢) - ينظر: الأحكام العامة للنظام الجنائي في الشريعة الإسلامية والقانون، عبدالفتاح مصطفى الصفي، ص ١٦٩، بتصرف، مرجع سابق.

بطوعه واختياره وتسمى بالقصد الجنائي، أو تتمثل في صورة إرادة حاملة تصدر عن الجاني بطريقة غير مقصودة وتسمى بالخطأ غير العمدي^(١).

والقصد الجنائي هو "الركن المعنوي للجريمة وله عدة أسماء هي: الركن الأدبي، والخطيئة، والإذنب، والعصيان، والإرادة الخاطئة، والخطأ بمعناه الواسع، وبصرف النظر عن تلك الأسماء فجميعها تتلاقى في أنها تطلق للإفصاح عن الموقف النفسي للجاني بخصوص ما بدر منه من سلوك ظاهر، كما تتلاقى أيضاً هذه الأسماء في أن الموقف النفسي متى انعدم فالجريمة لا تقوم لفقدان القيمة القانونية للسلوك ولنتيجته، كما لا يترتب عليه أثر ومن ثم لا عقوبة عليه"^(٢).

وقد عرف الفقهاء القصد الجنائي بأنه: "تعمد إتيان الفعل المحرم، أو تركه مع العلم بأن الشارع يجرم الفعل أو يوجبه"^(٣).

وعلى ذلك لا تقوم المسؤولية الجنائية بحق شخص بمجرد إتيان السلوك المكون لجريمة تدمير عناصر النقل الجوي أو التهديد بها، بل لا بد من توافر الركن المعنوي فيها وهو القصد الجنائي، والمقصود به هنا القصد الجنائي العام، وليس الخاص، لأن تدمير أي من عناصر النقل الجوي أو التهديد بها جريمة عمدية؛ ولأن المنظم السعودي لم يشترط توافر نية خاصة عند ارتكاب هذه الجريمة، بل أقامها بحق الجاني ولو لم تتحقق نتيجة إجرامية فعلية حسب منطوق النظام^(٤)، وهذا في حالة ما إذا كان الجرم مجرد التعريض للخطر دون وقوع الضرر، أو مجرد التهديد فقط، أو في حالة الشروع.

(١) - الجريمة أحكامها العامة في الاتجاهات المعاصرة والفقهاء الإسلامي، عبد الفتاح خضر، ص ٢٤٣، بتصرف، مرجع سابق.

(٢) - الأحكام العامة للنظام الجنائي في الشريعة الإسلامية والقانون، عبد الفتاح مصطفى الصيفي، ص ٢٨٤، مرجع سابق.

(٣) - التشريع الجنائي الإسلامي، عبد القادر عودة، ص ٢٤١، مرجع سابق.

(٤) - ينظر: المادة رقم ١٥٤، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

والقصد الجنائي العام في الجرائم هو ممارسة الجاني للسلوك المادي، وهو يعلم بوقائع الجريمة، وبذلك يتوافر القصد الجنائي العام كلما تعمد الجاني ارتكاب الفعل المحظور وهو عالم بحظره^(١)، ولا يكون ذلك إلا بعد توافر عنصري العلم والإرادة لدى الجاني:-

١- العلم:

يقصد به أن يكون الجاني عالماً بالسلوك المكون لجريمة تدمير عناصر النقل الجوي أو التهديد بها من أقوال أو أفعال، وعالماً بأنه محرم شرعاً ونظاماً ومعاقب عليه، وأن يعلم بأن ما يقوم به يعد اعتداءً بمفهومه الواسع، فلا بد من العلم لتوافر القصد الجنائي العام، وذلك لعموم قوله تعالى: ﴿وَمَا كُنَّا مُعَذِّبِينَ حَتَّى نَبْعَثَ رَسُولًا﴾^(٢). وقوله تعالى: ﴿وَمَا أَرْسَلْنَاكَ إِلَّا كَافَّةً لِلنَّاسِ بَشِيرًا وَنَذِيرًا وَلَكِنَّ أَكْثَرَ النَّاسِ لَا يَعْلَمُونَ﴾^(٣).

يقول ابن قدامة^(٤) رحمه الله: " والثالث: أن يكون عالماً بالتحريم، ولا حد على من جهل التحريم، لما روي عن عمر وعلي رضي الله عنهما أنهما قالوا: لا حد إلا على من علمه^(٥)، وروى سعيد بن المسيب: ذكر الزنا بالشام فقال رجل: زنت البارحة، قالوا: ما تقول؟، فقال:

(١) - ينظر: التشريع الجنائي الإسلامي، عبد القادر عودة، ص ٢٤٤، مرجع سابق.

(٢) - سورة الإسراء: الآية رقم ١٥.

(٣) - سورة سبأ: الآية رقم ٢٨.

(٤) - هو أبو محمد عبدالله بن أحمد بن محمد بن قدامة بن مقدم بن نصر المقدسي الجَمَاعيلي شيخ المذهب، من شيوخه: والده أحمد بن محمد بن قدامة، وعبدالقادر بن عبدالله الجيلي، وتفقه على يديه الكثير منهم: الحافظ أبو إسحاق إبراهيم بن علي بن أحمد الواسطي، وأحمد بن إبراهيم بن عبدالواحد المقدسي، قال أبو شامة: كان شيخ الحنابلة موفق الدين إماماً من أئمة المسلمين، وعالماً من أعلام الدين في العلم والعمل، وصنّف كتباً حسناً في الفقه وغيره، عارفاً بمعاني الأخبار والآثار، وقال ابن رجب: كان كثير المتابعة للمنقول في باب الأصول وغيره، لا يرى إطلاق ما لم يؤثر من العبارات، ومن تصانيفه: المغني وهو أكبر كتبه ومن كتب الإسلام المعدودة، وروضة الناظر وجنة المناظر. ينظر: شذرات الذهب في أخبار من ذهب، عبدالحفي بن أحمد بن محمد ابن العماد، (١٥٥/٧)، تحقيق: محمود الأرناؤوط، خرج أحاديثه: عبد القادر الأرناؤوط، الطبعة الأولى ١٤٠٦ هـ، دار ابن كثير.

(٥) - إرواء الغليل في تخريج أحاديث منار السبيل، محمد ناصر الدين الألباني، (٧ / ٣٤٢)، حديث رقم ٢٣١٤، وقال الألباني: حديث ضعيف، الطبعة الأولى ١٣٩٩ هـ، المكتب الإسلامي، بيروت.

أو حرمه الله؟ ما علمت أن الله حرمه، فكتب إلى عمر، فكتب: إن كان يعلم أن الله حرمه فحدوه، وإن لم يكن يعلم فعلموه فإن عاد فحدوه^(١)، وسواء جهل بتحريم الزنا، أو تحريم عين المرأة، مثل أن تزف إليه غير زوجته فيظنها زوجته، أو يُدفع إليه غير جاريتها فيظنها جاريتها، أو يجد على فراشه امرأة يحسبها زوجته أو جاريتها، فيطأها فلا حد عليه، لأنه غير قاصد لفعل محرم، ومن ادعى الجهل بتحريم الزنا ممن نشأ بين المسلمين لم يصدق، لأننا نعلم كذبه، وإن كان حديث عهد بالإسلام أو بإفاقة من جنون أو ناشئاً ببادية بعيدة عن المسلمين صدق، لأنه يحتمل الصدق فلم يجب الحد مع الشك في الشرط، وإن ادعى الجهل بتحريم شيء من الأنكحة الباطلة ككناح المعتدة أو وطء الجارية المرهونة بإذن الراهن وادعى الجهل بالتحريم قبل، لأن تحريم ذلك يحتاج إلى فقه، ويحتمل ألا يقبل إلا ممن يقبل قوله في الجهل بتحريم الزنا، لأنه زنا والأول أصح، لما روى عن عبيد بن نضلة قال: رفع إلى عمر رضي الله عنه امرأة تزوجت في عدتها فقال: هل علمتما؟ فقالا: لا، قال: لو علمتما لرجمتكما، فجلده أسواطاً ثم فرق بينهما، وإن ادعى الجهل بانقضاء العدة قبل، إذا كان يحتمل ذلك لأنه مما يخفى^(٢).

وعلى ذلك ينتفي القصد الجنائي العام لدى الجاني متى كان جاهلاً بتحريم الفعل، لأن ذلك من المبادئ الشرعية التي تقرر عدم المؤاخظة على الأفعال المحرمة إلا إذا كان الجاني عالماً علماً تاماً بتحريمه، ومع ذلك يكفي في العلم بالتحريم إمكان حصوله، فمتى كان الإنسان بالغاً عاقلاً، وكانت سبل المعرفة ميسرة بأن يعلم ما حرم الله عليه إما بالرجوع إلى النصوص الشرعية إذا كان قادراً على ذلك، أو بسؤال العلماء والفقهاء اعْتَبَر عالماً بالأفعال المحرمة، ولم يصح منه الدفع بالجهل أو عدم العلم، ولهذا يقول الفقهاء لا يقبل في دار الإسلام العذر بالجهل الأحكام،

(١) - ذكره الإمام إسماعيل بن عمر بن كثير الشافعي في مؤلفه، مسند الفاروق أمير المؤمنين أبي حفص عمر بن الخطاب رضي الله عنه وأقواله على أبواب العلم، كتاب الحدود، (٢/٥٠٥)، قال المحقق: إسناده صحيح، تحقيق د. عبد المعطي قلعجي، الطبعة الأولى ١٤١١هـ، دار الوفاء للطباعة والنشر والتوزيع، المنصورة.

(٢) - الكافي، موفق الدين أبو محمد عبد الله بن أحمد بن قدامة، (٥/٣٨٠)، تحقيق عبد الله بن عبد المحسن التركي، الطبعة الأولى ١٤١٨هـ، دار هجر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان.

وبذلك تشترط الشريعة الإسلامية إمكان العلم فقط لا تحققه فعلاً، لأن ذلك يسبب استغلال الجهل من قبل الجناة للإفلات من عقوبة جرمهم، ويفتح باب الجهل على مصراعيه، ويعطل تنفيذ النصوص^(١).

وأما شرح الأنظمة فقد فرقوا بين نوعين من العلم: العلم بالقانون، والعلم بالوقائع :-

أ - العلم بالقانون:

"الأصل عدم جواز الاعتذار بجهل القانون، ويترتب على ذلك أنه لا يجوز للجاني أن يدفع التهمة عنه، بأنه لم يكن يعلم بالقاعدة القانونية، ولكن الأخذ بهذا الأصل على إطلاقه، من شأنه أن يؤدي إلى الإدانة في بعض الأحوال، رغم توافر حسن نية المتهم الذي كان يعتقد بمشروعية الجرم المرتكب، مع تأسيس اعتقاده على أسباب معقولة، ويتصور ذلك بكثرة في نطاق الجرائم المستحدثة كجريمة الشيك بلا رصيد، أو بعض الجرائم المالية و الاقتصادية التي تختلف قواعد تجريمها وشروط العقاب عليها من بلد إلى بلد، بل والتي قد تمثل جريمة في بلد ما، ولا تعتبر كذلك في بلد آخر"^(٢).

ولذلك قال بعض شراح الأنظمة أنه لا يشترط لقيام عنصر العلم كون الجريمة المقترفة معاقباً عليها في القانون، بل يكفي لقيام هذا العنصر مجرد تعارض الأفعال الجرمية مع النظام القانوني المتعارف عليه بين أفراد المجتمع، أو أن هذه الأفعال قد ترتب عليها آثار وأضرار مست حقوق الآخرين ومصالحهم، أو أن هذه الأفعال كان من الواجب عدم ارتكابها^(٣).

(١) - ينظر: التشريع الجنائي الإسلامي، عبد القادر عودة، ص ٢٥٤، بتصرف، مرجع سابق.

(٢) - الجريمة أحكامها العامة في الاتجاهات المعاصرة والفقهاء الإسلامي، عبد الفتاح خضر، ص ٢٨١، مرجع سابق.

(٣) - قانون العقوبات القسم العام، مأمون سلامة، ص ٣٠٩، بتصرف، الطبعة ١٩٧٩م، دار الفكر العربي، القاهرة.

والجدير بالذكر هنا أن جريمة تدمير عناصر النقل الجوي والتهديد بها لا تعد من الجرائم المستحدثة التي قد يلجأ مرتكبوها إلى الدفع بعدم العلم، بل هي من الجرائم التقليدية غير المستحدثة كالزنا، والسرقه، والجرح، والضرب، التي تعارفت على تجريمها أكثر القوانين المقارنة.

ب - العلم بالوقائع:

وقد عرف بعض الشراح العلم بالوقائع بأنه: "إحاطة الجاني بجميع العناصر القانونية المكونة للجريمة، وفق النموذج الإجرامي المحدد لها، بحيث إذا جهل الجاني أحد هذه العناصر، أو غلط بشأنها، انتفى لديه القصد الجنائي" (١).

والجهل أو الغلط الذي يستطيع الجاني الدفع به لنفي العلم عن الوقائع على نوعين، الأول يتعلق بالوقائع الجوهرية، والآخر يتعلق بالوقائع غير الجوهرية.

أما الجهل أو الغلط في الوقائع الجوهرية فإنه يؤدي إلى انعدام عنصر العلم، وبذلك لا يتوفر الركن المعنوي في الجريمة، مثل الجهل أو الغلط في محل الجريمة كالإنسان الحي في القتل، ومثل الجهل أو الغلط في ركن من أركان الجريمة كإثبات بيانات غير صحيحة في محرر اعتقد الفاعل أنها صحيحة.

وأما النوع الآخر وهو الجهل أو الغلط في الوقائع غير الجوهرية، فلا أثر له، وذلك مثل الغلط في شخصية المجني عليه، فيعتقد أنه زيد ويتبين أنه عمر (٢).

وبذلك يكون عنصر العلم الذي تطرق إليه شراح الأنظمة موجوداً في الشريعة الإسلامية منذ أكثر من أربعة عشر قرناً.

(١) - الجريمة أحكامها العامة في الاتجاهات المعاصرة والفقہ الإسلامي، عبد الفتاح خضر، ص ٢٨٤، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المرجع السابق، ص ٢٨٤ و ٢٨٦.

٢- الإرادة:

يقصد بالإرادة: " أن يكون الجاني في حالة نفسية عالية تمكنه ساعة ارتكاب الجريمة من تحقيق قصده الجرمي " (١).

كما عرفها بعض الشراح بأنها " ذلك النشاط النفسي، الذي يهدف إلى تحقيق السلوك الإجرامي، والنتيجة الإجرامية، باختيار حر، وعلى ذلك لا يكفي القول بأن المقصود هو إرادة النشاط أو السلوك، وإنما لا بد أن تكون الإرادة متجهة إلى النشاط المتمثل في السلوك، وإلى النتيجة كذلك " (٢).

والإرادة المطلوبة بهذا المعنى تتحقق في الجاني متى اتجهت إلى مباشرة السلوك المكون لجريمة تدمير عناصر النقل الجوي من أقوال أو أفعال، كما يشترط في هذه الإرادة الإدراك والاختيار حتى يمكن الاعتداد بها في قيام المسؤولية الجنائية عند اقرار السلوك الإجرامي، وأن تكون صحيحة ومعتبرة شرعاً، وخالية من موانع المسؤولية.

وعلى ذلك لا تقوم المسؤولية الجنائية بحق الجاني إذا كان مكرهاً لانتفاء الإرادة الصحيحة، لقوله تعالى: ﴿مَنْ كَفَرَ بِاللَّهِ مِنْ بَعْدِ إِيمَانِهِ إِلَّا مَنْ أُكْرِهَ وَقَلْبُهُ مُطْمَئِنٌّ بِالْإِيمَانِ وَلَكِنْ مَنْ شَرَحَ بِالْكُفْرِ صَدْرًا فَعَلَيْهِمْ غَضَبٌ مِنَ اللَّهِ وَهُمْ عَذَابٌ عَظِيمٌ﴾ (٣).

وكذلك قوله تعالى: ﴿إِنَّمَا حَرَّمَ عَلَيْكُمُ الْمَيْتَةَ وَالْدَّمَ وَالْحَمَّ الْخَنِزِيرِ وَمَا أُهْلَ بِهِ لِغَيْرِ اللَّهِ فَمَنْ اضْطُرَّ غَيْرَ بَاغٍ وَلَا عَادٍ فَلَا إِثْمَ عَلَيْهِ إِنَّ اللَّهَ غَفُورٌ رَحِيمٌ﴾ (٤).

(١) - الفقه الجنائي الإسلامي القسم العام، فتحي الخماسي، ص ٢٨٩، الطبعة الأولى ١٤٢٥ هـ، دار قتيبة.
(٢) - الجريمة أحكامها العامة في الاتجاهات المعاصرة والفقه الإسلامي، عبدالفتاح خضر، ص ٢٨٠، مرجع سابق.
(٣) - سورة النحل: الآية رقم ١٠٦.
(٤) - سورة البقرة: الآية رقم ١٧٣.

وعن ابن عباس رضي الله عنه عن النبي صلى الله عليه وسلم: (إن الله وضع عن أمتي الخطأ والنسيان وما استكرهوا عليه)^(١).

والإكراه هو: " اسم لفعل يفعله المرء بغيره، فينتفي به رضاه، أو يفسد به اختياره، مع بقاء أهليته " ^(٢).

ويشترط في الإكراه حتى يكون مانعاً من موانع المسؤولية أربعة شروط:

١- أن يكون المُكْرَه قادراً على تحقيق ما هدد به؛ لأن الإكراه لا يتحقق إلا عند القدرة، أما إذا كان المُكْرَه غير قادر على تحقيق ما هدد به، فإن المُكْرَه يكون مسئولاً جنائياً؛ لأن إرادته لم تتأثر بشيء.

٢- أن يقع في نفس المُكْرَه وغالب ظنه أنه لو لم يستجب لرغبة المُكْرَه لتحقق ما هدد به.

٣- أن تكون وسيلة التهديد تتضمن إيلاماً كالضرب المبرح، والسجن الطويل، أو إتلافاً للجسم، أو أحد الأعضاء، أو المال، أما السب والشتم ونحوهما فلا قيمة لهما.

٤- أن يكون الفعل الذي أُكْرَه عليه الشخص معصية بذاته، وأن يكون ممتنعاً عن إتيان هذه المعصية قبل الإكراه ^(٣).

(١) - أخرجه ابن ماجه في سننه، باب طلاق المكره والناسي، (٦٥٩/١)، حديث رقم ٢٠٤٥، وقال الألباني: حديث صحيح، ينظر: سنن ابن ماجه، أبو عبدالله محمد بن يزيد القزويني الشهير بابن ماجه، تحقيق محمد فؤاد عبدالباقي، تعليق الألباني، بدون طبعة، نشر دار إحياء الكتب العربية وفيصل عيسى البابي الحلبي.

(٢) - الجوهرة النيرة على مختصر القدوري، أبو بكر بن علي بن محمد الحنفي، (٢٥٣/٢)، الطبعة الأولى ١٣٢٢هـ، نشر المكتبة الخيرية.

(٣) - ينظر: المغني، أبو محمد عبد الله بن محمد بن قدامة، (٣٥٣/١٠)، بدون طبعة، نشر عام ١٣٨٨هـ، مكتبة القاهرة. حاشيتا القليوبي وعميرة، (٣٣٢/٣)، الطبعة الثالثة ١٣٧٥م، شركة مكتبة ومطبعة البابي الحلبي وأولاده.

كما تنتفي الإرادة المعتبرة شرعاً عن الصغير المميز وغير المميز، ومن ثم لا تقوم المسؤولية الجنائية بحقه لقوله تعالى: ﴿وَإِذَا بَلَغَ الْأَطْفَالُ مِنْكُمُ الْحُلُمَ فَلْيَسْتَأْذِنُوا كَمَا اسْتَأْذَنَ الَّذِينَ مِنْ قَبْلِهِمْ كَذَلِكَ يُبَيِّنُ اللَّهُ لَكُمْ آيَاتِهِ وَاللَّهُ عَلِيمٌ حَكِيمٌ﴾ (١).

وقد روي عن علي رضي الله عنه أن النبي صلى الله عليه وسلم قال: (رفع القلم عن ثلاثة: عن النائم حتى يستيقظ، وعن الصبي حتى يحتلم، وعن المجنون حتى يعقل) (٢).

يقول الآمدي (٣) -يرحمه الله-: "اتفق العقلاء على أن شرط المكلف أن يكون بالغاً عاقلاً فاهماً للتكليف؛ لأن التكليف خطاب، وخطاب من لا عقل له ولا فهم محال" وكذلك قوله في موضع آخر "وأما الصبي المميز وإن كان يفهم ما لا يفهمه غير المميز، غير أنه أيضاً غير فاهم على الكمال ما يعرفه كامل العقل من وجود الله تعالى، وكونه متكلماً مخاطباً مكلفاً بالعبادة، ومن وجود الرسول الصادق المبلغ عن الله تعالى، وغير ذلك مما يتوقف عليه مقصود التكليف" (٤).

وينعدم القصد الجنائي العام أيضاً بحق المجنون والمعتوه، وذلك لانتفاء الإرادة الصحيحة فيهما لأنهما غير مدركين لتصرفاتهما وغير مختارين لها، ويدل على ذلك ما سبق إيراداه عن النبي صلى الله عليه وسلم، حيث قال: "رفع القلم عن ثلاثة: عن النائم حتى يستيقظ، وعن الصبي حتى

(١) - سورة النور: الآية رقم ٥٩.

(٢) - أخرجه أبو داود في سننه، باب في المجنون يسرق أو يصيب حداً، (٤/١٤١)، حديث رقم ٤٤٠٣، قال الألباني: حديث صحيح، مرجع سابق.

(٣) - علي بن محمد بن سالم التغلبي، أبو الحسن، سيف الدين الآمدي، أصولي، باحث أصله من آمد (ديار بكر) ولد بها عام ٥٥١هـ، وتعلم في بغداد والشام، وانتقل إلى القاهرة، فدرس فيها واشتهر، وحسده بعضهم فتعصبوا عليه ونسبوا إليه فساد العقيدة والتعطيل ومذهب الفلاسفة، فخرج متخفياً إلى "حماة" ومنها إلى "دمشق" وتوفي بها عام ٦٣١هـ، وله تصانيف كثيرة منها: "الإحكام في أصول الأحكام" و "أبكار الأفكار"، و "لباب الأبواب"، و "دقائق الحقائق". ينظر: الأعلام للزركلي ٤/ ٣٣٢.

(٤) - الإحكام في أصول الأحكام، علي بن محمد الآمدي، (١/٢٠١)، الطبعة الأولى ١٤٢٤هـ، دار الصميعي للنشر والتوزيع.

يحتلم، وعن المجنون حتى يعقل" (١). والمجنون هو " اختلال القوة المميزة بين الأمور الحسنة والقبیحة المدركة للعواقب، بألا تظهر آثارها وتتعلل أفعالها " (٢).

أما المعتوه فهو: " الذي اختل شعوره، بأن كان فهمه قليلاً، وكلامه مختلطاً، وتديره فاسداً" (٣)، وعلى ذلك لا يصح إسناد الجريمة معنوياً إليهما لفقدانهما الأهلية الجنائية.

وتتوافر الإرادة الصحيحة حكماً في حق السكران، ومن ثم تقوم المسؤولية الجنائية بحقه متى شرب المسكر بطوعه واختياره، ولا يصح منه الدفع بزوال العقل عند مقارفته السلوك الإجرامي، لأن زوال عقله كان بسببه وإرادته، بخلاف المجنون والمعتوه فهما لم يتسببا في زوال عقلهما، وإنما كان زواله بسبب آفة سماوية، بل إنه يعاقب على سكره، فضلاً عن سلوكه الجرمي؛ لكونه مخاطباً بأحكام الشرع (٤).

وعلى ما تقدم، فإنه متى توفر في الشخص البلوغ والعقل والاختيار والعلم، فإن إرادته تكون صحيحة، ومن ثم يؤخذ على كل تصرفاته الصادرة منه .

ولا عبرة بعد ذلك للباعث على قيام الجريمة أهو لأغراض سياسية، أو من أجل الانتقام، أو لضرب اقتصاد الدولة، أو غير ذلك، ومع ذلك تظهر أهمية الباعث على الجريمة لدى الجاني عند نظر القاضي للقضية، وتقديره للعقوبة.

(١) - سبق تخريجه ص ١٠٦ .

(٢) - رد المختار على الدر المختار شرح تنوير الأبصار، ابن عابدين محمد أمين الدمشقي، (٣ / ٢٤٣)، مرجع سابق.

(٣) - درر الحكام في شرح مجلة الأحكام، علي حيدر خواجه أمين أفندي، (٢/٦٥٨)، الطبعة الأولى ١٤١١هـ، دار الجيل.

(٤) - ينظر: كشف الأسرار عن أصول فخر الإسلام البزدوي، علاء الدين البخاري عبد العزيز أحمد محمد، (٢/٦٥٨)، تحقيق عبد الله محمود محمد، الطبعة الأولى ١٤١٨هـ، دار الكتب العلمية، بيروت.

المبحث الثاني: الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثاني: الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية.

إن الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية يعد جريمة في النظام السعودي، وهذه الجريمة كغيرها من الجرائم لا تقوم إلا بعد توافر ثلاثة أركان، وهذه الأركان هي: الركن الشرعي والركن المادي والركن المعنوي، لذا ولبيان أحكام هذه الجريمة فإني سأتكلم عن هذه الأركان الثلاثة في ثلاثة مطالب.

المطلب الأول: الركن الشرعي^(١).

يختص الركن الشرعي عن غيره من الأركان بأنه يجوي نصوصاً من النظام السعودي ونصوصاً أخرى من الفقه الإسلامي، ولذلك سأتكلم عن الركن الشرعي في فرعين: الأول سيكون للنصوص النظامية، والثاني للنصوص الفقهية.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

يقصد بالاستيلاء: " كل نشاط يصدر من الشخص ويؤدي إلى إدخال المال في حيازته"^(٢)، وقد نص المنظم السعودي على تجريم الاستيلاء على المعدات التي تستخدم لأغراض الملاحة الجوية، فجاءت المادة ١٥٤ في نظام الطيران المدني السعودي بما يلي: [١ - يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يشرع في ارتكاب أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية أو يشارك شخصاً آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل:] ثم جاء المنظم السعودي بتعداد السلوكيات المحرمة طبقاً لهذا النص، فجاء منها: [هـ - أن يستولي على معدات خدمات تسهيلات الملاحة الجوية أو أي أجهزة أو آلات أو أسلاك تكون لازمة لتأمين سلامة الطيران أو متصلة بها].

(١) - سبق أن بينت في المبحث السابق ماهية الركن الشرعي، ومنعاً للتكرار لن أقوم بذلك في هذا المبحث وما يعقبه من مباحث.

(٢) - المرصفاوي في قانون العقوبات الخاص، حسن صادق المرصفاوي، ص ٩٧، طبعة ١٩٧٨م، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية.

والملاحة الجوية هي الحركة والنشاط الجوي الذي من خلاله يقدم مرفق الطيران المدني خدماته وتسهيلاته للجمهور، وهي تقوم على أساس ثلاثة عناصر رئيسة، وتمثل هذه العناصر في الطائرة، وهي الأداة الأساسية للملاحة الجوية، وفي المجال الجوي أو الفضاء، وأخيراً في المرافق وهي المطارات والارتفاعات الجوية^(١).

وإذا ما أردنا معرفة معدات خدمات تسهيلات الملاحة الجوية الذي جرم المنظم السعودي الاستيلاء عليها، نجد أنها أي قطع أو أدوات تدخل في تركيبية أحد عناصر الملاحة الجوية السابقة، وتعد ضرورية لأداء هذه العناصر لدورها بانتظام في حركة الملاحة الجوية، ومن ذلك آليات سحب الطائرات التي تستخدم في ركنها داخل ساحة المطار، والآليات المتعلقة بشحن الطائرات وتفرغها، والمعدات الخاصة بإصلاح الأعطال والصيانة، والأجهزة السلوكية واللاسلكية المتعلقة بأعمال المراقبة الجوية، والقطع الميكانيكية والكهربائية المختلفة، وأسلاك الاتصالات والكهرباء، والوصلات الإلكترونية، وغير ذلك الكثير من المعدات والأدوات والأجزاء التي تدخل في تركيبية عناصر الملاحة الجوية السابق ذكرها، ومهمة في انتظام وسلامة حركة الملاحة الجوية.

ولم تفرق النصوص الحمائية لمعدات الملاحة الجوية بين الاستيلاء عليها بنية التملك أو بدونها، كما أنها لم تجعل للجاني صفة خاصة كأن يكون موظفاً عاماً، أو موظفاً خاصاً، أو دون وظيفة.

وطبقاً للنصوص النظامية، فإنه يفترض أن تكون المعدات أو الأشياء المستخدمة لأغراض الملاحة الجوية مملوكة للحكومة أو لأحد الأشخاص المعنوية العامة؛ لأن الملاحة الجوية مرفق يقدم خدمات وتسهيلات للجمهور عامة^(٢). وبذلك لا يمكن أن تكون الأشياء المستولى

(١) ينظر: قانون الطيران التجاري، هاني محمد دويدار، ص ١١، طبعة ١٩٧٨م، دار الجامعة الجديدة للنشر.

(٢) - ينظر: الوسيط في قانون العقوبات القسم الخاص، أحمد فتحي سرور، ص ٢٦٢، طبعة ١٩٧٢، دار النهضة العربية.

عليها عائدة ملكية الجاني وإلا انتفت الجريمة؛ لأن النصوص النظامية السابقة اشترطت لقيام الجريمة أن يكون الاستيلاء بغير حق مشروع، وملكية الشيء المستولى عليه سبب يجعل للشخص حقاً عليه، ولكني أرى أن هذا الاشتراط في غير محله؛ لأن الحصول على الحق له طرق قانونية معتبرة يمكن للشخص اللجوء إليها للظفر بحقه، وليس منها الاستيلاء المباشر، خصوصاً إذا كان ذلك يؤثر في انتظام وسلامة مرفق حيوي يقدم خدمة عظيمة الشأن على المستويين المحلي والدولي.

كما يظهر أيضاً أن النصوص النظامية سالفه الذكر تتعلق بحماية الأشياء المنقولة دون العقارات؛ لأنها نصت على المعدات والأجهزة والآلات والأسلاك فقط، في حين أن الاستيلاء على عقارات الملاحة الجوية متصور، فضلاً عن تأثير ذلك على سلامة الطيران المدني، فكان يحسن أن يضيف النظام السعودي حمايته على المنقولات والعقارات المستخدمة لحركة الملاحة الجوية.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

تطرقت الشريعة الإسلامية إلى الاستيلاء على الأموال بغير حق، وذلك في نصوص الكتاب والسنة النبوية منذ أكثر من ألف وأربعمائة سنة، وتبع ذلك مجموعة كبيرة من الفقهاء الأجلاء فتناولوا الاستيلاء بمزيد من التفصيل والبيان، وعرف الاستيلاء الخرشني^(١) من المالكية بأنه:

(١) - محمد بن عبد الله الخرشني المالكي أبو عبد الله، أول من تولى مشيخة الأزهر، نسبته إلى قرية يقال لها: أبو خراش بمحافظة البحيرة، بمصر، كان فقيهاً فاضلاً ورعاً، تلقى تعليمه على يد عدد من العلماء والأعلام، منهم: والده جمال الدين الخرشني، ويوسف الغليشي، ومن تلاميذه: إبراهيم الفيومي، وداود اللقاني، ومن تصانيفه: الشرح الكبير على متن خليل، والشرح الصغير في الزيتونة على متن خليل، ورسالة في البسملة، أقام وتوفي بالقاهرة عام ١١٠١م. ينظر: شيوخ الأزهر، شرف فوزي صالح، (٥/١)، بدون طبعة، الشركة العربية للنشر والتوزيع، الأعلام للزركلي (٣٠٣/٢)، مرجع سابق.

"بمجرد حصول الشيء المغصوب في حوز الغاصب" (١).

ويعد الاستيلاء على الأشياء المملوكة للغير دون حق مشروع جريمة معاقباً عليها في الفقه الإسلامي، ودل على ذلك نصوص كثيرة من الكتاب والسنة النبوية، ومن ذلك قوله تعالى: ﴿وَلَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ وَتُدْلُوا بِهَا إِلَى الْحُكَّامِ لِتَأْكُلُوا فَرِيقًا مِنْ أَمْوَالِ النَّاسِ بِالْإِثْمِ وَأَنْتُمْ تَعْلَمُونَ﴾ (٢).

وقال تعالى: ﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا﴾ (٣).

فالآيتان هنا نعتتا عن أكل الأموال بالباطل، ولا شك أن الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية بغير حق من أكل المال بالباطل، ولم تفرق الآية في الحكم بين أن يكون المال المستولى عليه عاماً مملوكاً للدولة، أو خاصاً مملوكاً للأفراد أو الشركات الخاصة، بل إذا ثبت النهي في المال الخاص، فإنه يثبت من باب أولى في المال العام لتعلق مصلحة الجماعة فيه.

ويقول عز وجل: ﴿وَالسَّارِقُ وَالسَّارِقَةُ فَاقْطَعُوا أَيْدِيَهُمَا جِزَاءً بِمَا كَسَبَا نَكَالًا مِنَ اللَّهِ وَاللَّهُ عَزِيزٌ حَكِيمٌ﴾ (٤).

فالآية دلت على عقوبة السرقة، وهذا يدل على تجريمها، فيقاس الاستيلاء عليها في التجريم بجامع أن كليهما فيه نقل للمال من حيازة إلى حيازة أخرى بطريق غير مشروع. وقد جاءت السنة النبوية بأحاديث كثيرة تدل على تحريم الاستيلاء على ملك الغير دون وجه

(١) - شرح مختصر خليل للخرشي، محمد عبد الله الخرشي أبو عبد الله، (٦/١٣٠)، بدون طبعة، دار الفكر للطباعة، بيروت.

(٢) - سورة البقرة: الآية رقم ١٨٨.

(٣) - سورة النساء: الآية رقم ٢٩.

(٤) - سورة المائدة: الآية رقم ٣٨.

حق، فمنها ما روي عن أبي هريرة رضي الله عنه أنه قال: قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: (لا يأخذ أحد شبراً من الأرض بغير حق إلا طوفه الله إلى سبع أرضين يوم القيامة) (١).

وروي عن رسول الله صلى الله عليه وسلم أنه قال: (من أخذ من الأرض شيئاً بغير حقه خسف به يوم القيامة إلى سبع أرضين) (٢).

فالدلالة في الحديثين على النهي عن أخذ الشيء بغير حق وتحريم ذلك، والاستيلاء على معدات الملاحة الجوية أخذٌ له بلا حق، فيلحق بحكم التحريم.

وقد ورد عن النبي صلى الله عليه وسلم أنه قال: (لا يأخذن أحدكم متاع أخيه لاعباً ولا جاداً) (٣)، فالنهي في هذا الحديث عام لجميع صور أخذ المال بطرق غير مشروعة.

وعن جابر رضي الله عنه قال: قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: (ليس على مختلس ولا منتهب ولا خائن قطع) (٤).

فالحديث دليل على أن الانتهاب في الأصل مقتضى للعقوبة، فقد انتفت العقوبة الحدية عنه لعدم توافر شروط إقامة حد السرقة، فتبقى العقوبة التعزيرية، والتعزير لا يكون إلا على أمر

(١) - أخرجه مسلم في صحيحه، باب تحريم الظلم وغصب الأرض وغيرها، (١٢٣١/٣)، حديث رقم ١٤١. ينظر: المسند الصحيح المختصر، مسلم بن الحجاج النيسابوري، تحقيق محمد فؤاد عبدالباقى، بدون طبعة، دار إحياء التراث العربي، بيروت.

(٢) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب المظالم والغصب، باب إثم من ظلم شيئاً من الأرض، (١٣٠/٣)، حديث رقم ٢٤٥٤، مرجع سابق.

(٣) - أخرجه أبو داود في سننه، باب من يأخذ الشيء على المزاح، (١٠٣/٤)، حديث رقم ٥٠٠٣، قال الألباني: حديث حسن، مرجع سابق.

(٤) - أخرجه النسائي في سننه الصغرى، باب ما لا قطع فيه، (٨٩ / ٨)، حديث رقم ٤٩٧٥، قال الألباني: حديث صحيح. ينظر: المجتبى من السنن، أبو عبد الرحمن أحمد بن شعيب النسائي، تحقيق: عبد الفتاح أبو غدة، تذييل أحكام الألباني، الطبعة الثانية ١٤٠٦ هـ، مكتب المطبوعات الإسلامية، حلب.

محرم^(١)، ومعلوم أن الاستيلاء والانتهاك دون حق مشروع كلاهما فيه انتقال المال من حيازة مشروعته إلى أخرى غير مشروعته فيأخذان الحكم نفسه وهو التحريم.

وقد أجمع علماء الشريعة الإسلامية على عدم جواز أخذ ممتلكات الغير دون حق مشروع، حيث قال ابن حزم^(٢) رحمه الله: "واتفقوا أن أخذ أموال الناس كلها ظلماً لا يحل"^(٣).

وبناءً على ما تقدم يظهر جلياً أن الاستيلاء على المعدات المستخدمة لأغراض الملاحة الجوية سلوك مجرم في الفقه الإسلامي ومعاقب عليه، كما يظهر أيضاً موافقة أحكام النظام السعودي في الفرع السابق لأحكام الفقه الإسلامي هنا بخصوص هذه الجريمة.

المطلب الثاني: الركن المادي.^(٤)

الركن المادي لأي جريمة كما مر معنا سالفاً يتحلل إلى ثلاثة عناصر، السلوك الإجرامي، والنتيجة الإجرامية، والرابطة السببية، فأما السلوك الإجرامي في الاستيلاء على المعدات المستخدمة لخدمات وتسهيلات الملاحة الجوية فغالباً ما يتصور بفعل إيجابي يمارسه الجاني،

(١)- ينظر: المال المأخوذ ظلماً وما يجب فيه في الفقه والنظام، طارق محمد الخويطر، (١/٣٣٩)، الطبعة الأولى ١٤٢٠هـ، دار اشبيليا للنشر والتوزيع.

(٢)- أبو محمد علي بن أحمد بن سعيد بن حزم الأندلسي، الفقيه الحافظ صاحب التصانيف، من شيوخه: يحيى بن مسعود ويونس بن عبد الله القاضي، ومن تلاميذه: أبو رافع الفضل و أبو عبد الله الحميدي، قال عنه الحميدي: كان ابن حزم حافظاً للحديث وفقهه، ومن مصنفاته: الإيصال إلى فهم الخصال، التخليص في المسائل النظرية، ولد سنة ٣٨٤هـ بمدينة قرطبة، ومات في سنة ٤٥٦هـ. ينظر: سير أعلام النبلاء، أبو عبد الله محمد الذهبي، (١٨٤/١٨)، مرجع سابق.

(٣)- مراتب الإجماع في العبادات والمعاملات والاعتقادات، علي بن أحمد بن سعيد بن حزم، ص ٥٩، بدون طبعة، دار الكتب العلمية، بيروت.

(٤)- سبق أن بينت في البحث السابق ماهية الركن المادي وعناصره الثلاثة، ومنعاً للتكرار لن أقوم ببيان ذلك مرة أخرى في هذا البحث وما يعقبه من مباحث.

وذلك بتناوله للشيء المستولى عليه أو وضع اليد عليه، ويستوي في هذا الأمر أن يكون التصرف من الجاني بذاته، أو بأمره إذا كان يتخذ شخصاً آخر كآلة في يده^(١).

ويظهر من النصوص التجرىمية للاستيلاء على معدات الملاحة الجوية أنها لم تتخذ أساليب وصوراً جرمية معينة للسلوك، فيتوفر السلوك الإجرامي الصحيح بحق الجاني بأي صورة وأسلوب يتحقق معه الاستيلاء، ومن صور السلوك المكون لجرمة الاستيلاء على معدات خدمات وتسهيلات الملاحة الجوية أن يتناول الجاني مثلاً جهاز الراديو المستخدم في نقل الإشارات الصوتية، ويدخله في حيازته بعد تعطيله، فينقطع التواصل والاتصال بين قائدي الطائرات، والمراقبين الجويين، والعاملين في الحركة الأرضية للمطارات.

ومن الصور أيضاً وضع اليد على آليات سحب الطائرات وإخفائها التي تستخدم في تحريك الطائرات من موقع إلى آخر داخل ساحة تحريك الطائرات في المطار، وغالباً ما تستخدم هذه الآليات المخصصة للسحب؛ للطائرات التي ليس لديها ميزة الحركة للخلف، أي الرجوع للوراء.

كما يعد الاستيلاء على الكيابل الكهربائية من صور السلوك المكون لجرمة الاستيلاء؛ لأنها تسبب في شل حركة الملاحة الجوية نتيجة انقطاع الطاقة الكهربائية عن الأجهزة الملاحية.

ولا يؤثر على صحة السلوك الإجرامي من الناحية القانونية بحق الجاني ألا يكون هو الفاعل الأصلي في الجريمة بل هناك من أسهم معه، ولا يؤثر على ذلك أيضاً أن يكون شارعاً في الاستيلاء ولم يتمكن منه؛ لأن المنظم السعودي ساوى في التجريم بين مقارفة صور السلوك السالفة وغيرها في أن يكون الشخص مباشراً أو مسهماً فيه أو شارعاً في ارتكاب الجريمة، ومع ذلك قد تختلف درجة جسامة الجرم المرتكب بحق كلٍ منهم، ويستتبط القاضي من ذلك ظرفاً مشددة ومخففة تؤثر في تقدير العقوبة.

(١) - ينظر: المرصفاوي في قانون العقوبات الخاص، حسن المرصفاوي، ص ٩٧، مرجع سابق.

ولا فرق بين ممارسة الجاني إحدى صور السلوك السابقة أو غيرها، وهو ينوي تملك الأشياء المستولى عليها، أو لا ينوي ذلك، كما لا يلزم أن تكون المعدات المستولى عليها ملكاً للحكومة أثناء مقارفة السلوك الإجرامي، بل تقوم المسؤولية الجنائية بحق الجاني حتى وإن كانت المعدات ملكاً للقطاع الخاص إذا كان يتولى تشغيل أو إدارة حركة الملاحة الجوية^(١).

وإذا ما قارف الجاني أي صورة للسلوك المكون لجريمة الاستيلاء بالكيفية السابقة؛ فلا بد أيضاً من تحقق النتيجة الإجرامية والرابطة السببية حتى يكتمل بناء الركن المادي للجريمة، والنتيجة الإجرامية في الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية هي انتقال الأشياء المستولى عليها من أجهزة أو آلات أو أسلاك أو معدات وآليات وغيرها من لوازم استمرار نشاط وحركة الملاحة الجوية بانتظام وسلامة إلى حيازة الجاني.

أما الرابطة السببية فتتمثل في إثبات أن تعرض نشاط حركة الملاحة الجوية للاضطراب أو الخطر كان نتيجة استيلاء الجاني على الأشياء المتصلة بها من معدات وآليات وأجهزة وأسلاك وغيرها مما يؤثر في انتظامها وسلامتها، وأنه لولا سلوك الجاني لما وقعت هذه النتيجة.

المطلب الثالث: الركن المعنوي^(٢).

يعد الاستيلاء على معدات خدمات وتسهيلات الملاحة الجوية في حقيقته استيلاء على أموال عامة، لكون مرفق الملاحة الجوية يقدم خدماته للجمهور عامة، والاستيلاء على الأموال العامة يعد جريمة عمدية^(٣)، ومن ثم يجب لقيامها توفر القصد الجنائي، ويكفي لتوافره القصد العام وليس الخاص؛ لأن النظام لم يشترط نية خاصة في الاستيلاء، ويتحقق القصد الجنائي العام إذا علم الجاني أن من شأن فعله حرمان صاحب الأشياء المستولى عليها منها، سواء أكان ذلك

(١) - ينظر: الوسيط في قانون العقوبات القسم الخاص، أحمد سرور، ص ٢٦١، مرجع سابق.

(٢) - سبق أن تكلمت في المبحث السابق عن الركن المعنوي (القصد الجنائي العام والخاص) وعن المسؤولية الجنائية، ومنعاً للتكرار لن أتكلم عن ذلك في هذا المبحث وما يعقبه من مباحث.

(٣) - ينظر: الحماية الجنائية للأموال العامة، محمد أنور حمادة، ص ٥٣، طبعة ٢٠٠٢م، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.

بصفة دائمة أو مؤقتة، وسواء أكان سبب الاستيلاء لمصلحة الجاني الخاصة أو لمصلحة غيره^(١)، وأن يعلم أيضاً أنه مرتكب لسلوك محظور فقهاً ونظاماً، ومعاقب عليه، ولا يكفي لتوافر القصد العام لدى الجاني أن يتحقق العلم فقط، بل يجب توافر الإرادة لدى الجاني وهي أن تتجه إلى مباشرة السلوك المكون للجريمة الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية، كما يشترط في هذه الإرادة الإدراك والاختيار حتى يمكن الاعتداد بها في قيام المسؤولية الجنائية عند مقارفة السلوك الإجرامي، وأن تكون صحيحة ومعتبرة شرعاً، وخالية من موانع المسؤولية على التفصيل الذي ذكرته في المطلب الثالث من المبحث السابق.

ولا يهم بعد ذلك معرفة الباعث على الجريمة ولا يؤثر على قيامها بحق الجاني، وإن كان ذلك مهماً في أثناء تقدير القاضي لجسامة الجرم، ووزن العقوبة التي ستوقع على الجاني.

(١) - ينظر: المرصفاوي في قانون العقوبات الخاص، حسن المرصفاوي، ص ١٠١، مرجع سابق.

المبحث الثالث: تقديم البلاغ الكاذب.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثالث: تقديم البلاغ الكاذب.

إن تقديم البلاغ الكاذب يعد جريمة في النظام السعودي، وهذه الجريمة كغيرها من الجرائم لا تقوم إلا بعد توافر ثلاثة أركان، وهذه الأركان هي الركن الشرعي والركن المادي والركن المعنوي، لذا وليبيان أحكام هذه الجريمة فإني سأتكلم عن هذه الأركان الثلاثة في ثلاثة مطالب.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

يختص الركن الشرعي عن غيره من الأركان بأنه يجوي نصوصاً من النظام السعودي ونصوصاً أخرى من الفقه الإسلامي، ولذلك سأتكلم عن الركن الشرعي في فرعين، الأول سيكون للنصوص النظامية والثاني للنصوص الفقهية.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

قد تتلقى المطارات من بعض الأشخاص معلومات وبلاغات تفيد بوجود قنابل أو متفجرات أو أي مواد تؤدي إلى حوادث كارثية في الطائرات أو المطارات أو الحركة الأرضية في ساحة الطائرات، وهو ما يسبب حالة من الخوف والهلع وإرباكاً في حركة الطيران، ويؤدي إلى فرض حالة الطوارئ، وإجراء التحقيق للتأكد من صحة البلاغات والمعلومات من عدمها، وبعد أن تنهي السلطات المختصة دورها في ذلك يتضح أن البلاغات والمعلومات كاذبة^(١).

ويُعرف البلاغ الكاذب بأنه: "إخبار بواقعة غير صحيحة تستوجب عقاب من تسند إليه موجهة إلى أحد الحكام القضائيين أو الإداريين ومقترناً بالقصد الجنائي"^(٢).

(١) - ينظر: الجرائم التي تقع على الطائرات في القواعد الدولية وقانون دولة الإمارات، محمد راشد النقي، ص ٥٧، رسالة ماجستير مقدمة لكلية الحقوق بجامعة الإسكندرية عام ٢٠١١م.

(٢) - قانون العقوبات القسم الخاص، الجرائم المضرة بالصلحة العامة والاعتداء على الأشخاص والأموال، محمد محمد مصباح القاضي، ص ٦٨١، الطبعة الأولى ٢٠١٣م، منشورات الحلبي الحقوقية.

وقد نص المنظم السعودي على مخالفة تقديم المعلومات الكاذبة التي من شأنها أن تؤثر على سلامة الطائرات وتعرضها للخطر، وأعدّها من الجرائم المعاقب عليها، وهذا ما جاء في المادة الرابعة والخمسين بعد المائة من نظام الطيران المدني السعودي، حيث نصت على: [١- يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يشرع في ارتكاب أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية أو يشارك شخصاً آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل]: ثم جاءت الفقرة (و) بالآتي: [و- أن يبلغ عن معلومات يعرف أنها غير صحيحة ويعرض بذلك سلامة الطائرة للخطر].

ومن ثم فإن أي شخص ذكراً كان أم أنثى يتقدم بإدلاء أخبار ومعلومات ليس لها أساس من الصحة، وكانت بطبيعتها مثيرة للخوف والهلع والارتباك، وتؤدي إلى فرض حالة الطوارئ في مرفق الطيران المدني، فإنه يقع تحت طائلة العقاب لارتكابه جريمة نص عليها النظام.

ولا يختلف الأمر في هذا الشأن بين تقديم البلاغ الكاذب من الفاعل الأصلي أو من مشارك له، أو مجرد الشروع في تقديمه فقط؛ لأن النص التجريمي سالف الذكر ساوى بينهم في قيام الجريمة، وإن كان ذلك مؤثراً في جسامتها في حق كل منهم على حدة. كما أن النص التجريمي لتقديم البلاغ الكاذب لم يتطلب شكلاً خاصاً في البلاغ، فيستوي الأمر بين تقديمه شفويّاً وتقديمه مكتوباً، وبين تقديمه بعبارة صريحة أو ضمنية، أو تقديمه بطريقة مباشرة أو بواسطة شخص آخر.

ويلاحظ على النص السابق يمثل ما أشرت إليه في المباحث السابقة، حيث اشترط لقيام الجريمة أن يكون تقديم البلاغ الكاذب دون حق مشروع، وهنا يثور التساؤل حول حقيقة وجود حق مشروع يحول للشخص تقديم بلاغ كاذب يؤدي إلى تعريض سلامة الطائرات وركابها للخطر، وفي الحقيقة لا أرى أي حق مشروع يحول للشخص تقديم البلاغ الكاذب الذي يؤثر على سلامة مرفق الطيران تحت أي ظروف أو أعدار.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

إن الإدلاء بمعلومات غير صحيحة ليس مجزماً فقط لتعريضه سلامة الطائرات للخطر، بل هو مجرم في أصله وذاته؛ لأن الإدلاء أو الإخبار بمعلومات غير صحيحة يعد كذباً، والكذب نص على تحريمه كتاب الله عز وجل وسنة نبيه صلى الله عليه وسلم وفقهاؤنا الأجلاء.

فمن كتاب الله قوله تعالى: ﴿وَلَا تَقُولُوا لِمَا تَصِفُ أَلْسِنَتُكُمُ الْكَذِبَ هَذَا حَلَالٌ وَهَذَا حَرَامٌ لَتَفْتَرُوا عَلَى اللَّهِ الْكَذِبَ إِنَّ الَّذِينَ يَفْتَرُونَ عَلَى اللَّهِ الْكَذِبَ لَا يُفْلِحُونَ﴾ (١).

وقوله تعالى: ﴿إِنَّمَا يَفْتَرِي الْكَذِبَ الَّذِينَ لَا يُؤْمِنُونَ بِآيَاتِ اللَّهِ وَأُولَئِكَ هُمُ الْكَاذِبُونَ﴾ (٢).

وقال تعالى: ﴿إِنَّ اللَّهَ لَا يَهْدِي مَنْ هُوَ مُسْرِفٌ كَذَّابٌ﴾ (٣).

وقوله: ﴿فَنَجْعَلُ لَعْنَةَ اللَّهِ عَلَى الْكَاذِبِينَ﴾ (٤).

فهذه الآيات الكريمة نص في أن الكذب افتراء ممقوت، ومن أسباب عدم الفلاح والهداية، وموجب لاستحقاق لعنة الله والعياذ بالله، وهذا لا يدل إلا على حرمة الكذب والعقاب عليه.

ويقول الله تعالى: ﴿وَيْلٌ لِّكُلِّ أَفَّاكٍ أَثِيمٍ﴾ (٥).

(١) - سورة النحل: الآية رقم ١١٦.

(٢) - سورة النحل: الآية رقم ١٠٥.

(٣) - سورة غافر: الآية رقم ٢٨.

(٤) - سورة آل عمران: الآية رقم ٦١.

(٥) - سورة الجاثية: الآية رقم ٧.

قال الشوكاني^(١) - رحمه الله - في تفسير هذه الآية إن الويل هو وادٍ في جهنم، والأفالك الأثيم هو الكذاب كثير الإثم^(٢)، ومعلوم أن الإثم فضلاً عن كثرتة لا يكون إلا على معصية، والمعصية لا يجوز للمسلم الوقوع فيها، بل ويحرم عليه ذلك.

وقد جاءت السنة النبوية بما يدل على تحريم الكذب والعقاب عليه، فعن رسول الله صلى الله عليه وسلم قال: (من كذب عليّ متعمداً فليتبوأ مقعده من النار)^(٣).

وقال صلى الله عليه وسلم: (لا تكذبوا عليّ فإن من يكذب عليّ فليلج النار)^(٤).

فهذه النصوص تدل على عظم الكذب على رسول الله صلى الله عليه وسلم، حتى إن بعض العلماء ذهبوا إلى تكفير من كذب عليه، وهذا لا يعني إباحة الكذب على غيره على ما سيأتي.

(١) - محمد بن علي الشوكاني، فقيه مجتهد من كبار علماء اليمن، من أهل صنعاء، ولد عام ١١٧٣ هـ بحجرة شوكان من بلاد خولان باليمن، ونشأ بصنعاء، وولي قضاءها سنة ١٢٢٩، ومات حاكماً بها عام ١٢٥٠ هـ، وكان يرى تحريم التقليد، تميز بالتبحر في العلوم على اختلاف أنواعها وبكثرة مصنفاة وتلاميذه، قال عنه العلامة حسن البهلكي: المحقق العلامة، سلطان العلماء، إمام الدنيا وخاتمة الحفاظ بلا مرء، له مؤلفات عدة منها: (نيل الأوطار من أسرار منتقى الأخبار)، و(البدر الطالع بمحاسن من بعد القرن السابع)، و(إتحاف الأكابر)، و(الفوائد المجموعة في الأحاديث الموضوعة)، و(فتح القدير) في التفسير، و(إرشاد الفحول) في أصول الفقه، و(الدر النضيد في إخلاص كلمة التوحيد) رسالة. ينظر: البدر الطالع بمحاسن من بعد القرن السابع، محمد بن علي الشوكاني، (٤/١)، بحاشية خليل منصور، الطبعة الأولى ١٤١٨ هـ، دار الكتب العلمية، بيروت. الأعلام للزركلي (٦/٢٩٨)، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: فتح القدير الجامع بين فني الرواية والدراية من علم التفسير، محمد بن علي الشوكاني، (٥/٥)، دار الفكر، بيروت.

(٣) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب الجنائز، باب ما يكره من النياحة على الميت، (٨٠/٢)، حديث رقم ١٢١٩، مرجع سابق.

(٤) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب العلم، باب إثم من كذب على النبي صلى الله عليه وسلم، (٣٣/١)، حديث رقم ١٠٦، مرجع سابق.

يقول ابن حجر^(١) رحمه الله: "إن الكذب عليه يكفر متعمده عند بعض أهل العلم وهو الشيخ أبو محمد الجويني^(٢)، لكن ضعفه ابنه إمام الحرمين^(٣) ومن بعده، ومال بن المنير^(٤) إلى اختياره ووجهه بأن الكاذب عليه في تحليل حرام مثلاً، لا ينفك عن استحلال ذلك الحرام أو الحمل على استحلاله، واستحلال الحرام كفر، والحمل على الكفر كفر، وفيما قاله نظر لا يخفى، والجمهور على أنه لا يكفر إلا إذا اعتقد حل ذلك"^(٥).

كما توعده الرسول صلى الله عليه وسلم من يكذب على عموم الناس بقوله: (ويل للذي يحدث فيكذب ليضحك به القوم، ويل له ويل له)^(٦).

(١)- هو الإمام الحافظ المؤرخ أحمد بن علي بن محمد بن حجر الكنايني العسقلاني، أبو الفضل، له تصانيف نافعة ومفيدة منها: فتح الباري بشرح صحيح البخاري، والإصابة في تمييز الصحابة، كما درس على أعظم علماء عصره ومنهم: البلقيني، والعراقي، وأقبل على الاشتغال والتصنيف وبرع في الفقه والعربية، وانتهت إليه معرفة الرجال، مات سنة ٨٥٢هـ. ينظر: شذرات الذهب في أخبار من ذهب، لابن العماد العكري، (٧٤/١)، مرجع سابق.

(٢)- هو عبد الله بن يوسف، أبو محمد الجويني، كان يلقب بركن الإسلام، له المعرفة التامة بالفقه والأصول، ومن شيوخه: القفال والصعلوكي، ومن تلاميذه: ابنه إمام الحرمين وابن المديني، وله تصانيف منها: التبصرة والتذكرة ومختصر المختصر، توفي سنة ٤٣٨هـ. ينظر: طبقات الشافعية الكبرى، تاج الدين عبد الوهاب السبكي، (٧٣/٥)، تحقيق: محمود محمد الطناحي وعبد الفتاح محمد الحلو، الطبعة الثانية ١٤١٣هـ، هجر للطباعة والنشر والتوزيع.

(٣)- هو عبد الملك بن عبد الله بن يوسف الجويني، أبو المعالي الملقب بإمام الحرمين، من أهل نيسابور، وإمام الفقهاء شرقاً وغرباً، من شيوخه: أبو سعد الصفار وأبو محمد الجوهري، ومن تلاميذه: الفراوي وإسماعيل المؤذن، قال عنه الجرجاني: أبو المعالي الجويني إمام عصره، ونسيح وحده، ونادرة دهره، عدم المثل في حفظه وبيانه ولسانه، له تصانيف كثيرة منها: البرهان في أصول الفقه ومدارك العقول، توفي سنة ٤٧٨هـ. ينظر: طبقات الشافعيين، أبو الفداء إسماعيل بن عمر الدمشقي، ص ٤٦٦، تحقيق: أحمد عمر هاشم ومحمد زينهم محمد، طبعة ١٤١٣هـ، مكتبة الثقافة الدينية.

(٤)- لم أجد له ترجمة.

(٥)- فتح الباري شرح صحيح البخاري، أحمد بن علي بن حجر العسقلاني، (٢٠٢/١)، طبعة ١٣٧٩هـ، دار المعرفة، بيروت.

(٦)- أخرجه أبو داود في سننه، باب في التشديد في الكذب، (٢٩٧/٤)، حديث رقم ٤٩٩٠، قال الألباني: حديث حسن، مرجع سابق.

وقال صلى الله عليه وسلم: (آية المنافق ثلاث: إذا حدث كذب، وإذا وعد أخلف، وإذا ائتمن خان)(١).

كما قال أيضاً: (أربع من كن فيه كان منافقاً خالصاً، ومن كانت فيه خصلة منهن كانت فيه خصلة من النفاق حتى يدعها: إذا ائتمن خان، وإذا حدث كذب، وإذا عاهد غدر، وإذا خاصم فجر)(٢).

فهذه الأحاديث نصت على الوعيد لمن يكذب، سواء كان كذبه على رسول الله صلى الله عليه وسلم أو على غيره من الناس، ودلت أيضاً على أنه نقيصة وعلامة للمنافقين، وهذا لا أدل منه على تحريم الكذب والعقاب عليه.

كما جاءت أقوال الصحابة رضوان الله عليهم متفقة مع نصوص الكتاب والسنة النبوية فعن أبي بكر رضي الله عنه قال: (إياكم والكذب، فإنه مجانب للإيمان)(٣).

وقال أيضاً: (إياكم والكذب، فإنه مع الفجور، وهما في النار)(٤).

(١) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب الإيمان، باب علامة المنافق، (١٦/١) حديث رقم ٣٣، مرجع سابق.
(٢) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب الإيمان، باب علامة المنافق (١٦/١)، حديث رقم ٣٤، مرجع سابق.
(٣) - أخرجه ابن أبي شيبة في مصنفه، كتاب الأدب، باب ماجاء في الكذب، (٢٣٦/٥) حديث رقم ٢٥٦٠٢. أخرجه الألباني في سلسلة الأحاديث الضعيفة والموضوعة وأثرها، (٤١٤/٥)، حديث رقم ٢٣٩٣، وقال: إسناده صحيح ورجاله كلهم ثقات (موقوفاً على أبي بكر) ينظر: الكتاب المصنف في الأحاديث والآثار، أبو بكر بن أبي شيبة، تحقيق: كمال يوسف الحوت، الطبعة الأولى ١٤٠٩هـ، مكتبة الرشد بالرياض، وسلسلة الأحاديث الضعيفة والموضوعة وأثرها السيئ في الأمة، أبو عبد الرحمن محمد ناصر الدين الألباني، الطبعة الأولى ١٤١٢ هـ، دار المعارف.
(٤) - أخرجه ابن حبان في صحيحه، كتاب الحضر والإباحة، باب ذكر الزجر عن تعود المرء الكذب في كلامه إذ الكذب من الفجور، (٤٣/١٣)، حديث رقم ٥٧٣٤، قال شعيب الأرنؤوط: إسناده صحيح. ينظر: الإحسان في تقريب صحيح ابن حبان، محمد بن حبان التميمي، ترتيب: الأمير علاء الدين علي بن بلبان الفارسي، حققه وخرج أحاديثه وعلق عليه: شعيب الأرنؤوط، الطبعة الأولى ١٤٠٨ هـ، مؤسسة الرسالة، بيروت.

وقال علي رضي الله عنه: (القائل الفاحشة، والذي يسمع؛ في الإثم سواء)^(١)، والقول بالكذب فحش.

وعن الحسن رضي الله عنه قال: (الكذب جماع النفاق)^(٢).

فهذه الآثار إذا نصت على أن الكذب منافٍ للإيمان، وصفة لأهل النفاق والفواحش، وموجب لدخول النار، فإنه حينئذ يكون جرماً معاقباً عليه.

وبذلك يتضح أن الشريعة الإسلامية حرمت الكذب وعاقبت عليه، ولذا فإنه جريمة متى قارفها الشخص استحق العقوبة المقررة عليها، كما يظهر هنا موافقة أحكام النظام السعودي لموقف الفقه الإسلامي في تقديم البلاغ الكاذب المخل بسلامة مرفق الطيران المدني في التجريم والعقاب.

المطلب الثاني: الركن المادي.

يتمثل الركن المادي لجريمة تقديم البلاغ الكاذب ضد سلامة الطائرات في السلوك الإجرامي، والنتيجة الإجرامية، والعلاقة السببية، فأما السلوك الإجرامي أو النشاط المكون لهذه الجريمة فيبدأ من الإبلاغ أي وقت الإدلاء بالمعلومات غير الصحيحة.

(١) - أخرجه أبو يعلى الموصلي في مسنده، باب مسند علي بن أبي طالب رضي الله عنه، (١/٤٢٠)، حديث رقم ٥٥٣، قال المحقق: رجاله ثقات. ينظر: مسند أبي يعلى، أبو يعلى أحمد بن علي الموصلي، تحقيق: حسين سليم أسد، الطبعة الأولى ١٤٠٤هـ، دار المأمون للتراث.

(٢) - أخرجه أبو بكر السامري في مساوئ الأخلاق ومذمومها، باب ما جاء في الكذب وقبح ما أتى به أهله، (٧١/١)، حديث رقم ١٣٤. ينظر: مساوئ الأخلاق ومذمومها، أبو بكر محمد بن جعفر السامري، تحقيق: مصطفى بن أبي النصر الشلبي، الطبعة الأولى ١٤١٣ هـ، مكتبة السوادى للتوزيع، جدة.

وحتى يعتد بالإبلاغ في قيام المسؤولية الجنائية لا بد أن يصل إلى علم السلطات المختصة^(١)، فلا عبرة بالإبلاغ عن واقعة أو معلومة مكذوبة إذا قدمه الشخص لصديقه أو ابنه أو زوجته؛ لأن الإبلاغ في هذا الفرض ليس من شأنه إثارة الخوف والهلع والارتباك، ولا يؤدي إلى فرض حالة الطوارئ، وهذا يعود إلى أن الصديق والابن والزوجة ليس بمقدورهم اتخاذ إجراءات الحيطة والحذر والتدابير الأمنية اللازمة للتصدي للواقعة المكذوبة على فرض صحتها.

ويلزم في الإبلاغ كسلوك مكون للجريمة أن يقوم به الشخص من تلقاء نفسه وباختياره دون أن يكون مطالباً به أو مدفوعاً إليه، فالشخص إذا دُعِيَ إلى إجراء تحقيق أو تقديم شهادة أمام المحكمة، وأدلى بمعلومات غير صحيحة، فإنه لا يكون مرتكباً لجريمة البلاغ الكاذب، وإن جازت محاكمته بتهمة تظليل العدالة في أثناء التحقيق أو بتهمة تقديم شهادة مزورة^(٢).

ولا بد أن يكون البلاغ أو المعلومات التي أدلى بها الشخص مكذوبة وغير صحيحة، وإلا فلا جريمة ولا عقاب.

كما يجب أن تكون المعلومات التي أدلى بها الشخص أو الواقعة التي أبلغ عنها مستوجبةً للعقوبة إذا صحت على من أسندت إليه ولو كان مجهولاً، وذلك مثل أن يكون البلاغ عن تفجير وشيك أو قتل مخطط له، فإن كلا التفجير والقتل مستوجبان للعقوبة، أما إذا انصب البلاغ على واقعة مباحة في أصلها كمن يبلغ كذباً أن رئيس الدولة سيغادر البلاد على إحدى

(١) ينظر: البراءة والإدانة في السب والقذف والبلاغ الكاذب والشهادة الزور واليمين الكاذبة علماً وعملاً، إبراهيم سيد أحمد، ص ١٠٩، طبعة ٢٠١٣م، دار الكتب القانونية.

(٢) ينظر: شهادة الزور واليمين الكاذبة والقذف والسب والبلاغ الكاذب مقارناً بالتشريعات العربية، عبد الحكم فودة وأحمد محمد، ص ٢٠٦، طبعة ٢٠٠٩، دار الفكر والقانون، المنصورة.

الرحلات، فإنه لا يعاقب على ارتكابه لجريمة تقديم البلاغ الكاذب المقصودة في هذا المقام، والتي تعرض الطائرات للخطر، وإن جازت محاسبته على تهمة أخرى^(١).

ولا فرق بين إثبات السلوك الإجرامي في هذه الجريمة بشكل علني كمن يخبر بصوت عالٍ في المطار وهو كاذب أن الطائرة المتجهة لدولة الصين سيقودها شخص متدرب لا يجيد قيادة الطائرات، وبين إثباته بشكل سري كمن يدلي كذباً بمعلومات في مسامع مدير المطار تفيد أن التيار الكهربائي سيتوقف في المطار فتتشل حركة الطائرات^(٢).

ولا فرق أيضاً بين مقارفة السلوك المكون لجريمة البلاغ الكاذب بين إثباته بلفظ صريح كمن يدلي بمعلومات غير صحيحة تفيد أن كابتن الطائرة سيقتل، ولن تتمكن الطائرة من الإقلاع، وبين إثباته بلفظ ضمني كمن يخبر فقط بأن الطائرة لن تتحرك، وهذا يرجع سببه إلى أن المنظم السعودي لم يحصر السلوكيات والأساليب المجرمة، بل اكتفى لقيام الجريمة بتحقيق النتيجة الضارة بالطائرات.

ومتى مارس الشخص إحدى الصور الإجرامية السابقة أو غيرها، بالكيفية السابقة، قامت بحقه المسؤولية الجنائية ولو لم يكن هو الفاعل الأصلي بأن كان مشاركاً فقط، بل يؤاخذ جنائياً ولو لم يقارف السلوك الإجرامي بأن شرع فيه، ولم يتمكن من إتمامه، مادام المنظم السعودي أدخل في نطاق التجريم الارتكاب والمشاركة والشروع.

ومتى اكتمل عنصر السلوك الإجرامي في الركن المادي، فيلزم أيضاً تحقق النتيجة الإجرامية وقيام العلاقة السببية كذلك، والنتيجة الإجرامية في تقديم البلاغ الكاذب هي إثارة حالة من الخوف والهلع والفرع تحسباً لحادث وشيك، وحدوث ارتباك واضطراب في حركة الطيران نتيجة لذلك،

(١) - ينظر: قانون العقوبات القسم الخاص بالجرائم المضرة بالمصلحة العامة والاعتداء على الأشخاص والأموال، محمد محمد مصباح القاضي، ص ٦٨٦، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: الموسوعة الشاملة في التعليق على قانون العقوبات في ضوء الفقه وأحكام القضاء، حامد الشريف، ص ٨٥١، الطبعة الثانية ٢٠١٠م، المكتبة العالمية.

ودفع السلطات دون سبب إلى توخي الحذر واتخاذ التدابير الأمنية المشددة وفرض حالة الطوارئ.

وأما العلاقة السببية فتعني وجود الرابطة التي تصل بين سلوك الجاني وأثره الواقع، فلا بد لاكتمال بناء الركن المادي في هذه الجريمة أن يثبت أن النتيجة الإجرامية من خوف وفزع وارتباك وفرض حالة الطوارئ دون مبرر كانت بسبب المعلومات المكذوبة التي أدلى بها ذلك الشخص، ومتى ثبتت هذه الرابطة قامت العلاقة السببية واكتمل ركن الجريمة المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

تعد جريمة البلاغ الكاذب جريمة عمدية، يتخذ ركنها المعنوي صورة القصد الجنائي، والقصد المطلوب في هذه الجريمة هو القصد الخاص فلا يكفي لقيامها تحقق القصد العام.

فالقصد العام يقوم على عنصري العلم والإدارة، فيجب أن يكون الجاني عالماً وقت تقديمه للبلاغ أن المعلومات التي أدلى بها كاذبة، وأنها لو صحت لكانت مستوجبة للعقاب على من أسندت إليه، ولا بد أيضاً أن يعلم أنه أدلى بالبلاغ أمام إحدى السلطات العامة، كما يجب أن تتجه إرادة الجاني بالطريقة المعتبرة شرعاً لتقديم البلاغ إلى إحدى السلطات العامة^(١).

وأما القصد الخاص فيقوم في البلاغ الكاذب على نية الإضرار، فإذا انتفت هذه النية فلا تقوم هذه الجريمة بجقه^(٢)، فمن يبلغ كذباً عزم رئيس الدولة السفر على إحدى الطائرات لا تتوفر لديه نية الإضرار بمرفق الطيران المدني.

(١) - ينظر: شهادة الزور واليمين الكاذبة والقذف والسب والبلاغ الكاذب مقارناً بالتشريعات العربية، ص ٢٢٤، عبدالحكم فودة وأحمد محمد، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: قانون العقوبات القسم الخاص بالجرائم المضرة بالمصلحة العامة والاعتداء على الأشخاص والأموال، محمد محمد مصباح القاضي، ص ٦٩٠، مرجع سابق.

ومتى توافر القصد الجنائي العام والخاص فلا عبرة بالبواعث على الجريمة فيستوي الأمر أن يكون الباعث لتعطيل حركة الطيران، أو لضرب الثقة فيه، أو لعرقلة النشاط التجاري والاقتصادي للدولة، أو لمجرد اللهو والعبث فقط.

كما يتعين معاصرة القصد الجنائي لدى الجاني للحظة تقديم البلاغ الكاذب، فلو قدمه المتهم وكان يعتقد صحة البلاغ لا يعد مسؤولاً جنائياً لتخلف القصد الجنائي في حقه، ولو علم بعد ذلك بعدم صحه البلاغ^(١).

(١) - المرجع السابق، ص ٦٩١.

المبحث الرابع: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات في المعاهدات والاتفاقيات الدولية.

تكلمت في المباحث الثلاثة السابقة عن بعض الجرائم، وهذه الجرائم هي جريمة تدمير عناصر النقل الجوي في المطار أو التهديد بذلك وجريمة الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية وجريمة تقديم البلاغ الكاذب، وقد بينت أركان هذه الجرائم وأحكامها النظامية والفقهية مع المقارنة بينهما، وهذا هو ما يقتضيه منهجي في هذا البحث، إلا أنني رأيت من الأفضل أيضاً أن أتطرق إلى الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها المملكة العربية السعودية، وأن أشير إلى ما تكلمت عنه بخصوص هذه الجرائم، وذلك بشكل موجز وسريع.

فأولاً يعد تدمير عناصر النقل الجوي في المطار جريمة بموجب اتفاقية مونتريال ١٩٧١م بشأن قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني^(١)، حيث نصت هذه الاتفاقية على أنه يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يرتكب عمداً ودون حق مشروع تدمير أو إتلاف تجهيزات ومصالح الملاحة الجوية أو أن يتدخل في تشغيلها بالشكل الذي يؤثر على سلامة الطيران^(٢)، إلا أن هذا الحكم لا يسري إلا إذا كانت التجهيزات ومصالح تسهيلات الملاحة الجوية المعتدى عليها مستخدمة في أغراض الملاحة الجوية الدولية^(٣).

(١) - اتفاقية مونتريال الدولية بشأن مكافحة وقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في ٢٣ سبتمبر لسنة ١٩٧١م بمدينة مونتريال بكندا ودخلت حيز التنفيذ في عام ١٩٧٣. والمملكة العربية السعودية إحدى الدول المنضمة إلى هذه الاتفاقية، ينظر: الفقرة ١-٣ من تمهيد البرنامج الوطني لأمن الطيران، غير منشور.

(٢) - ينظر: الفقرة د، البند ١، المادة ١، اتفاقية مونتريال ١٩٧١م، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: الفقرة ٥، البند ٢، المادة ٤، اتفاقية مونتريال ١٩٧١م، مرجع سابق.

كما نص أيضاً بروتوكول مونتريال ١٩٨٨م^(١) على تجريم الاعتداء على عناصر النقل الجوي في المطار بالتدمير أو التخريب، حيث قضى هذا البروتوكول باعتبار الشخص مقترفاً لجرمة إذا قام عمداً وبطريقة غير مشروعة باستخدام أداة أو مادة أو سلاح لغرض تدمير أو إلحاق الضرر البالغ بتسهيلات مطار يخدم الطيران المدني الدولي أو طائرة رابطة في أرض المطار ليست في الخدمة، أو قام بتعطيل خدمات هذا المطار بالشكل الذي يضر به وبسلامته^(٢).

ويلاحظ على أحكام اتفاقية مونتريال والبروتوكول المكمل لها أنها تقصر الحماية النظامية على الطيران الدولي فقط، وهذا ما اختلف عنه النظام السعودي حيث أضيف حمايته على عناصر النقل الجوي دون التفرقة بين ما هو مستخدم للرحلات الدولية، وبين ما يستخدم لرحلات داخلية.

أما جريمة الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية، فقد قمت باستقراء جميع الاتفاقيات الأمنية للطيران المدني، سواء ما انضمت إليها المملكة العربية السعودية أو لم تنضم؛ فلم أجد فيها نصاً يجرم الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية، وهو ما يدعو المجتمع الدولي ممثلاً بمنظمة الطيران المدني الدولي^(٣) إلى التحرك إلى إجراء التعديلات المناسبة على الاتفاقيات الدولية بما يجعل الاستيلاء على المعدات المستخدمة في الملاحة الجوية جريمة معاقباً عليها، وذلك لتأثير هذا الاستيلاء بشكل مباشر على سلامة وانتظام مرفق الطيران المدني.

(١) - بروتوكول لقمع أفعال العنف في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، المكمل لاتفاقية مونتريال بشأن مكافحة وقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني لعام ١٩٧١م، حرر هذا البروتوكول في ٢٤ فبراير لسنة ١٩٨٨م بمدينة مونتريال الكندية. . والمملكة العربية السعودية إحدى الدول المنضمة إلى هذا البروتوكول، ينظر: الفقرة ١- ٣ من تمهيد البرنامج الوطني لأمن الطيران، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: الفقرة ب، البند ١، المادة ٢، بروتوكول مونتريال ١٩٨٨م، مرجع سابق.

(٣) - منظمة الطيران المدني الدولي هي إحدى المنظمات المتخصصة لمنظمة الأمم المتحدة، أنشئت بموجب اتفاقية شيكاغو المحررة سنة ١٩٤٤م، وتضم في عضويتها ١٩١ دولة، وتسمى اختصاراً بمنظمة (ICAO)، ومن مهامها العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وتعزيز أمنها وسلامتها وتخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي. ينظر:

وينبغي هنا تأكيد أن عدم النص على تجريم الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية في الاتفاقيات الدولية لا يحدُ أبداً من سلطة المنظم السعودي فيما يمارسه من تنظيم داخل الدولة، ولا يمنعه من ممارسة سلطة التجريم والعقاب وفقاً لأحكام وقواعد السياسة الشرعية التي لا تتعارض مع الكتاب والسنة.

وفيما يتعلق أخيراً بجريمة تقديم البلاغ الكاذب، فقد جرت اتفاقية مونتريال ١٩٧١م تقديم المعلومات الكاذبة عمداً بما يعرض سلامة أي طائرة، وهي في حالة طيران للخطر^(١)، سواء أكانت الطائرة على رحلة دولية أم محلية، إلا أن من شروط سرية الاتفاقية على مرتكب جريمة البلاغ الكاذب أن يكون إقلاع أو هبوط الطائرة التي تعرضت للخطر نتيجة البلاغ الكاذب واقعاً خارج إقليم دولة تسجيل الطائرة، أو أن يكون ارتكاب جريمة البلاغ الكاذب من الجاني وهو خارج إقليم دولة تسجيل الطائرة^(٢).

وهذا الأمر يجسد بوضوح اهتمام اتفاقية مونتريال بالجرائم ذات الطبيعة الدولية التي تظهر آثارها في أكثر من دولة، أو في غير الدولة التي مستها الجريمة، وقد خالف النظام السعودي هذا الاتجاه، وجرم تقديم البلاغ الكاذب المؤثر على أمن وسلامة الطيران، أو المخل بانتظامه، وذلك في جميع الأحوال، وهو تصرف حسن من المنظم السعودي لتعزيز الأمان والثقة بمرفق حيوي كمرفق النقل الجوي.

(١) - ينظر: الفقرة هـ، البند ١، المادة ١، اتفاقية مونتريال ١٩٧١م، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: البند ٢، المادة ٤، اتفاقية مونتريال ١٩٧١م، مرجع سابق.

الفصل الثاني: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على متن الطائرات.

المبحث الأول: الاعتداء ضد شخص على متن الطائرة.

المبحث الثاني: الاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة.

المبحث الثالث: الثمالة بتأثير تناول المواد الكحولية أو المخدرة.

المبحث الرابع: تدمير الطائرة وهي في حالة طيران والتهديد بذلك.

المبحث الخامس: الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها والتهديد بذلك.

المبحث السادس: رفض تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة.

المبحث السابع: سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة.

المبحث الثامن: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على متن الطائرات في المعاهدات

والاتفاقيات الدولية.

الفصل الثاني: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على متن الطائرات.

في هذا الفصل الثاني من هذا الباب سأحدث فيه بإذن الله عن السلوكيات المخالفة لنظام الطيران المدني التي ترتكب على متن الطائرات، وهذه سبعة سلوكيات عدّها النظام من الجرائم المعاقب عليها، وهي الاعتداء ضد شخص على متن الطائرة، والاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة، والتمالة بتأثير تناول المواد الكحولية أو المخدرة، وتدمير الطائرة وهي في حالة طيران والتهديد بذلك، والاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها والتهديد بذلك، ورفض تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة، وأخيراً سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة.

لذا سأخصص لكل جريمة من هذه الجرائم مبحثاً مستقلاً، بالإضافة إلى مبحث أخير أتناول فيه مجمل هذه الجرائم في ضوء الاتفاقيات والمعاهدات الدولية.

المبحث الأول: الاعتداء ضد شخص على متن الطائرة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الأول: الاعتداء ضد شخص على متن الطائرة.

إن الاعتداء ضد شخص على متن الطائرة يعد جريمة في النظام السعودي، وهذه الجريمة كغيرها من الجرائم لا تقوم إلا بعد توافر ثلاثة أركان، وهذه الأركان هي الركن الشرعي والركن المادي والركن المعنوي، لذا ولبيان أحكام هذه الجريمة، فإني سأتكلم عن هذه الأركان الثلاثة في ثلاثة مطالب.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

يختص الركن الشرعي عن غيره من الأركان بأنه يجوي نصوصاً من النظام السعودي ونصوصاً أخرى من الفقه الإسلامي، ولذلك سأتكلم عن الركن الشرعي في فرعين: الأول سيكون للنصوص النظامية والثاني للنصوص الفقهية.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

لقد أضفى نظام الطيران المدني السعودي حمايته على الأشخاص المتواجدين على متن الطائرة من كل اعتداء يعرضهم ويعرض سلامة الطيران للخطر، فجاء النظام بعددٍ من النصوص التي تناولت جميع أنواع الاعتداءات، وشملت في نطاقها الحمائي جميع فئات الأشخاص.

فأول هذه النصوص هو ما جاءت به المادة الرابعة والخمسون بعد المائة في الفقرة الأولى: [١- يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يشرع في ارتكاب أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية أو يشارك شخصاً آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل:] ثم جاء البند (أ) بما يلي: [أ- أن يقوم بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران إذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة الطائرة للخطر].

فهذا النص يجرم ممارسة أي عمل من أعمال العنف ضد شخص يتواجد على متن الطائرة، وهذه الحماية لهذا الشخص مقررة إذا كانت الطائرة في حالة طيران^(١)، وكان من شأن العنف أن يعرض سلامة الطائرة للخطر، ويمكننا القول بتعرض الطائرة للخطر كلما أصبحت مهددة بالضرر، وممارسة العنف على متنها كافٍ لتهديدها بذلك، ولو لم ينتج عن العنف أي إصابة. والأشخاص الذين يتمتعون بالحماية الجنائية طبقاً لهذا النص هم قائد الطائرة وأعضاء طاقمها والركاب على متنها وأي شخص معهم؛ لأن النص النظامي لم يفرق بين أي شخص متواجد على متن الطائرة.

واشترط المنظم السعودي في نظام الطيران أن يكون العنف دون حق مشروع، وهذا الاشتراط له وجهته خلافاً لاشتراطه ذلك في الجرائم التي سبق الحديث عنها، فمن المتصور أن يمارس شخص العنف بحق مشروع، كلما كان هذا الشخص في حالة دفاعٍ شرعي، وهذا بالنسبة للعنف الجسدي من قتل أو جرح، دون العنف الجنسي على من يتواجد على متن الطائرة، فممارسته غير مشروعة ابتداءً.

ومن النصوص التي تجرم أيضاً الاعتداء على الأشخاص ما جاء في الفقرة الثانية من المادة الرابعة والخمسين بعد المائة: [٢- يعد مرتكباً للجريمة، أي شخص يشرع في ارتكاب أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع باستعمال أي أداة أو مادة أو سلاح أو يشارك شخصاً آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل وفقاً لما يأتي:] ثم جاء البند (أ) بما يلي: [أ- أن يقوم بفعل من أفعال العنف ضد شخص في مطار يخدم الطيران المدني ويسبب هذا الفعل أو يحتمل أن يسبب إصابة جسيمة أو وفاة].

وهذا هو النص الثاني من النصوص الحمائية ضد الاعتداء على الأشخاص، ويتضح من عبارته انحصار حمايته فقط للعاملين في المطارات المتصلة أعمالهم بخدمة الطيران المدني، كمدير المطار

(١) - سبق بيان معنى الطائرة وهي في حالة طيران ص ٨٨.

والمساعدين ورؤساء الأقسام وموظفي الإدارة والتفتيش، وموظفي الناقل الجوي والعاملين معه ممن تتعلق أعمالهم بالطيران، أما الركاب والعاملون في المطارات ممن لا تتصل أعمالهم بخدمة الطيران المدني كمنظمي حركة السير في مواقف السيارات ومرشدي السياحة وغيرهم فلا تشملهم الحماية القانونية المقررة طبقاً لهذا النص.

كما يظهر من عبارة هذا النص أن الفئة المستهدفة بحمايته لا تتمتع بها ما لم يكن العنف الممارس عليها يسبب أو يحتمل أن يسبب إصابة جسيمة أو وفاة، وفي رأيي أن خروج الإصابة المتوسطة والبسيطة عن نطاق الحماية الجنائية التي يقررها النص لا مبرر له، فضلاً عن احتمالية تأثير ذلك على سلامة مرفق الطيران المدني التي يسعى المنظم السعودي دائماً إلى استئجابها. ومن المفترض أن يكون كلامي عن الاعتداء على العاملين في المطارات في الفصل السابق؛ المتعلق بالمخالفات المرتكبة على أرض المطارات وليس في هذا الفصل الذي أتناول فيه المخالفات المرتكبة على متن الطائرات، ولكنني جعلت كلامي في موضع واحد هنا، لعدم اختلاف أحكام الاعتداء ضد الأشخاص بين ما يقع في أرض المطارات و ما يقع على متن الطائرات.

ومن النصوص أيضاً التي تجرم الاعتداء ضد الأشخاص الفقرة الرابعة من المادة الرابعة والخمسين بعد المائة، حيث جاء فيها: [٤- يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال الآتية على متن طائرة مدنية:] ثم جاء البند (أ) بما يلي: [أ- الاعتداء أو التهيب أو التهديد بدنياً أو بالقول ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة، مما يؤثر على أداء مهام هذا الشخص أو يقلل من قدرته على الاضطلاع بتلك المهام].

وهذا هو النص الثالث في ترتيبه، حيث قرر الحماية لأعضاء طاقم الطائرة فقط دون غيرهم، إذا كانوا على متن الطائرة، ولم يشترط أن تكون الطائرة في حالة طيران، بل حتى وإن كانت في

الخدمة أو ليست في الخدمة^(١)، وكانت حماية هذا النص من الاعتداء أو التهيب أو التهديد بدنياً أو بالقول، ما يؤثر على قدرة أعضاء طاقم الطائرة في أداء مهامهم.

وهنا يظهر التداخل والازدواج في مضمون هذا النص مع مضمون النص الأول سالف الذكر، الذي نص على تجريم عموم العنف ضد جميع الأشخاص، سواء بالاعتداء المباشر أو بالمشاركة أو الشروع، بخلاف النص هنا، كما جعل النص الأول نطاق التجريم في حدود ما يقع على الطائرة وهي في حالة طيران فقط، أما النص هنا ففي عموم الطائرات، وكان من الأفضل صياغة النصوص بعبارات أدق من ذلك ودمجها للخروج بنص واحد شامل ومؤدٍ للغرض.

ومن النصوص أيضاً التي تجرم الاعتداء ضد الأشخاص ما ورد في الفقرة الخامسة من المادة الرابعة والخمسين بعد المائة من نظام الطيران المدني السعودي، حيث جاءت بما يلي: [٥- يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم على متن طائرة مدنية بفعل ينطوي على عنف بدني ضد شخص أو الاعتداء أو التحرش أو المضايقة الجنسية ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة وركابها].

وظاهر هنا أن هذا النص تناول بالتجريم ما سبق تجريمه في النصوص السابقة، فلا جديد سوى أنه جرم التحرش أو المضايقة الجنسية، والتحرش والمضايقة الجنسية تعد من الاعتداء الجنسي البسيط فيخرج من نطاق حماية النص تجريم الاعتداء الجنسي الجسيم كالاعتصاب والزنا واللواط، وأرى أن في هذا نظراً يدعو إلى إعادة صياغة نصوص النظام.

وأخيراً جاءت الفقرة السادسة من المادة الرابعة والخمسين بعد المائة بالآتي: [٦- يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال الآتية على متن طائرة مدنية بما يمس سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص على متنها أو إذا كان ذلك الفعل يخل بالنظام والانضباط على متن الطائرة:] ثم جاء البند (أ) بالآتي: [أ- الاعتداء أو التهيب أو التهديد بدنياً أو بالقول ضد شخص آخر].

(١) - سبق بيان معنى الطائرة وهي (في حالة الخدمة) أو (ليست في حالة الخدمة) ص ٨٩.

ففي هذا النص أضفى المنظم السعودي حمايته لكل الأشخاص السابق ذكرهم وغيرهم، سواء ما كان منهم على متن الطائرة بغض النظر عما إذا كانت في حالة طيران أو في الخدمة أو ليست في الخدمة، أو ما كان منهم متواجداً في المطار، وسواء أكانوا من العاملين في خدمة الطيران المدني أم من غيرهم أو مجرد ركاب فقط، وهذا ما يُظهر أكثر حاجة النصوص السالفة لضبط الصياغة والمدلول.

ولم يقتصر تجريم الاعتداء على الأشخاص المتواجدين على متن الطائرة في حدود نصوص نظام الطيران المدني فقط، بل صدرت لائحة ضبط ومعاقبة مرتكبي الأفعال غير المشروعة على متن الطائرات المدنية، فجاء في مادتها الأولى: [يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بإحدى الأفعال التالية على متن طائرة مدنية وهي في حالة طيران أو الاستعداد للطيران:]، ثم أتت الفقرات الأولى والثانية والثالثة من هذه المادة بما نصه: [١- الاعتداء أو التهديد أو الشروع أو الاشتراك بالاعتداء على أحد أعضاء طاقم الطائرة أو ركابها بما من شأنه أن يهدد أمن وسلامة الطائرة. ٢- الاعتداء أو التحرش أو المضايقة ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة أو أحد ركابها. ٣- القيام بأي عمل تحت تأثير المسكر أو المواد المخدرة من شأنه أن يهدد أمن وسلامة الطائرة أو أيّاً من أعضاء طاقم الطائرة أو ركابها]^(١).

وإذا ما أردنا معرفة الأفعال المحرم ارتكابها على الأشخاص طبقاً للنصوص السابقة من النظام واللائحة نجد أن عبارات المنظم السعودي تجرم الاعتداء العمدي، وتجرم كذلك العنف، والترهيب، والتهديد بدنياً أو قولياً، والتحرش الجنسي، وكل هذه المسميات لا تخرج بمعناها ومدلولها عن الاعتداء بمفهومه العام، وفي سبيل إيضاح الأوصاف الجرمية الماسة بالأشخاص طبقاً لهذه المسميات نجد أنها تدور حول الجرائم التالية: القتل، والضرب والجرح، والتهديد بالقول أو بالبدن، والتعدي الجنسي، فمتى قارف الشخص إحدى هذه الجرائم ضد شخص

(١-١) لائحة ضبط ومعاقبة مرتكبي الأفعال غير المشروعة على متن الطائرات المدنية الصادرة بقرار مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني برقم (١٠٠-٨) وتاريخ ١/٨/١٤٣١هـ.

يتواجد في أحد المطارات أو الطائرات أصبح مرتكباً لجريمة الاعتداء ضد شخص المنصوص عليها في نظام الطيران ولا عبرة في الأساليب والوسائل السلوكية المكونة لجريمة الاعتداء ضد شخص في قيام الجريمة، فالنصوص السابقة لم تحصر الاعتداء في شكل معين، بل جعلت كل وسيلة وأسلوب مكونٍ للجريمة كافياً في إقامة المسؤولية الجنائية بحق الفاعل.

ولم تفرق النصوص النظامية السابقة بين ارتكاب الجرائم ضد الأشخاص من رجل أو ارتكابها من امرأة، ولا فرق أيضاً في أن يكون المجني عليه ذكراً أو أنثى، ومن المتصور اتحاد الجنس بين الجاني والمجني عليه في جميع الجرائم التي تشكل اعتداءً ضد الأشخاص المشار إليها أعلاه.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

تحدثت في الفرع السابق عن النصوص النظامية التي جرمت الاعتداء ضد الأشخاص، سواء أكان على متن الطائرة أم على أرض المطار، والاعتداء كما سلف ضد الأشخاص لا تخرج صورته في مجملها عن القتل، أو الضرب والجرح، أو التهديد بالقول أو البدن، أو التعدي جنسياً.

وقد تطرقت الشريعة الإسلامية كثيراً لبيان هذه الصور التي تشكل اعتداءً على حرمة الأشخاص، وأوضحت أحكامها بالبرهان والدليل، وأسهب في ذلك الفقهاء أيضاً في أثناء كلامهم عن الجنايات في الشريعة.

فالقتل العمد دل على تحريمه وبشاعة جرمه الآيات الكريمة في كتاب الله عز وجل، قال تعالى: ﴿وَمَنْ يَقْتُلْ مُؤْمِنًا مُتَعَمِّدًا فَجَزَاؤُهُ جَهَنَّمُ خَالِدًا فِيهَا وَغَضِبَ اللَّهُ عَلَيْهِ وَلَعَنَهُ وَأَعَدَّ لَهُ عَذَابًا عَظِيمًا﴾ (١).

(١) - سورة النساء: الآية رقم ٩٣.

فالأية نصت على التهديد والوعيد الشديد، وذلك بالخلود في النار واستحقاق غضب الله ولعنته لمن يرتكب القتل العمد في حق مؤمن، وهذا هو دليل تحريم القتل وجسامة جرمه.

وقال تعالى: ﴿وَلَا تَقْتُلُوا النَّفْسَ الَّتِي حَرَّمَ اللَّهُ إِلَّا بِالْحَقِّ وَمَنْ قُتِلَ مَظْلُومًا فَقَدْ جَعَلْنَا لَوْلِيَّهِ سُلْطَانًا فَلَا يُسْرِفُ فِي الْقَتْلِ إِنَّهُ كَانَ مَنْصُورًا﴾^(١).

نُحِتِ الآيَةُ عَنِ الْقَتْلِ، وَهَذَا يَدُلُّ عَلَى أَنَّ الْأَصْلَ فِي الْقَتْلِ هُوَ التَّحْرِيمُ الْمَغْلُظُ، وَحُلُّ الْقَتْلِ لَا يَثْبُتُ إِلَّا لِسَبَبٍ عَارِضٍ، فَإِذَا كَانَ الْأَمْرُ كَذَلِكَ فَلَا بَأْسَ فِي أَنْ يَنْهَى اللَّهُ عَزَّ وَجَلَّ عَنِ الْقَتْلِ مطلقاً بناءً على حكم الأصل، ثم يستثنى الحالة التي يكون معها القتل بحق كالكفر بعد الإيمان أو الزنى بعد الإحصان أو قتل النفس بغير حق^(٢)، أو كان القاتل في حالة دفاع معتبرة شرعاً.

وقد جاء في السنن النبوية ما يدل أيضاً على تحريم القتل العمد دون حق، فجاء عن النبي صلى الله عليه وسلم أنه قال: (اجتنبوا السبع الموبقات)^(٣)، قالوا يا رسول الله وما هن؟ قال: الشرك بالله، والسحر، وقتل النفس التي حرم الله إلا بالحق، وأكل الربا، وأكل مال اليتيم، والتولي يوم الزحف، وقذف المحصنات المؤمنات الغافلات)^(٤).

وقال النبي صلى الله عليه وسلم: (لزوال الدنيا أهون على الله من قتل رجل مسلم)^(٥)، ولم يقتصر النهي على قتل المسلم فقط، بل يشمل أيضاً النهي عن قتل الذمي، فجاء عنه صلوات

(١) - سورة الإسراء: الآية رقم ٣٣.

(٢) - مفاتيح الغيب، أبو عبد الله محمد بن عمر بن الحسن الملقب بفخر الدين الرازي، (٣٣٣/٢٠)، بتصرف، الطبعة الثالثة ١٤٢٠هـ، دار إحياء التراث العربي، بيروت.

(٣) - الموبقات: يقصد بها المهلكات. ينظر: القاموس المحيط، مجد الدين أبو طاهر محمد بن يعقوب الفيروز آبادي، ص ٩٢٧، الطبعة الثامنة ١٤٢٦هـ، مؤسسة الرسالة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت.

(٤) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب الوصايا، باب إن الذين يأكلون أموال اليتامى ظلماً، (١٠/٤)، حديث رقم ٢٧٦٦، مرجع سابق.

(٥) - أخرجه النسائي في سننه الصغرى، باب تعظيم الدم، (٨٢/٧)، حديث رقم ٣٩٨٧، قال الألباني: حديث صحيح، مرجع سابق.

الله عليه أنه قال: (من قتل معاهداً لم يرح رائحة الجنة، وإن ریحها توجد من مسيرة أربعين عاماً) (١).

وأما الضرب والجرح فهما من صور الاعتداءات التي تقع على الأشخاص، وقد جرمت الشريعة الإسلامية الاعتداء على الآخرين بضربهم وجرحهم، وفرضت العقوبات الكفيلة بردع من يرتكب ذلك، ومما يدل على تجريم الضرب والجرح بالآخرين قوله تعالى: ﴿وَكَتَبْنَا عَلَيْهِمْ فِيهَا أَنَّ النَّفْسَ بِالنَّفْسِ وَالْعَيْنَ بِالْعَيْنِ وَالْأَنْفَ بِالْأَنْفِ وَالْأُذُنَ بِالْأُذُنِ وَالسِّنَّ بِالسِّنِّ وَالْجُرُوحَ قِصَاصٌ﴾ (٢).

فالآية نصت على تقرير عقوبة الجراح الناتج عن الضرب، وهذه العقوبة قد تكون بالقصاص كلما أمكن وأمن فيه الحيف، وإلا فالعقوبة هي الدية المقدرة شرعاً (٣)، وأياً كانت العقوبة فإنها لا تشرع إلا على معصية مجرم إتيانها.

كما ثبت عن رسول الله صلى الله عليه وسلم أنه خطب للناس فقال: (... إن دماءكم وأموالكم وأعراضكم وأبشاركم عليكم حرام، كحرمة يومكم هذا، في شهركم هذا، في بلدكم هذا) (... (٤)). فالحديث دل على تحريم الاعتداء على الإنسان بالجلد والذي عبّر عنه بالأبشار، بالإضافة إلى تحريم الاعتداء على دمه وماله وعرضه بغير وجه حق (٥).

(١) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب الجزية، باب إثم من قتل معاهداً بغير جرم، (٤/٩٩)، حديث رقم ٣١٦٦، مرجع سابق.

(٢) - سورة المائدة: الآية رقم ٤٥.

(٣) - ينظر: المقدمات المهمات، أبو الوليد محمد بن أحمد القرطبي، (٣/٣٢٢)، الطبعة الأولى ١٤٠٨هـ، دار الغرب الإسلامي للنشر.

(٤) - سبق تخريجه ص ٩٣.

(٥) - ينظر: إرشاد الساري لشرح صحيح البخاري، أحمد بن محمد بن أبي بكر القسطلاني، (١٠/١٧٩)، الطبعة السابعة ١٣٢٣هـ، المطبعة الكبرى الأميرية، مصر.

كما ثبت عن رسول الله صلى الله عليه وسلم أنه قال: (عُذبت امرأه في هرة حبستها حتى ماتت جوعاً، فدخلت فيها النار، قال: فقال والله أعلم: لا أنت أطعمتها، ولا سقيتها حين حبستها، ولا أنت أرسلتها فأكلت من خشاش الأرض)^(١).

فدل الحديث على أن تعذيب الحيوان فعل موجب للنار والعياذ بالله، فيكون تعذيب الإنسان موجباً لذلك من باب أولى، والنار لا تجب في فعل إلا وقد حُرِم في الشريعة الإسلامية.

ومن صور الاعتداء على الأشخاص التي حرمتها الشريعة الإسلامية التعدي الجنسي، سواء وقع من رجل أو وقع من امرأة، وسواء أكان هذا التعدي بسيطاً كالتحرش اللفظي والمضايقة الجسدية والإيحاءات والإشارات ذات الإيحاء الجنسي أم كان جسيماً كالزنا مثلاً، فمقاصد الشريعة الإسلامية دائماً ما تحمي العرض بمفهومه الواسع، ولذلك جاءت بنصوص كثيرة من الكتاب والسنة وأقوال الفقهاء تجرم الاعتداء عليه وتعاقب مرتكبي ذلك، ومن ذلك قوله تعالى: ﴿وَلَا تَقْرُبُوا الزَّوْجَةَ إِنَّهُ كَانَ فَاحِشَةً وَسَاءَ سَبِيلًا﴾^(٢).

فهذه الآية دلت على تحريم الزنا، وهذه الدلالة جاءت بأبلغ ما يكون، حيث نصت على النهي عن قربان الزنا، فضلاً عن إتيانه، والنهي عن قربانه نُهي عن ارتكاب أسبابه ودواعيه وجميع السبل أو الطرق المفضية إليه، ولا يتحقق ذلك إلا بترك النظر إلى ما حرم الله، وعدم تعرض أحد الجنسين للآخر، سواء أكان ذلك، بالألفاظ، أم الأفعال، أم الإشارات، أم الإيحاءات.

(١) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب المساقاة، باب فضل سقي الماء، (١١٢/٣)، حديث رقم ٢٣٦٥، مرجع سابق.

(٢) - سورة الإسراء: الآية رقم ٣٢ .

ومن النصوص أيضاً قوله تعالى: ﴿قُلْ لِلْمُؤْمِنِينَ يَعْضُوا مِنْ أَبْصَارِهِمْ وَيَحْفَظُوا فُرُوجَهُمْ ذَلِكَ أَزْكَى لَهُمْ إِنَّ اللَّهَ خَبِيرٌ بِمَا يَصْنَعُونَ (٣٠) وَقُلْ لِلْمُؤْمِنَاتِ يَعْضُنْنَ مِنْ أَبْصَارِهِنَّ وَيَحْفَظْنَ فُرُوجَهُنَّ﴾ (١).

فالآية نص صريح في صيانة الفروج وحفظها وغيض البصر عما حرم الله، وقدم الله عز وجل غيض البصر؛ لأنه غالباً ما يكون السبب في الاعتداءات الجنسية اللاحقة له، يقول الشوكاني (٢) رحمه الله: "لما ذكر سبحانه حكم الاستئذان، أتبعه بذكر حكم النظر على العموم، فيندرج تحته غيض البصر من المستأذن، كما قال صلى الله عليه وسلم: (إنما جعل الإذن من أجل البصر) (٣) وخص المؤمنين مع تحريمه على غيرهم، لكون قطع ذرائع الزنا التي منها النظر هم أحق من غيرهم بها، وأولى بذلك ممن سواهم" (٤).

فهذه حماية متقدمة أضفتها الشريعة الإسلامية على الأعراس من الاعتداء بأي شكل كان، ذلك أن إطلاق النظر المحرم و التعدي على الآخرين بالألفاظ والإشارات ذات الدلالة الجنسية وجميع المضايقات تعد بريداً للزنا، ومن أكبر دواعيه، فإذا أطلق الشخص نظره إلى ما لا يحل له، استمر ذلك واعتاده، حتى يتقدم به الحال في سلوكه المنحرف إلى درجة يكون فيها منتهكاً للعرض ومعتدياً عليه.

ولم تخلُ السنة النبوية وهي المصدر الثاني من التشريع الإسلامي من النصوص الكثيرة التي تدل على تجريم الاعتداء الجنسي على الغير، فمن هذه النصوص ما ثبت عن النبي صلى الله عليه

(١) - سورة النور: الآية رقم ٣٠ - ٣١ .

(٢) - سبق ترجمته ص ١٢٢ .

(٣) - أخرجه مسلم في صحيحه، باب تحريم النظر في بيت غيره، (٣/١٦٩٨)، حديث رقم ٤٠، مرجع سابق.

(٤) - فتح القدير الجامع بين فني الرواية والدراية من علم التفسير، محمد بن علي الشوكاني، (٤ / ٢٢)، مرجع سابق.

وسلم أنه قال: (إن الله كتب على ابن آدم حظاً من الزنا، أدرك ذلك لا محاله، فزنى العينين النظر، وزنى اللسان المنطق، والنفس تمنى وتشتهي، والفرج يصدق ذلك أو يكذبه) (١).

فالحديث دل على أن العين تزني، وزناها يكون بالنظر فيما زاد عن النظرة الأولى فيما حرم الله، أو بالإيماء بها مثلاً على سبيل الشهوة، وكذلك اللسان فزناه أن يتلفظ الشخص بعبارات جنسية وخادشة للحياء مع من لا يحل له، وزنا النفس يكون بتمني ذلك واشتهائه (٢)، وقد عدّ الحديث هذه التصرفات من الزنى حكماً لا حقيقة، وهذا لا يدل إلا على تجريم التعدي الجنسي على الآخرين سواء أكان بالقول أم الفعل.

كما ثبت عن رسول الله صلى الله عليه وسلم أنه خطب للناس فقال: (... إن دماءكم وأموالكم وأعراضكم وأبشاركم عليكم حرام، كحرمة يومكم هذا، في شهركم هذا، في بلدكم هذا...) (٣).

فهذا الحديث دل بصريح العبارة على شدة تحريم الاعتداء على الأعراس بالإضافة إلى تحريم الاعتداء على الدماء، والأموال، حيث جاء قوله صلى الله عليه وسلم في يوم النحر، وفي الشهر الحرام، والبلد الحرام، فدل على تحريم الاعتداء الجنسي بجميع صورته وأشكاله.

و جاءت نصوص الفقهاء دالة أيضاً على ما جاءت به النصوص الشرعية من الكتاب والسنة، ومنها ما قاله الماوردي: " فإن أصابوها بأن نال منها مادون الفرج ضربوهما أعلى التعزير، وهو خمسة وسبعون سوطاً، وإن وجدوهما في إزار لا حائل بينهما، متباشرين غير متعاملين للجماع ضربوهما ستين سوطاً، وإن وجدوهما غير متباشرين ضربوهما أربعين سوطاً، وإن وجدوهما خاليين

(١) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب الاستئذان، باب زنى الجوارح دون الفرج، (٥٤/٨)، حديث رقم ٦٢٤٣، مرجع سابق .

(٢) - ينظر: شرح صحيح البخاري، علي بن خلف بن عبد الملك بن بطلال البكري القرطبي، (٢٣/٩)، تحقيق ياسر بن إبراهيم، الطبعة الثانية ١٤٢٣ هـ، مكتبة الرشد، الرياض.

(٣) - سبق تخريجه ص ٩٣ .

في بيت عليهما ثيابهما ضربوهما ثلاثين سوطاً، وإن وجدوهما في طريق يكلمها وتكلمه ضربوهما عشرين سوطاً، وإن وجدوه يتبعها، ولم يقفوا على ذلك يحققوا، وإن وجدوهما يشير إليها وتشير إليه بغير كلام ضربوهما عشرة أسواط " (١).

ويقول القرشي (٢) رحمه الله: " ويلزم المحتسب أن يتفقد المواضع التي يجتمع فيها النسوان، مثل سوق الغزل، أو الكتان، وشطوط الأنهار، وأبواب حمامات النساء، وغير ذلك، فإن رأى شاباً متعرضاً بامرأة يكلمها في غير معاملة في البيع والشراء، أو ينظر إليها عزره، ومنعه من الوقوف هناك، فكثير من الشباب المفسدين يقفون في هذه المواضع، وليس لهم حاجة غير التلاعب على النسوان، فمن وقف من الشباب في طريقهن لغير حاجة عزره على ذلك والله أعلم " (٣).

فهذه النصوص التي ذكرها الفقهاء مع ما جاء في الكتاب والسنة تدل بصريح العبارة على تجريم الاعتداء الجنسي، ومشروعية إنزال العقوبات الشرعية بحق مرتكبيها.

أما التهديد سواء أكان بالقول أم البدن كإحدى صور السلوك المكون لجريمة الاعتداء ضد شخص في المطار أو على متن الطائرة؛ فقد جرمته الشريعة الإسلامية وسبقت في ذلك جميع النظم القانونية المقارنة، والتهديد يأتي بمعنى الترهيب، وبمعنى الإخافة والتوعد بإلقاء العقوبة (٤).

وقد ثبت عن رسول الله صلى الله عليه وسلم أنه قال: (من أشار إلى أخيه بحديدة فإن الملائكة تلعنه حتى يدعها، وإن كان أخاه لأبيه وأمه) (٥).

(١) - الأحكام السلطانية والولايات الدينية، أبو الحسن علي الماوردي، ص ٣١١، مرجع سابق.

(٢) - هو محمد بن محمد بن أحمد بن أبي زيد عرف بابن الإخوة القرشي، ضياء الدين، محدث، ولد سنة ٦٤٨هـ، وقد ألف كتاب معالم القرية في أحكام الحسبة، توفي سنة ٧٢٩هـ. ينظر: الأعلام للزركلي (٧/ ٣٤)، مرجع سابق.

(٣) - معالم القرية في أحكام الحسبة، محمد بن محمد بن أحمد القرشي، ص ٨٢، تحقيق محمد محمود شعبان وصديق أحمد المطيعي، الطبعة الأولى ١٤٠٨ هـ، مكتب الإعلام الإسلامي.

(٤) - معجم لغة الفقهاء، محمد رواسي قلعجي وحامد صادق قتيبي، (١/ ١٤٩)، بتصرف، الطبعة الثانية ١٤٠٨ هـ، دار النفائس للطباعة والنشر والتوزيع.

(٥) - أخرجه مسلم في صحيحه، باب النهي بالإشارة بالسلاح إلى مسلم، (٤/ ٢٠٢٠)، حديث رقم ١٢٥، مرجع سابق.

وورد عنه صلى الله عليه وسلم أنه قال: (لا يحل لمسلم أن يروع مسلماً)^(١).
يقول النووي^(٢) رحمه الله: " هذه مبالغة في إيضاح عموم النهي في كل أحد، سواءً من يتهم فيه ومن لا يتهم فيه، وسواءً أكان هذا هزلاً ولعباً أم لا، لأن ترويع المسلم حرام بكل حال"^(٣).
وبذلك لا يجوز لأحد الاعتداء على شخص ولو بمجرد التهديد.
ولما سبق يتضح جلياً أن موقف الفقه الإسلامي من عموم الاعتداء ضد الأشخاص، سواء بالقتل أو الضرب والجرح أو التعدي الجنسي أو التهديد يقضي بتحريم ذلك كله والعقاب عليه، وهذا ما سارت عليه أحكام النظام السعودي.

المطلب الثاني: الركن المادي.

معلوم أن الركن المادي في أي جريمة يتكون من السلوك والنتيجة والرابطة السببية، وهذا ما يقال عنه أيضاً بالنسبة للركن المادي لجريمة الاعتداء على الأشخاص في مرفق الطيران المدني، والاعتداء كما مر معنا قد يكون بالقتل، وقد يكون بالضرب والجرح، وفي حالات أخرى يكون بالتعدي الجنسي، سواء أكان بسيطاً كالتحرش اللفظي أو جسيماً كالاعتصاب، وقد يكون الاعتداء أيضاً بالتهديد سواءً بالقول أو الفعل.

(١) - سبق تخرجه ص ٩٤.

(٢) - فقيه الأمة وشيخ الإسلام يحيى بن شرف محيي الدين أبو زكريا النووي، قال عنه ابن الفخر: كان إماماً بارعاً حافظاً مفتياً أتقن علوماً شتى، من شيوخه: ابن البرهان وأبي الفتح التفليسي، ومن تلاميذه: ابن العطار والمزي، له تصانيف كثيرة وقد نفع الله بها، منها: المنهاج في شرح مسلم والروضة ورياض الصالحين، توفي سنة ٦٧٦هـ. ينظر: تاريخ الإسلام ووفيات المشاهير والأعلام، شمس الدين أبو عبدالله محمد بن قَائِمَاز الذهبي، (٣٢٤/١٥)، تحقيق: بشار عوَّاد، الطبعة الأولى ٢٠٠٣م، دار الغرب الإسلامي.

(٣) - المنهاج شرح صحيح مسلم بن الحجاج، للإمام يحيى بن شرف النووي، (١٧٠/١٦)، الطبعة الثانية ١٣٩٢هـ، طبعة دار إحياء التراث العربي، بيروت.

فالسلك المكون لجريمة الاعتداء على شخص في مرفق الطيران المدني قد يتمثل في القتل، والقتل هو إزهاق الروح فيفترض أن يكون المجني عليه إنساناً حياً، فلو كان القتل على حيوان لكانت الجريمة على مال، ولا يشترط أن يكون القتل بوسيلة معينة، وإن كان معرفة الوسيلة تسهل على المحكمة استظهار نية القتل، والظروف المخففة والمشددة، ولكن الغالب أن تكون الوسيلة مادية كسلاح أو سكين أو قطعة حديد ونحو ذلك، ولا فرق بين ممارسة السلوك في القتل بطريقة مباشرة كالطعن بسكين مثلاً، أو بطريقة غير مباشرة كتسميم الوجبة الغذائية للمجني عليه^(١). فكل فعل اعتداء على الحياة تزهق به الروح يصلح كي يقوم به الركن المادي في القتل.

وأما الضرب والجرح كصورة من صور الاعتداء ضد الأشخاص وأحد أنواعه فهما يشكلان اعتداءً على حق الشخص في سلامة جسده، والاعتداء على حق الشخص في سلامة جسده أقل جساماً من الاعتداء على حقه في حياته كما هو في القتل، والضرب مجرد اعتداء باليد أو غيرها ليس له أثر مادي، بخلاف الجرح فهو ضرب مؤثر مادياً في الجسد، ويحدث فيه إصابات كالسحجات والكدمات وتهتك الجلد ونحو ذلك، ولذلك قيل: كل جرح ضرب وليس كل ضرب جرح^(٢)، وكلاهما إيذاء يشكل اعتداءً على محل الحماية الجنائية وهو حق الشخص في حماية وسلامة جسده.

وعرف الضرب بأنه كل وسيلة ضغط مادية تقع على جسم الإنسان لا تؤدي إلى إحداث قطع فيه أو تمزيق في أنسجته، ولا يشترط في الضرب أن يكون بأداة أو وسيلة معينة، ولذلك يعتبر من الضرب توجيه الصفعات باليد، أو الركل بالرجل، أو القرص، ولم يتطلب القانون أن يكون

(١) - ينظر: جرائم القتل العمد والقتل الخطأ، إيهاب عبد المطلب، ص ١٣ وما بعدها، الطبعة الثانية ٢٠٠٦م، المركز القومي للإصدارات القانونية.

(٢) - ينظر: الجرائم الواقعة على الأشخاص، محمد صبحي نجم، ص ١٢٠ و١٢١، الطبعة الثانية ١٩٩٩م، دار الثقافة للنشر والتوزيع.

الضرب على درجة معينة من الجسامة، بل يعاقب على الضرب ولو كان بسيطاً جداً لم يترك أي آثار ظاهرة في جسد المجني عليه^(١).

أما الجرح فعرف بأنه كل مساس بجسم المجني عليه يحدث قطعاً فيه أو تمزيقاً لأنسجته، وهناك فرق بين القطع في الجسم وتمزق الأنسجة، فالقطع يكون سطحياً ويقتصر على مادة الجلد، بينما تمزق الأنسجة يكون عميقاً؛ لكونه ينال الأنسجة الداخلية التي يكسوها الجلد، ويستوي الأمر في أن يكون الجرح الذي أحدثه الجاني بسلوكه ظاهراً مشاهداً أو داخلياً لا يمكن رؤيته بالعين المجردة كتمزق الكبد مثلاً، ويدخل في مفهوم الجرح كسر العظام والأسنان والرضوض والتسلخات والحروق والسحجات والكدمات والوخز، ولا أهمية للوسيلة التي استخدمها الجاني وهو يمارس السلوك الإجرامي، فقد يستخدم سلاحاً نارياً، أو آلة قاطعة كالسكين، أو أداة واخزة كالإبرة، أو راضه كالعصا، بل وقد يستخدم في ممارسة السلوك الإجرامي لجرح شخص ما بعض أعضاء جسمه كالأسنان والأظافر ونحوها، ولا عبرة بعد ذلك في سيلان الدم خارج جسد المجني عليه أو لا بأن اجتمع في الداخل تحت الجلد وأحدث زرقة قائمة يظهر أثرها على الجلد^(٢).

أما التهديد كصورة للاعتداء على الأشخاص، فهو عبارة عن إثارة الخوف والفرع في نفس المجني عليه ما يؤثر على تصرفاته، ويعد التهديد من الجرائم المستقلة والقائمة بذاتها، ويتخذ السلوك الإجرامي فيه عدة أشكال، فقد يكون بالفعل كالإمساك بأحد موظفي المطار وطرحه أرضاً وتهديده بالخنق أو الضرب إذا لم يستجب لرغبته، وقد يكون التهديد بالقول، والقول في بعض الحالات يكون مشافهة كمن يتحدث مع شخص بما يتضمن وعيداً شديداً يقع على نفسه أو ماله أو عرضه، وفي حالات أخرى يكون القول كتابةً كأن يقوم الجاني بإرسال رسالة لقائد

(١) - ينظر: جرائم الاعتداء على الأشخاص والأموال، فتوح عبد الله الشاذلي، ص ١٣٥، طبعة ٢٠٠٢م، دار المطبوعات الجامعية.

(٢) - المرجع السابق، ص ١٣٤، بتصرف.

الطائرة تحمل عبارات مفهومة وواضحة تدل على خطر وشيك بالمرسلة إليه إذا لم يستجب للمطالب، وقد لا تحمل الرسالة عبارات مكتوبة، بل رسومات وأشكالاً يفهم منها التهديد، وأياً كانت الطريقة أو الأسلوب في السلوك الإجرامي فمتى أثر على إرادة الشخص وتصرفاته بسبب الخوف والفرع، فإن الجريمة تقوم بحق الجاني^(١).

وأخيراً مما يعد اعتداءً ضد الأشخاص في مرفق الطيران المدني هو التعدي الجنسي، والسلوك الإجرامي في التعدي الجنسي قد يكون بسيطاً كالتحرش اللفظي والمضايقة وقد يكون جسيماً كالاعتداء واللوواط والعياذ بالله، ومن حيث العموم فإن التعدي الجنسي له طبيعة مادية، والسلوك المكون للجريمة الاعتداء الجنسي قد يصدر بطريق الإيجاب كرمي قنينة ورقية على إحدى المضيفات على متن الطائرة، وقد يصدر بطريقة سلبية كترك المضيفة زينتها الطبيعية أو المكتسبة دون سترها وامتناعها عن ذلك لتتمكن من نزوتها مع ضحيتها، وقد يتخذ السلوك الإجرامي صورة القول كتوجيه العبارات العاطفية التي تحمل دلالات جنسية وقد يتخذ صورة الفعل كاللمس أو الإشارة مثلاً، وقد يصدر السلوك الإجرامي من الأنثى كما يصدر من الرجل، وقد يقع على الرجل كما يقع على الأنثى بلا فرق. ولا يهم الطريقة أو الأسلوب التي استخدمها الجاني في أثناء مقارفته للسلوك الإجرامي مادامت نتيجته قد تحققت.

وخلاصة القول أن كل شخص مارس السلوك المكون لجريمة الاعتداء ضد شخص؛ سواءً أكان ذلك بقتله، أم ضربه وجرحه، أم الاعتداء عليه جنسياً، أم تهديده، يكون مسؤولاً جنائياً عن سلوكه متى اكتملت بقية أركان الجريمة.

ومتى اكتمل السلوك الإجرامي فيلزم بعد ذلك تحقق النتيجة الإجرامية وتوافر الرابطة السببية بينهما، والنتيجة الإجرامية في الاعتداء على الأشخاص تتحقق بحسب نوع الاعتداء، فالنتيجة الإجرامية في الاعتداء بالقتل هي إزهاق الروح البشرية، فإن لم تزهق هذه الروح فلا قيام لجريمة

(١) - ينظر: الجرائم الواقعة على الأشخاص، محمد صبحي نجم، ص ١٧٤، مرجع سابق.

الاعتداء بالقتل، وإنما يعد ذلك شروعاً معاقباً عليه^(١). وأما الاعتداء بالضرب والجرح فنتيجته الإجرامية هي الأذى الواقع على جسم المجني عليه، وهي ما يجرمه النظام من المساس بحق المجني عليه في سلامة جسمه، سواءً أكان هذا المساس بسيطاً أم جسيماً، وإن كانت النتيجة الجسيمة من الظروف المشددة التي تزيد من العقوبة عند عرض القضية أمام المحكمة^(٢)، وبالنسبة للتعدي الجنسي فنتيجته تتحقق بالانتهاك الفعلي للعرض كالمواقعة أو الملامسة العابرة، وتتحقق أيضاً بمجرد خدش الحياء ولو بدرجة يسيرة كتوجيه العبارات المنافية للآداب، وأخيراً تتحقق النتيجة الإجرامية في التهديد بمجرد إدخال المجني عليه في حالة من الخوف والهلع المؤثر على نفسيته بحيث يضطرب في تصرفاته وأفعاله ويجعله كالآلة في يد الجاني.

وإذا تحققت النتيجة الإجرامية على النحو السابق فيلزم توافر الرابطة السببية بينهما وبين السلوك الإجرامي، وذلك ليكتمل ببيان الركن المادي لجريمة الاعتداء ضد شخص في مرفق الطيران، وتعني الرابطة السببية كما مر معنا في السابق أن يثبت أن وقوع النتيجة الإجرامية المشار إليها أعلاه كان بسبب مقارفة الجاني لسلوكه الإجرامي، وأن هذه النتيجة ما كانت تقع لولا هذا السلوك، فعلى سبيل المثال تكون الرابطة السببية في الاعتداء على أحد أعضاء طاقم الطائرة بالقتل هي قيام الدليل القاطع على أن إزهاق روح هذا العضو كان المحصلة الحتمية لنشاط الجاني أيّاً كانت طريقة وأسلوب هذا النشاط من تسميم أو إطلاق نار أو طعن بسكين ونحو ذلك، وكذلك الأمر بالنسبة للاعتداء بالضرب على أحد موظفي المطار، فالعلاقة السببية هي أن يثبت أن النتيجة الإجرامية وهي الجروح أو السحجات أو الكدمات كانت بسبب السلوك وهو فعل الضرب، وهكذا فلا يختلف الأمر عنه في بقية صور الاعتداء ضد الأشخاص.

(١) - ينظر: قانون العقوبات جرائم القسم الخاص، رمسيس بهنام، ص ٧٩٥، الطبعة الأولى ١٩٩٩م، منشأة المعارف، الإسكندرية.

(٢) - ينظر: جرائم الاعتداء على الأشخاص والأموال، فتوح عبد الله الشاذلي، ص ١٣٨، مرجع سابق.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

تعد جريمة الاعتداء ضد الأشخاص في مرفق الطيران المدني من الجرائم العمدية، التي يجب لقيامها توافر القصد الجنائي لدى المتهم، والقصد الجنائي المطلوب في هذه الجريمة هو القصد الجنائي العام دون الخاص، لأن المنظم السعودي لم يشترط لقيام الجريمة نية خاصة.

والقصد الجنائي العام في هذه الجريمة يتمثل في عنصري العلم والإرادة، فلا بد أن يعلم الجاني أنه يرتكب فعلاً على شخص يؤدي غالباً إلى إزهاق روحه كما هو في القتل، أو إلى إصابته بأذى في جسده إذا كان اعتدائه بالضرب، أو يؤدي في الغالب إلى إثارة الخوف والهلع في نفس المجني عليه إذا كان تعديه بالتهديد، ولا بد أيضاً أن يعلم الجاني أنه يرتكب فعلاً يחדش الحياء وينتهك العرض في غالب ظنه، وهذا إذا كان لتعدي الجاني طبيعة جنسية، كما يلزم أن يتوافر لدى الجاني العلم بأن نشاطه مجرم ومعاقب عليه.

وبجانب توافر عنصر العلم، يجب أيضاً أن تتوافر لدى الجاني الإرادة الصحيحة والخالية من العيوب والموانع على النحو المبين في السابق، فلا بد أن تتجه هذه الإرادة إلى ممارسة الفعل المكون للجريمة، وأن تتجه أيضاً إلى تحقيق النتيجة الإجرامية من الاعتداء على الشخص، وهي إما إزهاق الروح أو إصابة المجني عليه بالجرح، أو هتك عرضه وحيائه، أو إخافته وإرهابه.

وإذا ما تحقق العلم والإرادة الشرعية لدى الجاني أصبح مسؤولاً جنائياً عن سلوكه باعتباره مرتكباً لجريمة، ولا يهم بعد ذلك معرفة الباعث على الاعتداء على الشخص في مرفق الطيران المدني، فالمنظم السعودي لم يشترط لقيام المسؤولية الجنائية بواعث معينة.

المبحث الثاني: الاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثاني: الاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة.

إن الاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة يعد جريمة في النظام السعودي، وهذه الجريمة كغيرها من الجرائم لا تقوم إلا بعد توافر ثلاثة أركان، وهذه الأركان هي الركن الشرعي والركن المادي والركن المعنوي، لذا ولبيان أحكام هذه الجريمة فإني سأحدث عن هذه الأركان الثلاثة في ثلاثة مطالب.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

يختص الركن الشرعي عن غيره من الأركان بأنه يجوي نصوصاً من النظام السعودي ونصوصاً أخرى من الفقه الإسلامي، ولذلك سأتكلم عن الركن الشرعي في فرعين: الأول سيكون للنصوص النظامية والثاني للنصوص الفقهية.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

يعد الاعتداء على الممتلكات من السلوكيات المجرمة فقهاً ونظاماً؛ أيّاً كانت هذه الممتلكات، وقد نص نظام الطيران المدني السعودي على تجريم الاعتداء عليها داخل الطائرة، حيث جاءت الفقرة السادسة من المادة الرابعة والخمسين بعد المائة بالآتي: [٦- يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال الآتية على متن طائرة مدنية، بما يمس سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص على متنها، أو إذا كان ذلك الفعل يخل بالنظام والانضباط على متن الطائرة:]، ثم جاء البند (ب) بالآتي: [ب- التسبب عمداً في تلف أو تدمير ممتلكات].

وجاءت المادة الأولى من لائحة ضبط ومعاينة مرتكبي الأفعال غير المشروعة على متن الطائرات المدنية بالآتي: [يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بإحدى الأفعال التالية على متن طائرة مدنية

وهي في حالة طيران أو الاستعداد للطيران: [، ثم أتت الفقرة الرابعة بما نصه: [القيام بأي عمل تخريبي لمحتويات الطائرة من شأنه أن يهدد أمن وسلامة الطائرة] (١).

فهذه النصوص أضفت الحماية الجنائية على الممتلكات عامة ولم تحصرها في نوع معين، فكل ما يعد صالحاً للتملك على متن الطائرة يتمتع بالحماية، سواء أكان شيئاً ثميناً أم زهيداً، وسواء أكان مالكه أحد ركاب الطائرة أم أحد أعضاء طاقم الطائرة والعاملين فيها أو كان مالكه الناقل الجوي، كما أن الحماية الجنائية التي قررتها النصوص سالتت الذكر لا تكون إلا على ممتلكات موجودة على متن طائرة مدنية، أما العسكرية فلا تتمتع الممتلكات على متنها بحماية النصوص السابقة.

ويظهر من النصوص السابقة أن الاعتداء على محل المصلحة التي يحميها النظام يعد جريمة سواء وقع هذا الاعتداء من الراكب أو قائد الطائرة أو أحد المضيفين أو المضيفات أو من أي شخص يتواجد على متن الطائرة بلا استثناء.

وما يلفت الانتباه هو أن لائحة ضبط ومعاينة مرتكبي الأفعال غير المشروعة على متن الطائرات المدنية في مادتها الثانية نصت على اعتبار التسبب في تعطيل أو إتلاف محتويات الطائرة أو أي من أجهزتها يعد مخالفة وليس جريمة، وهذا في رأيي تضارب مع النصوص النظامية السابقة التي عدت هذه السلوكيات جريمة لا مخالفة، خصوصاً أن التسبب العمدي في تعطيل أو إتلاف محتويات الطائرة على أقل تقدير مُحلٌّ بالنظام والانضباط اللذين جرى النص عليهما في النصوص السابقة التي جرمت الفعل، ما يدعو إلى العمل على تلافي مثل هذا التضارب.

كما تعد السرقة إحدى الجرائم التي تشكل اعتداءً على الممتلكات، ولكنها مع ذلك خارجة عن نطاق التجريم في هذا المبحث لسببين: الأول أن المنظم السعودي نص في هذه الجريمة على

(١) - الفقرة رقم ٤، المادة رقم ١، لائحة ضبط ومعاينة مرتكبي الأفعال غير المشروعة على متن الطائرات المدنية، مرجع سابق.

التلف والتدمير والأعمال التخريبية فقط، وهذه الأمور تختلف عن السرقة، والثاني أن المنظم السعودي أفرد للسرقة نصاً خاصاً سيأتي في مبحث لاحق.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

لا يعد الاعتداء على الممتلكات جريمة حديثة في الشريعة الإسلامية، فالأموال محمية مصونة فيها منذ صدر الإسلام، بل عدت الشريعة الإسلامية المال أحد المصالح الكبرى لاستقرار حياة الإنسان وانتظامها، ولا يجوز بحال الاعتداء عليها بأي شكل من الأشكال^(١). وهذا ما دلت عليه نصوص الكتاب والسنة النبوية.

فقال تعالى: ﴿وَاللَّهُ لَا يُحِبُّ الْفُسَادَ﴾^(٢).

يقول القرطبي^(٣) في تفسيره: "قال العباس بن الفضل: الفساد هو الخراب. والآية بعمومها تعم كل فساد كان في أرضٍ أو مالٍ أو دين"^(٤).

وقال تعالى: ﴿وَلَا تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَاحِهَا﴾^(٥).

فالآية تدل على النهي عن فعل عموم المعاصي والآثام، قلت أو كثرت، خصوصاً بعد أن أصلح الله الأراضي بأن بعث فيها نبياً يدل على الصراط المستقيم، ويبين الحلال من الحرام^(٦)،

(١) - ينظر: الإبهاج في شرح المنهاج، تقي الدين أبو الحسن وولده أبو نصر عبد الوهاب، (١٧٨/٣)، طبعة ١٤١٦ هـ، دار الكتب العلمية، بيروت.

(٢) - سورة البقرة: الآية رقم ٢٠٥.

(٣) - سبق ترجمته ص ٩٢.

(٤) - الجامع لأحكام القرآن، أبو عبد الله القرطبي، (١٨/٣)، مرجع سابق.

(٥) - سورة الأعراف: الآية رقم ٨٥.

(٦) - الهداية إلى بلوغ النهاية، أبو محمد مكي بن أبي طالب القرطبي المالكي، (٢٤٤٥/٤)، بتصرف، تحقيق مجموعة رسائل جامعية بجامعة الشارقة، الطبعة الأولى ١٤٢٩ هـ، نشر جامعة الشارقة.

والأعمال التخريبية وتلف وتدمير ممتلكات الآخرين يدخلان ضمن المعاصي والآثام المنهي عنهما في الآية.

وقال تعالى: ﴿وَالسَّارِقُ وَالسَّارِقَةُ فَاقْطَعُوا أَيْدِيَهُمَا﴾^(١)، فالآية هنا نصت على عقوبة السرقة، والعقوبة لا تكون إلا على معصية، فإذا كانت السرقة معصية معاقباً عليها وهي في حقيقتها حرمان الشخص من ماله بطريق الأخذ، فحرمان الشخص من ماله بطريق إذهاب مادته - وهو التلف أو التدمير - يعاقب عليه من باب أولى.

وثبت عن النبي صلى الله عليه وسلم أنه قال: (إن دمائكم وأموالكم وأعراضكم وأبشاركم عليكم حرام)^(٢).

فالحديث نص صريح في تحريم الاعتداء على الأموال، سواء بالإتلاف والتدمير أو بالتخريب أو بغير ذلك كالاختلاس أو النهب أو السرقة.

وورد عن رسول الله صلى الله عليه وسلم أنه قال: (ملعون من ضر مسلماً)^(٣).

وعن عبادة بن الصامت أن رسول الله صلى الله عليه وسلم، قضى أن (لا ضرر ولا ضرار)^(٤).

فجاءت أقوال الرسول صلى الله عليه وسلم بالنهي عن الإضرار وأنه موجب لللعن والعياذ بالله، فيكون الأصل في إلحاق الضرر بالآخرين التحريم، وأن المتسبب فيه متعدٍ ما لم يكن ذلك

(١) - سورة المائدة: الآية رقم ٣٨.

(٢) - سبق تخرجه ص ٩٣.

(٣) - أخرجه محمد بن عبد الباقي في المشيخة الكبرى، (٣/١٣٩٦)، حديث رقم ٧٢٧. ينظر: أحاديث الشيوخ الثقات (المشيخة الكبرى)، محمد بن عبد الباقي المعروف بقاضي المارستان، تحقيق: حاتم العوني، الطبعة الأولى ١٤٢٢هـ، دار عالم الفوائد للنشر والتوزيع.

(٤) - أخرجه ابن ماجه في سننه، باب من بنى في حقه ما يضر بجاره، (٢/٧٨٤)، حديث رقم ٢٣٤٠، قال الألباني: حديث صحيح، مرجع سابق.

بسبب مشروع، أو لم يتوافر لدى المتسبب قصد العصيان^(١).

ولما سبق يتبين لدى القارئ الكريم أن الاعتداء على ممتلكات الغير بالإتلاف أو التدمير أو التخريب محرم في الفقه الإسلامي ومعصية معاقب عليها بما يراه القاضي مناسباً، وهذا ما اتفقت معه أحكام النظام السعودي.

المطلب الثاني: الركن المادي.

لابد لقيام جريمة الاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة من توافر الركن المادي لها، وهي في هذا الشأن كبقية الجرائم، والركن المادي لا يكتمل بناؤه إلا بعد توافر عناصره الثلاثة، وهي السلوك الإجرامي، والنتيجة الإجرامية، والرابطة السببية.

فالسلوك الذي يقارفه الجاني لابد وأن يكون منتجاً للتلّف والتدمير أو التخريب الذي أشار إليه النص سابقاً، ويلزم أيضاً في السلوك الإجرامي أن يغلب على الظن إحداثه للنتيجة الإجرامية وهي تلف وتدمير وتخريب الممتلكات، بمعنى أن يكمن في السلوك لحظة إتيانه صلاحية ترتيب النتيجة التي يجرمها القانون، ويكون تقدير ذلك بحسب المؤلف والمعتاد، وليس بحسب تقدير الجاني نفسه، فإن لم تكمن في السلوك صلاحية ترتيب النتيجة فلا قيام للجريمة ولو تحققت النتيجة بعد ذلك، كما أن النتيجة المتمثلة في تلف وتدمير الممتلكات إذا لم تتحقق رغم إتيان السلوك بالطريقة المطلوبة قانونياً فلا قيام لجريمة الاعتداء بل تقوم مسؤولية الجاني على أساس الشروع، ولم يتطلب القانون شكلاً معيناً للسلوك الإجرامي، وغالباً ما يكون إيجابياً ومع ذلك قد يتخذ السلوك طبيعة سلبية^(٢).

(١) - ينظر: مفاتيح الغيب (تفسير الرازي)، أبو عبدالله محمد بن عمر بن الحسن الرازي، (٢٠/٢٢٨)، الطبعة الثالثة ١٤٢٠هـ، دار إحياء التراث العربي، بيروت.

(٢) - ينظر: قانون العقوبات القسم الخاص، جلال ثروت وعلي القهوجي، (٢/٢٣٨)، طبعة ٢٠١١م، دار المطبوعات الجامعية.

ومن صور السلوك الإيجابي للاعتداء على الممتلكات أن يحطم مضيف الطائرة بيده أو غيرها جهاز كمبيوتر محمول تعود ملكيته لأحد الركاب أو يتلف شاشة عرض معلومات الرحلة الجوية المتعلقة بالطائرة التي يمتلكها الناقل الجوي، ومن الصور أيضاً للسلوك الإيجابي أن يقوم أحد الركاب بتكسير هاتف نقال يمتلكه أحد الركاب أو تكسير حقيبة التي يحملها.

ومن المتصور أيضاً أن يكون السلوك المكون لجريمة الاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة يأخذ طبيعة سلبية كمن يترك عمداً كوباً له من العصير ينكفء على الجهاز اللاسلكي التابع لأحد أعضاء طاقم الطائرة، أو يترك عمداً ابنه الصغير يعبث في مقتنيات الطائرة فيتلفها، فهو في الصورتين متسبب، والتسبب العمدي هو ما نص عليه النظام وهو كافٍ هنا لترتيب المسؤولية الجنائية.

ومن الأمور المفترضة ألا تكون الممتلكات المعتدى عليها داخل الطائرة تعود لملكية الجاني؛ لأن الملكية ترتب حقاً لصاحبها في حرية التصرف، وهذا الحق يمنع من قيام المسؤولية الجنائية، شريطة ألا يؤثر إتلاف الشخص لممتلكاته على النظام والانضباط داخل الطائرة اللذين جرى النص عليهما، كما لم يتطلب القانون وسيلة معينة أو أداة تستخدم في التلف والتدمير، فأى وسيلة قد تكون صالحة لإحداث النتيجة الإجرامية كالتحطيم باليد أو الأرجل، أو استخدام المواد الجامدة أو السائلة في الاعتداء^(١).

وبالإضافة لتوافر السلوك الإجرامي لقيام الركن المادي للجريمة يلزم تحقق النتيجة الإجرامية من الاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة، وهذه النتيجة هي الوقوع الفعلي للتلف أو التدمير، ولا

(١) - ينظر: الوسيط في شرح جرائم التخريب والإتلاف والحريق، معوض عبدالنواب، ص ١٨، طبعة ١٩٨٩م، دار المطبوعات الجامعية.

يشترط أن يكون التلف أو التدمير كلياً، بل يكفي لتحقيق النتيجة أن يكونا جزئيين كالتهريب البسيط^(١).

وأخيراً لا بد من توافر الرابطة السببية بين السلوك والنتيجة، بحيث يكون تلف أو تدمير أو تهريب الممتلكات داخل الطائرة وقع بسبب سلوك الجاني ونتيجة حتمية له، أما إذا انتفت الرابطة السببية فلا جريمة؛ لأن التعدي على الممتلكات لم يثبت إسناده مادياً على الجاني^(٢).

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

إن جريمة الاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة بالإتلاف والتدمير والتهريب لا تقع بحسب طبيعتها إلا عمدية، وقد عبر النص سالف الذكر عن ذلك بقوله: [التسبب عمداً في تلف أو تدمير ممتلكات]^(٣)، ولهذا يتخذ ركنها المعنوي صورة القصد الجنائي، والقصد المتطلب لهذه الجريمة القصد العام دون الخاص، حيث إن النص لم يشترط نية خاصة لدى الجاني، والقصد العام يتمثل في عنصري العلم والإرادة، فالعلم يقتضي أن يعلم الجاني أن ممتلكات الغير محترمة ولا يجوز الاعتداء عليها، وأن يعلم كذلك أن سلوكه من شأنه أن يحدث أثراً ضاراً معاقباً عليها، كما يلزم أيضاً أن يكون لدى الجاني الإرادة الصحيحة المعتبرة شرعاً، وأن تتجه هذه الإرادة إلى ممارسة النشاط الإجرامي وإحداث النتيجة الإجرامية، كما ينبغي أن يعاصر القصد الجنائي السلوك الإجرامي في أثناء ممارسته^(٤)، فإن لم يتوافر القصد إلا بعد السلوك أو بعد تحقق النتيجة انتفت الجريمة.

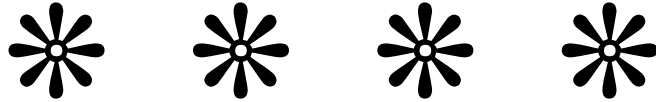
(١) - ينظر: الموسوعة الجنائية، جندى عبدالمملك، (٣٢/١)، طبعة ١٣٤٩هـ، طبعة دار الكتب المصرية، القاهرة.

(٢) - ينظر: قانون العقوبات القسم الخاص، جلال ثروت وعلي القهوجي، (٢٤٠/٢)، مرجع سابق.

(٣) - الفقرة رقم ٦، المادة رقم ١٥٤، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٤) - ينظر: المرجع السابق، (٢٤٣/٢) وما بعدها.

ولا يهـم معرفة الباعـث على الجريمة بعد ذلك فيستوي في الأمر أن يرتكب الجاني جريمته لإلحاق
الخسارة المادية بالمجني عليه، أو أن يرتكبها لمجرد الفوضى والشغب، أو يرتكبها لسبب آخر، وإن
كان للباعـث أثر في تخفيف وتشديد العقوبة.



المبحث الثالث: الثمالة بتأثير تناول المواد الكحولية أو المخدرة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثالث: الثمالة بتأثير تناول المواد الكحولية أو المخدرة.

إن الثمالة بتأثير تناول المواد الكحولية أو المخدرة يعد جريمة في النظام السعودي، وهذه الجريمة كغيرها من الجرائم لا تقوم إلا بعد توافر ثلاثة أركان، وهذه الأركان هي الركن الشرعي والركن المادي والركن المعنوي، لذا ولبيان أحكام هذه الجريمة فإني سأتكلم عن هذه الأركان الثلاثة في ثلاثة مطالب.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

يختص الركن الشرعي عن غيره من الأركان بأنه يجوي نصوصاً من النظام السعودي ونصوصاً أخرى من الفقه الإسلامي، ولذلك سأتكلم عن الركن الشرعي في فرعين: الأول سيكون للنصوص النظامية والثاني للنصوص الفقهية.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

تعد الثمالة أحد السلوكيات التي نص المنظم على تجريم ارتكابها على متن الطائرات، ويقصد بالثمالة الشخص التَّمْلُ وهو السَّكْرَانُ^(١)، فالسُّكْرُ إذن جريمة طبق نظام الطيران المدني، حيث نص في الفقرة السادسة من المادة الرابعة والخمسين بعد المائة على ما يلي: [يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال الآتية على متن طائرة مدنية بما يمس سلامة الطائرة، أو سلامة أي شخص على متنها، أو إذا كان ذلك الفعل يخل بالنظام والانضباط على متن الطائرة:] ثم جاء تعداد الأفعال المجرمة طبقاً لهذا النص، فجاء منها [ج- الثمالة بتأثير تناول المشروبات الكحولية أو تعاطي العقاقير المخدرة].

فهذا النص يجرم السُّكْرَ على كل شخص يتواجد على متن الطائرة، والطائرة هنا هي ذات الاستخدام المدني لا العسكري، فيخرج عن نطاق التجريم طبقاً للنص، الدخول في حالة سكر

(١) - ينظر: معجم مقاييس اللغة، أحمد بن فارس الرازي، (١/ ٣٨٩)، مرجع سابق.

على متن طائرة عسكرية، وهذا لا يعني أبداً أن السكر على متن الطائرة العسكرية غير مجرم طبقاً لنظامٍ آخر.

ولا فرق بين الأشخاص في حكم تناول المسكر على متن الطائرة، فالمسكر مجرم على كل شخص، سواء أكان قائد الطائرة، أم أحد مساعديه، أم كان مضيفاً، أم راكباً أم غيرهم، كما لم يفرق النص التحريمي بين الذكر والأنثى في تناول المسكر على متن الطائرة.

ويلاحظ أن النص التحريمي سالف الذكر يتعلق بالتعاطي الشخصي للمسكر فقط، وليس بتصنيعه أو ترويجه أو تهريبه، كما لم يحصر المواد المفضية للإسكار، بل أي مادة كحولية^(١) أو عقار مخدر^(٢) يؤدي إلى الإسكار يعتبر مجرمًا، كما لم يحدد النص الطريقة التي يتم بها تناول المسكر، وهل هي عن طريق الأكل أو الشرب أو الحقن الوريدي، فيشمل التحريم كل ذلك.

ومن النصوص التي تجرم تناول المسكر على متن الطائرة في نظام الطيران المدني ما جاء في المادة السادسة والستين بعد المائة من أنه: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين؛ كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:] ثم جاء تعداد الأفعال المعاقب عليها طبقاً لهذا النص فجاء منها: [٨- قيادة طائرة وهو في حالة سكر، أو تحت تأثير مخدر، أو عقار يؤدي إلى إضعاف مقدرته على قيادة الطائرة].

فيظهر من هذا النص أنه يحدد عقوبة قيادة الطائرة في حالة سكر، ولا شك أن النص العقابي يعد تجريمياً في الوقت ذاته، فجرم على قائد الطائرة بصفة خاصة قيادة الطائرة وهو في حالة

(١)- الكحول هي الخمر وعرفت الكحول بأنها "المادة الفعالة في المشروبات الكحولية والروحية وهو سائل ينتج عن تقطير الفواكه والحبوب والخضار المتخمرة". ينظر: إدمان الكحول المشكلات والحلول، عبد العزيز عبد الله الدخيل، ص ٢٧، الطبعة الأولى ١٤٢٦ هـ، إصدار مؤسسة الملك خالد الخيرية.

(٢)- المخدر من أسماء المسكر وهو ما يترتب عليه تغطية العقل دون أن يصيبه طرب ونشوة شديدة. ينظر: الزواجر عن اقتراف الكبائر، أحمد بن محمد بن علي بن حجر الهيتمي، (١/٣٥٤)، بتصرف، الطبعة الأولى ١٤٠٧ هـ، دار الفكر.

سكر أو تحت تأثير المخدرات، وذلك لخطورة قائد الطائرة وهو في هذه الحالة على سلامة الطائرة، وسلامة ركابها، بل وسلامة مرفق الطيران بأسره.

كما أضفى المنظم السعودي طبقاً لهذا النص حماية متقدمة لضمان سلامة مرفق الطيران المدني ومرتابيه؛ وذلك بتجريم قيادة الطائرة بعد تناول العقاقير التي تؤدي إلى إضعاف القدرة دون أن تغيب العقل، وهذه العقاقير ليس هناك ما يحددها، وذلك بسبب عدم صدور اللائحة التنفيذية لنظام الطيران المدني السعودي، ولكن غالباً ما تكون هذه العقاقير صادرة بوصفها طبية لعلاج بعض الأمراض والفيروسات العادية التي تصيب الأشخاص، وتؤثر في الوقت ذاته على قواهم العقلية والجسمانية.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

إن مقاصد الشريعة الإسلامية تحتم حماية العقل من الآفات التي تغتاله، حتى يقوم الإنسان بما أوكل إليه في هذه الدنيا من تدبير وتفكر وعبادة والقيام بالعمل الصالح واجتناب الشر، وهذا لا يكون إلا بالبعد عما يؤثر على وظائف العقل وسلامته، وذلك بتجنب ما يؤدي إلى ذلك من كحول وخمور ومسكرات ومخدرات، وبغض النظر عن اختلاف المسميات والأنواع فإن كل ما يخامر العقل ويغيبه يعد محرماً في الفقه الإسلامي ومنهياً عنه، وهذا ما يدل عليه قوله تعالى: ﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا إِنَّمَا الْخَمْرُ وَالْمَيْسِرُ وَالْأَنْصَابُ وَالْأَزْلَامُ رِجْسٌ مِّنْ عَمَلِ الشَّيْطَانِ فَاجْتَنِبُوهُ لَعَلَّكُمْ تُفْلِحُونَ﴾ (١).

فأخبر الله عز وجل في هذه الآية أن الخمر وهو المعروف بمخامرة العقل وتغييبه رجس، والرجس هو اسم لكل ما استُقذِر من الأعمال وما يستقبح منها، فضلاً عن أمره تبارك وتعالى

(١) - سورة المائدة: الآية رقم ٩٠.

باجتنابها، وهذا ما يدل على تحريم الخمر، كما أن الخمر لم يسمى بذلك إلا لما فيها من الإسكار، وأن ما لا يسكر منها ليس بخمر^(١)، ولذا فكل مسكر حرام.

ويقول الله تعالى: ﴿إِنَّمَا يُرِيدُ الشَّيْطَانُ أَنْ يُوقِعَ بَيْنَكُمُ الْعَدَاوَةَ وَالْبَغْضَاءَ فِي الْخَمْرِ وَالْمَيْسِرِ وَيَصُدَّكُمْ عَنْ ذِكْرِ اللَّهِ وَعَنِ الصَّلَاةِ فَهَلْ أَنْتُمْ مُنْتَهُونَ﴾^(٢).

دلت الآية على أن الشيطان يود أن يوقع الناس في الخمر، ويزين لهم شربها، وذلك ليقوع بينهم العداوة والبغضاء؛ لأن الإنسان إذا شرب الخمر سكر، وإذا سكر أتى بما يُستقبح من الأفعال، ويؤذي جلساءه وما كان كذلك لا خلاف على تحريمه^(٣)، وإذا حرمت الخمر لما فيها من الإسكار، فإنه يحرم بذلك كل مادة مسكرة، يقول شيخ الإسلام ابن تيمية^(٤): "والله عز وجل حرم عصير العنب النبيء إذا غلا واشتد وقذف بالزبد؛ لما فيه من الشدة المطربة التي تصد عن ذكر الله وعن الصلاة وتوقع العداوة والبغضاء، وكل ما كانت فيه هذه الشدة المطربة فهو خمر من أي مادة كان، من الحبوب والثمار وغير ذلك"^(٥).

(١) - ينظر: أحكام القرآن، أحمد بن علي أبو بكر الرازي الجصاص، (١٢٢/٤) وما بعدها، تحقيق محمد القمحاوي، طبعة ١٤٠٥هـ، دار إحياء التراث العربي، بيروت.

(٢) - سورة المائدة: الآية رقم ٩١.

(٣) - ينظر: أحكام القرآن، أحمد بن علي أبو بكر الرازي، (١٢٨/٤)، مرجع سابق.

(٤) - هو أحمد بن عبدالحليم بن عبدالسلام بن عبدالله بن أبي القاسم بن تيمية تقي الدين أبو العباس، نادرة عصره، ذو التصانيف والذكاء والحافظة المفرطة، من شيوخه: الشيخ زين الدين ابن المنجا والمجد ابن عساكر وخلق كثير، ومن تلاميذه: ابن القيم وابن كثير، وله تصانيف كثيرة منها: مجموع الفتاوى والقواعد النورانية الفقهية، قال عنه المزي: ما رأيت أحداً أعلم بكتاب الله وسنة رسوله ولا أتبع لهما منه، وقال ابن الحريري: إن لم يكن ابن تيمية شيخ الإسلام فمن هو؟ توفي سنة: ٧٢٨هـ. ينظر: البداية والنهاية، أبو الفداء إسماعيل بن كثير، (٢٩٦/١٨)، تحقيق: عبدالله عبدالحسن التركي، الطبعة الأولى ١٤١٨هـ، دار هجر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان. من أعلام المحددين، صالح بن فوزان الفوزان، ص ٢١، الطبعة الأولى ١٤٢١هـ، دار المؤيد للنشر.

(٥) - مجموعة الفتاوى، تقي الدين أبو العباس أحمد بن عبدالحليم بن تيمية، (١٩٧/٣٤)، تحقيق عبد الرحمن بن محمد، عام النشر ١٤١٦هـ، مجمع الملك فهد لطباعة المصحف الشريف، المدينة.

وقد جاءت السنة النبوية بأدلة كثيرة تنص على تحريم كل ما هو مسكر، فجاء عن النبي صلى الله عليه وسلم أنه قال: (كل مسكر خمر، وكل مسكر حرام) (١).

وجاء عنه صلوات الله عليه أنه قال: (ما أسكر كثيره فقليله حرام) (٢).

فهذه النصوص من أقوال النبي صلى الله عليه وسلم جاءت بصريح اللفظ على تحريم كل مسكر دون التفرقة بين المواد المفضية للإسكار.

كما نهي رسول الله صلى الله عليه وسلم عن تناول المسكرات والمفترات، فجاء عن أم سلمة رضي الله عنها أنها قالت: نهي رسول الله صلى الله عليه وسلم عن كل مسكر ومفترا (٣).

فهذا الحديث نص صريح في تحريم المسكر، بل وفي تحريم ما يسمى في وقتنا الحاضر بالمخدرات؛ لأن المخدرات إن لم تكن مسكرة، فهي مفترة أو جامعة بين الأمرين، وفي جميع الأحوال، فإن الحديث نص بالنهي عنها.

وبذلك يتضح موقف الفقه الإسلامي من تعاطي المؤثرات العقلية على اختلاف مسمياتها وأنواعها، وأن ذلك محرم في الشريعة الإسلامية ومعاقب عليه، كما يتضح أيضاً موافقة أحكام النظام السعودي في تجريم الثمالة على متن الطائرة لما جاء في الفقه الإسلامي من أحكام.

(١) - أخرجه مسلم في صحيحه، باب بيان أن كل مسكر خمر وأن كل خمر حرام، (١٥٨٧/٣)، حديث رقم ٧٤، مرجع سابق.

(٢) - أخرجه ابن ماجه في سننه، باب ما أسكر كثيره فقليله حرام، (١١٢٥/٢)، حديث رقم ٣٣٩٣، قال الألباني: حديث صحيح، مرجع سابق.

(٣) - أخرجه أبو داود في سننه، باب النهي عن المسكر، (٣٢٩/٣)، حديث رقم ٣٦٨٦، قال الألباني: ضعيف، مرجع سابق.

المطلب الثاني: الركن المادي.

مثل أي جريمة لا بد لقيام جريمة الثمالة- وهي السكر- من توافر الركن المادي، الذي يتكون من السلوك الإجرامي والنتيجة الإجرامية والرابطة السببية التي تصل بين السلوك والنتيجة.

فالسلوك يتحقق بفعل التعاطي أو الشرب الذي يُدخل الشخص في حالة من السكر^(١)، ويتحقق أيضاً بأي مادة أو مشروب يتعاطاه الشخص مع اختلاف أنواعها ومسمياتها مادامت في النهاية مفضية للإسكار^(٢)، فكل من الخمر والكحول والمخدرات والمسكرات مواد محظورة لكونها مغيبة للعقل.

ومتى مارس الجاني تعاطي المواد المنتجة للإسكار وسكر بالفعل، كان مرتكباً للجريمة دون النظر إلى كمية المواد المتعاطاة^(٣)، فلو تناول أحد ركاب الطائرة مادة محظورة بكمية ضئيلة لا تسكر في الغالب إلا أنه سكر رغم ذلك، فالجريمة قائمة بحقه حينئذ.

وتقوم المسؤولية الجنائية بحق الجاني بأي وسيلة قارف بها السلوك الإجرامي، سواء أكانت عن طريق الأكل أم الشرب أم الحقن الوريدي أم الشَّم، ولا عبرة بدرجة الإسكار، وهل هي على درجة عالية من الشدة أو بسيطة^(٤).

ويشترط في السلوك الإجرامي المكون لجريمة الثمالة أن ينتج عنه الإسكار، وإلا فلا جريمة طبقاً لنظام الطيران المدني، وإن كان تناول المواد المسكرة دون حصول الإسكار بالفعل معاقباً عليه

(١)- ينظر: جريمة شرب الخمر في الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي، عبد الحميد الشواربي، ص ١١، بدون طبعة، نشر منشأة المعارف، الإسكندرية.

(٢)- ينظر: جريمة تعاطي المخدرات في القانون المقارن، محمد فتحي عيد، ص ١٩، طبعة ١٤٠٨هـ، نشر المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض.

(٣)- ينظر: المسكرات والمخدرات بين الشريعة والقانون، عزت حسنين، ص ٢٧، الطبعة الأولى ١٤٠٤هـ، دار الناصر للنشر والتوزيع.

(٤)- ينظر: جريمة شرب الخمر في الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي، عبد الحميد الشواربي، ص ١٢، مرجع سابق.

في ظل نظامٍ آخر، ومن ثم تعد جريمة الثمالة طبقاً لنظام الطيران المدني ليست من جرائم السلوك الجرد، بل من جرائم السلوك والنتيجة.

ويلزم لقيام الجريمة ممارسة السلوك الإجرامي على متن طائرة مدنية، فلو ضُبط أحد مضيفي الطائرة وهو في حالة سكر قبل صعوده على متن الطائرة فلا مجال لتطبيق النص في نظام الطيران السعودي.

ومتى مارس الجاني السلوك الإجرامي بالكيفية السابقة قامت المسؤولية الجنائية بحقه دون تفرقة بين أن يكون الجاني هو قائد الطائرة، أو مساعداً له، أو أحد مضيفي الطائرة، أو غيرهم ممن يتواجد على متن الطائرة.

ومن صور السلوك الإجرامي تناول قائد الطائرة لعقار يؤدي إلى إضعاف قدرته على قيادة الطائرة ولو لم يدخل في حالة سكر، وغالباً ما تصرف هذه العقاقير بوصفة طبية لعلاج بعض الأمراض والفيروسات البسيطة.

وإذا ما تم السلوك المكون لجريمة الثمالة بالشكل المطلوب، فإنه يلزم بعد ذلك تحقق النتيجة الإجرامية، والنتيجة هنا هي دخول الجاني في حالة من السكر وتغييب عقله، وتحقق النتيجة أيضاً بمجرد تدني مقدرة قائد الطائرة على القيادة وضعفها دون دخوله في حالة من السكر بسبب تناوله عقاراً طبيياً يؤدي إلى ذلك.

وحتى يكتمل بيان الركن المادي فلا بد من قيام الرابطة السببية بين السلوك والنتيجة، والرابطة السببية هنا؛ هي أن يثبت أن دخول الجاني -وهو على متن الطائرة- في حالة سكر كان بسبب تعاطيه للمادة المسكرة و أن سلوكه هو الذي أدى إلى ذلك، كما تقوم الرابطة السببية بالنسبة لقائد الطائرة علاوةً على ما سبق، أن يثبت ضعف قدرته وتركيزه العقلي أثناء القيادة بسبب تعاطيه العقار الطبي، وأن تعاطيه العقار هو ما أدى إلى ذلك، والذي لا يفضي في العادة إلى الإسكار.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

تعد جريمة الثمالة بتناول المواد الكحولية والمخدرة من الجرائم العمدية، التي يكفي لقيامها توافر القصد الجنائي العام دون القصد الخاص^(١)، حيث لم يشترط المنظم السعودي توافر نية خاصة لدى الجاني لكي تقوم المسؤولية الجنائية بحقه لقاء مقارفته السلوك.

والقصد الجنائي العام يكفي لقيامه توافر عنصر العلم والإرادة، فالعلم يقضي بأن يكون الجاني عالماً بأنه يتعاطى مادة مسكرة أو مخدرة^(٢)، أو مادة تضعف القدرة البدنية بالنسبة لقائد الطائرة ولو لم تدخله في حالة سكر، وينبغي أن يعلم الجاني بالنتيجة الإجرامية التي تترتب بمقارفة سلوكه الإجرامي، ويعلم أن ذلك جريمة معاقب عليها، كما يلزم أيضاً أن يكون لدى الجاني الإرادة المعتبرة شرعاً بأن يكون بالغاً عاقلاً مدركاً مختاراً، على التفصيل الذي سبق بيانه، وأن تنجبه هذه الإرادة إلى مباشرة السلوك وتحقيق النتيجة.

ومتى قام القصد الجنائي العام بعنصره العلم والإرادة لدى الجاني، فلا عبرة للباعث الذي دفع الجاني لتعاطي المسكر على متن الطائرة، وهل هو للاستطلاع والفضول، أو للهروب عن الواقع الاجتماعي، أو غير ذلك من البواعث^(٣).

(١) - ينظر: قانون العقوبات الخاص جرائم المخدرات والتهرب الجمركي والنقدي، عوض محمد، ص ٦٢، طبعة ١٩٦٦م، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر.

(٢) - ينظر: جريمة شرب الخمر في الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي، عبد الحميد الشواربي، ص ١٧، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: قانون العقوبات الخاص جرائم المخدرات والتهرب الجمركي والنقدي، عوض محمد، ص ٦٥، مرجع سابق.

المبحث الرابع: تدمير الطائرة وهي في حالة طيران والتهديد
بذلك.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الرابع: تدمير الطائرة وهي في حالة طيران والتهديد بذلك.

إن تدمير الطائرة وهي في حالة طيران والتهديد بذلك يعد جريمة في النظام السعودي، وهذه الجريمة كغيرها من الجرائم لا تقوم إلا بعد توافر ثلاثة أركان، وهذه الأركان هي الركن الشرعي والركن المادي والركن المعنوي، لذا ولبيان أحكام هذه الجريمة فإني سأتحدث عن هذه الأركان الثلاثة في ثلاثة مطالب.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

يختص الركن الشرعي عن غيره من الأركان بأنه يحوي نصوصاً من النظام السعودي ونصوصاً أخرى من الفقه الإسلامي، ولذلك سأتناول الركن الشرعي في فرعين: الأول سيكون للنصوص النظامية والثاني للنصوص الفقهية.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

تعد أعمال التخريب والتدمير من أهم التهديدات والمخاطر التي يتعرض لها مرفق الطيران المدني في العالم، وأكثر خطراً من الاستيلاء غير المشروع الذي يقع غالباً على الطائرات كعنصر من عناصر مرفق الطيران، وذلك إذا ما نظرنا إلى الخسائر والأضرار البشرية والمادية الناجمة عن تدمير الطائرات وقتل ركبها^(١).

ولا شك أن القانون الدولي المعاصر يفرض على جميع دول العالم احترام حقوق الإنسان بصفة عامة، وحقه في الحياة والسلامة بصفة خاصة، في أي وقت وفي كل مكان، ولو كان الشخص

(١) - ينظر: دور الشرطة في حماية أمن الطيران المدني، إيهاب سيد العماوي، ص ١٣١، طبعة إبريل ٢٠١١م، بدون دار نشر.

على متن طائرة مدنية، وهذا يقضي بحماية الطائرات في زمن السلم وكذلك في حال الحرب، حمايةً للأشخاص المتواجدين عليها^(١).

وقد واكب المنظم السعودي هذه المقتضيات، وأضفى الحماية النظامية للطائرات المدنية، فجاءت الفقرة الأولى من المادة الرابعة والخمسون بعد المائة من نظام الطيران المدني بما نصه: [١- يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يشرع في ارتكاب، أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع، فعلاً من الأفعال الآتية أو يشارك شخصاً آخر؛ يشرع أو يرتكب هذا الفعل:]، ثم جاء تعداد الأفعال المجرمة طبقاً لهذا النص فورد منها: [ب- أن يدمر طائرة في الخدمة^(٢)، أو يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحتمل أن يعرض سلامتها وهي في حالة طيران^(٣) للخطر]، كما ورد أيضاً من الأفعال المجرمة: [ج- أن يقوم بأي وسيلة كانت بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة، يحتمل أن يدمر هذه الطائرة أو أن يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران، أو يحدث بها تلفاً يحتمل أن يعرض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر].

فهذه النصوص أضفى بها المنظم السعودي الحماية القانونية للطائرات المدنية لا العسكرية من التدمير، سواءً أكان التدمير كلياً أم جزئياً، ولا فرق في الطائرات -محل الحماية النظامية- بين أن تكون ملكيتها عائدة لفرد من الناس أو للقطاع الخاص أو القطاع العام.

ولم يحدد النص السابق وسيلة معينة لارتكاب جريمة تدمير الطائرة، بل جعل كل وسيلة صالحة لإحداث النتيجة الإجرامية داخلية في السلوك الإجرامي، كما لم يحدد المادة التي تستخدم في التدمير، وهل هي مادة حارقة أو متفجرة أو معطبة، إلا أنه يشترط لإعمال النص السابق وقيام

(١)- ينظر: الحماية الدولية للطيران المدني من الأنشطة العسكرية للدول في زمن السلم وحال الحرب، محمد عبدالرحمن الدسوقي، ص ٣٥، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة.

(٢)- سبق بيان معنى الطائرة وهي في (حالة الخدمة) ص ٨٩.

(٣)- سبق بيان معنى الطائرة وهي في (حالة طيران) ص ٨٨.

جريمة التدمير على أساسه؛ أن يكون التدمير على أقل تقدير يجعل الطائرة عاجزة عن الطيران أو يقوم الاحتمال على دخولها في حالة خطر بعد أن تحلق في الجو.

ولما لقطاع الطيران من أهمية كبيرة في العالم فقد ساوى المنظم السعودي في قيام الجريمة بين أن يكون الجاني مباشراً أو مسهماً أو مجرد شارع في ارتكاب الجرم، فتقوم الجريمة بحق هؤلاء جميعاً، وإن كانت جسامة الجرم تتفاوت بحق أحدهم عن الآخر.

المطلب الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

إن تدمير الطائرة من الجرائم البشعة وذات النتائج الشنيعة، فهي تفتك بالأرواح قتلاً وجرحاً، وتسبب الخسائر الفادحة للممتلكات العامة والخاصة، وتعطل سير الحياة اليومية، وتبث الخوف والفرع في نفوس الأفراد، ولكل ذلك فتدمير الطائرة عمل تحرمه الشريعة الإسلامية، وهذا ما دل عليه الكتاب والسنة وأقوال الفقهاء.

فمن الكتاب يقول الله عز وجل: ﴿إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خِلَافٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا وَلَهُمْ فِي الْآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ﴾ (١).

نصت الآية على ترتيب عددٍ من العقوبات من قتل، وصلب، وقطع الأيدي والأرجل من خلاف، والنفي من الأرض، على كل من يفسد في الأرض، والإفساد المعاقب عليه في الآية عام فيدخل فيه تدمير الطائرة وإحراق التلّف بها، والعقوبة لا تكون إلا على جرم، وعملٍ محرّم في الشريعة الإسلامية.

(١) - سورة المائدة: الآية رقم ٣٣.

وقال تعالى: ﴿وَإِذَا تَوَلَّى سَعَى فِي الْأَرْضِ لِيُفْسِدَ فِيهَا وَيُهْلِكَ الْحَرْثَ وَالنَّسْلَ وَاللَّهُ لَا يُحِبُّ
الْفُسَادَ (٢٠٥) وَإِذَا قِيلَ لَهُ اتَّقِ اللَّهَ أَخَذَتْهُ الْعِزَّةُ بِالْإِثْمِ فَحَسْبُهَا جَهَنَّمُ وَلَبِئْسَ الْمِهَادُ﴾ (١).
ذمت الآية السعي في الأرض للإفساد وإهلاك الحرث والنسل، كما دلت على عدم محبة الله
لذلك، والوعيد للمفسد بدخول جهنم والمصير البائس له، وهذا لا يكون إلا على فعلٍ محرم في
الشرعية الإسلامية ومعاقب عليه، ومما لاشك فيه أن تدمير الطائرة وإلحاق التلف بها مهلك
للحرث والنسل لما ينتج عنها من قتل للأرواح ودمار الأموال.

ومن السنة فقد جاء عن النبي صلى الله عليه وسلم أنه قال: (إن دماءكم وأموالكم وأعراضكم
وأبشاركم عليكم حرام) (٢).

بيّن الحديث حرمة الدماء، وحرمة الأموال، وغيرها، وتدمير الطائرة فيه اعتداء صارخ بسفك
الدماء وإتلاف الأموال، وهذه أعمال محرمة كما جاء في الحديث.

وجاء عن رسول الله صلى الله عليه وسلم أنه قال: (كل المسلم على المسلم حرام دمه وماله
وعرضه) (٣).

فالحديث دل على أن الاعتداء على الأنفس والأموال محرم، وتدمير الطائرة فيه اعتداء واضح
على الأموال، فضلاً عن الاعتداء على الأنفس نتيجة التدمير.

وقال صلى الله عليه وسلم: (لا يجلب المسلم أن يروع مسلماً) (٤).

(١) - سورة البقرة: الآية رقم ٢٠٥، ٢٠٦.

(٢) - سبق تخريجه ص ٩٣.

(٣) - أخرجه مسلم في صحيحه، باب تحريم ظلم المسلم وخذله واحتقاره ودمه وعرضه وماله، (٤/١٩٦٨)، حديث
رقم ٣٢، مرجع سابق.

(٤) - سبق تخريجه ص ٩٤.

فالحديث نص في تحريم ترويع الناس وبث الخوف والهلع بينهم، وجريمة تدمير الطائرة وهي في حالة طيران أو التهديد بها مفضية لذلك.

ومن آراء أهل العلم المعاصرين ما جاء في قرار هيئة كبار العلماء رقم ١٤٨ وتاريخ ١٢/١/١٤٠٩ هـ الذي نص على: "فإن المجلس يقرر بالإجماع:- أولاً: من ثبت شرعاً أنه قام بعمل من أعمال التخريب والإفساد في الأرض التي تززع الأمن بالاعتداء على الأنفس والممتلكات الخاصة والعامة، كنسف المساكن أو المساجد أو المدارس أو المستشفيات والمصانع والجسور ومخازن الأسلحة والمياه والموارد العامة لبيت المال كأنابيب البترول ونسف الطائرات أو خطفها ونحو ذلك، فإن عقوبته القتل لدلالة الآيات المتقدمة على أن مثل هذا الإفساد في الأرض يقتضي إهدار دم المفسد ولأن خطر هؤلاء الذين يقومون بالأعمال التخريبية وضررهم؛ أشد من خطر وضرر الذي يقطع الطريق؛ يعتدي على شخص ويقتله أو يأخذ ماله وقد حكم الله عليه بما ذكر في آية الحراية".

ولما تقدم يظهر واضحاً وجلياً تحريم الشريعة الإسلامية لتدمير الطائرة وإلحاق التلف بها أو التهديد بذلك وإيقاع العقوبة على مرتكبي هذا الفعل، كما يظهر أيضاً موافقة أحكام النظام السعودي للفقه الإسلامي في هذا الشأن.

المطلب الثاني: الركن المادي.

يتمثل الركن المادي في جريمة تدمير الطائرة وهي في حالة طيران في السلوك الإجرامي والنتيجة الإجرامية والرابطة السببية، والسلوك في هذه الجريمة قد يكون إيجابياً وهو الغالب وقد يكون سلبياً^(١)، فالإيجابي كمن يضع في إحدى الحقائق على متن الطائرة جهازاً متفجراً، أما السلوك

(١)- ينظر: القسم الخاص في قانون العقوبات، عبد المهيم بكر، ص ١٧٩، الطبعة السابعة ١٩٧٧م، دار النهضة العربية، القاهرة.

السلي المتمثل في الترك فهو كأن يهمل عمداً مهندس صيانة الطائرة إصلاح خلل بالغ الخطورة في الطائرة من شأنه تعريض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر.

وقد يكون السلوك الإجرامي مدمراً للطائرة بشكل كامل، وقد يكون جزئياً، ويكون كلياً إذا ترتب على السلوك التخريب التام والشامل لجميع أجزاء الطائرة كمن يشعل النار في الطائرة فتحترق بكاملها أو يضع مواد شديدة الانفجار لتقوم بدورها أثناء تحليق الطائرة في الفضاء، وأما التدمير الجزئي فيتحقق إذا ترتب على السلوك تخريب جزء من الطائرة دون باقي الأجزاء كمن يعمد إلى تعطيل أحد أبواب الطائرة، أو قيام مهندس الطائرة بتعطيل أجهزة الاتصال اللاسلكي في الطائرة فتعجز عن الإقلاع بسبب ذلك^(١).

وبغض النظر عما إذا كان التدمير كلياً أم جزئياً فقد يحدث في بعض الحالات موت الأشخاص على متن الطائرة فحينئذ تتعدد المسؤولية على الجاني بتعدد النتائج الإجرامية التي أحدثها. ويعد التهديد بتدمير الطائرة إحدى الصور المكونة للسلوك الإجرامي مادام التهديد وحده كافياً لجعل الطائرة عاجزة عن الإقلاع تحسباً لعاقبة التهديد.

ولا يشترط في السلوك المكون لجريمة تدمير الطائرة أن يكون بطريقة معينة دون غيرها، فكل طريقة أحدثت النتيجة الإجرامية يكون الجاني معها مسؤولاً جنائياً، ومن ثمَّ يستوي أن يتم تدمير الطائرة أو إتلاف بعض أجزائها عن طريق التكسير أو التفجير أو إضرار النار أو غير ذلك من الطرق والوسائل^(٢).

وإذا ما قارف الجاني السلوك الإجرامي بالكيفية السابقة، فإنه يلزم بعد ذلك وقوع النتيجة الإجرامية والرابطة السببية التي تصل بين السلوك والنتيجة، وذلك حتى يكتمل بيان الركن المادي في الجريمة، والنتيجة الإجرامية في جريمة تدمير الطائرة تتحقق بالوقوع الفعلي للتدمير ولو

(١) - ينظر: جرائم الاعتداء على المصلحة العامة، أحمد صبحي العطار، ص ١٦٢، بدون طبعة، وبدون دار نشر.

(٢) - ينظر: القسم الخاص في قانون العقوبات، عبد المهيم بكر، ص ١٧٨، مرجع سابق.

كان جزئياً، وتتحقق أيضاً بما نص عليه المنظم من العجز عن الطيران أو قيام حالة احتمال وقوع الخطر على الطائرة بأي سلوك يمارسه الجاني، وأما الرابطة السببية فهي تعني وقوع النتيجة الإجرامية السابقة نتيجة مقارفة الجاني لسلوكه، وأن يثبت أن سلوك الجاني هو من أحدث النتيجة، ومن ثم يصح إسناد الجريمة على الجاني مادياً.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

جريمة تدمير الطائرة كغيرها من جرائم الإتلاف لا تقع إلا بطريق العمد، ومن ثم لا بد من توافر القصد الجنائي لدى مرتكب الجريمة، والقصد الجنائي المطلوب في هذه الجريمة هو القصد العام، حيث لم يشترط المنظم نية خاصة لدى الجاني في أثناء مقارفته الجريمة لكي يتطلب الأمر لقيام الجريمة توافر القصد الجنائي الخاص، ومن ثم يلزم أن يمارس الجاني السلوك المكون للجريمة بشكل عمدي، وأن تتجه إرادته إلى إحداث النتيجة الإجرامية من تدمير أو إتلاف جزئي أو تعطيل، وأن يعلم الجاني أن سلوكه محظور ومعاقب عليه^(١)، إلا أن العلم بالقانون مفترض على التفصيل السابق بيانه.

وغالباً ما يكون الجاني مدفوعاً بتدمير الطائرة بعامل الإضرار بالاقتصاد، أو الانتقام من الدولة أو الإضرار بالغير، إلا أن هذه البواعث لا أهمية لها مادام الجاني قارف سلوكه في الجريمة بشكل عمدي^(٢).

(١) - ينظر: الوسيط في شرح جرائم التخريب والإتلاف والحريق، معوض عبدالنواب، ص ٢٠، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: الموسوعة الجنائية، جندى عبدالملك، (١٦٨/٣)، مرجع سابق.

المبحث الخامس: الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها
والتهديد بذلك.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الخامس: الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها والتهديد بذلك.

إن الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها والتهديد بذلك يعد جريمة في النظام السعودي، وهذه الجريمة كغيرها من الجرائم لا تقوم إلا بعد توافر ثلاثة أركان، وهذه الأركان هي الركن الشرعي والركن المادي والركن المعنوي، لذا وليبيان أحكام هذه الجريمة فإني سأتناول هذه الأركان الثلاثة في ثلاثة مطالب.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

يختص الركن الشرعي عن غيره من الأركان بأنه يجوي نصوصاً من النظام السعودي ونصوصاً أخرى من الفقه الاسلامي، ولذلك سأتحدث عن الركن الشرعي في فرعين: الأول سيكون للنصوص النظامية والثاني للنصوص الفقهية.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

يعد الاستيلاء والسيطرة غير المشروعة على الطائرات جريمة حديثة لم تقع إلا في عصرنا الحديث نتيجة استخدام النقل الجوي في الشؤون الحياتية المختلفة، ولهذه الجريمة عدة مسميات متشابهة يستخدمها فقهاء القانون، فمنهم من يطلق عليها لصوصية الجو، ومنهم من يسميها بالخطف الجوي، ومنهم من يطلق عليها أيضاً بالاستيلاء والسيطرة غير المشروعة على الطائرات، إلا أن الاسم الأكثر شهرة هو اختطاف الطائرة، ويقصد باختطاف الطائرة قيام أي شخص بشكل

غير قانوني وهو على متن الطائرة بالاستيلاء أو ممارسة سيطرته عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها، أو الاشتراك والشروع في ارتكاب أي فعل من هذا القبيل^(١).

وقد جرم المنظم السعودي الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها والتهديد بذلك، وهذا يأتي مواكبةً منه لمستجدات الحوادث وضرورات الحياة؛ خصوصاً وأن الطائرة هي الوسيلة الأفضل والأسرع معاً في العالم، فجاءت الفقرة الثالثة من المادة الرابعة والخمسين بعد المائة من نظام الطيران المدني السعودي بما نصه: [٣- يعد مرتكباً لجريمة كل شخص على متن طائرة في حالة طيران، يشرع في القيام، أو يقوم دون حق مشروع، بالقوة أو التهديد باستعمال القوة أو بأي صورة من صور الإكراه؛ بالاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها أو يشترك مع شخص آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل].

فهذا النص يضيف الحماية القانونية للطائرات ذات الاستخدام المدني، كطائرات نقل الركاب أو البضائع أو طائرات الإخلاء الطبي، دون الطائرات المستخدمة للأغراض العسكرية، وهذه الحماية ضد أي سلوك قد يرتكبه شخص على متن الطائرة، سواء أكان راكباً أم غيره من العاملين لدى الناقل الجوي ويؤدون مهام ووظائفهم على متن الطائرة، أما الأشخاص الذين يتواجدون خارج الطائرة فلا يخضعون للتجريم طبقاً لهذا النص، وهذا محل نظر، حيث كان من الضروري ألا يفرق النص بين الاستيلاء والسيطرة على الطائرة من داخلها أو من الخارج.

كما أن الحماية التي قررها النص السابق لا تكون إلا للطائرة إذا كانت في حالة طيران، وحالة الطيران تبدأ من لحظة إغلاق جميع أبواب الطائرة بعد صعود الركاب استعداداً للإقلاع وبداية الرحلة الجوية، وتنتهي بفتح أحد أبوابها لمغادرة الركاب، على أن تمتد حالة الطيران بالنسبة

(١) - ينظر: خطف الطائرات دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية، هيثم أحمد الناصري، ص ٨، الطبعة الثانية ١٩٨٨م، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت.

للطائرة في حالة الهبوط الاضطراري إلى أن تباشر السلطات المختصة مسؤوليتها عن الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال^(١).

إلا أن تقرير هذه الحماية للطائرات التي تكون في حالة طيران فقط، دون غيرها من الطائرات التي تكون في حالة خدمة أو تلك الرابطة في أرض المطار^(٢)، من شأنه قصور حمائي بالنسبة لهذه الطائرات غير المشمولة بالنص، ما يجعل الجناة يستغلون هذه الثغرة للإفلات من طائلة التجريم والعقاب^(٣).

وقد حَسُنَ بالمنظم السعودي أن ساوى في التجريم طبقاً للنص سالف الذكر بين من يباشر الاستيلاء أو السيطرة على قيادة الطائرة وبين من يشارك أو يشرع في ارتكاب ذلك، فتقوم الجريمة بحق كل من المباشر والمشارك والشارع في آنٍ واحد، كما لم يحدد المنظم السعودي وسائل أو طرقاً محددة لارتكاب الجريمة، أو أي مواد تستخدم في ذلك، إيماناً منه بضرورة اتساع التجريم لكل صور السلوك المكون للجريمة.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

إن الاستيلاء أو السيطرة غير المشروعة على الطائرات، أو ما يسمى بخطف الطائرات من الجرائم الحديثة كما قلت سابقاً، وهذا ما يدعو إلى البحث عن التكييف الشرعي لهذه الجريمة، ومن ثمَّ معرفة الجريمة المماثلة لها في الفقه الإسلامي، وفي سبيل الوصول إلى ذلك ينبغي علينا النظر في طبيعة خطف الطائرة وحقيقتها وأوصافها الجرمية، فنجد أن خطف الطائرة المدنية تقع قطعاً لطريق الناس في سفرهم من مكان إلى آخر، ولا فرق في ذلك بين أن يكون الطريق برياً

(١) - ينظر: الفقرة رقم ١، المادة رقم ١٥٦، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٢) - سبق بيان معنى الطائرة التي في (حالة خدمة) أو التي ليست (في حالة خدمة) ص ٨٩.

(٣) - ينظر: جريمة اختطاف الطائرات وعقوبتها، فهد بن عبدالله الغامدي، ص ٨٣، بحث ماجستير لعام ١٤٢٢هـ، مقدم لقسم السياسة الشرعية في المعهد العالي للقضاء التابع لجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض.

أو مجرياً أو جويّاً، كما نجد أن خطف الطائرة يقصد منه الحصول على المال غالباً، فالطائرة مال محترم، ولا تخلو هذه الجريمة من إخافة للسبيل وإرهاب للمسافرين، وفي كثير من الأحيان ينتج عنها قتل أو جرح لمن يتواجد على متن الطائرة أو خارجها، ولا ترتكب هذه الجريمة دائماً إلا بالاعتماد على القوة والغلبة، وفي أماكن يتعذر فيها الإغاثة والنجدة، فالطائرة عندما تكون في حالة طيران تكون أبعد ما يكون عن سلطان الحاكم ونجدهته.

ولما سبق يظهر أن خطف الطائرة تأخذ حكم الحراية في الفقه الإسلامي لما بينهما من تشابه واضح ويدل على ذلك ما ذكره الفقهاء في أثناء بيانهم لمعنى الحراية، يقول الكاساني^(١) - رحمه الله - هي: "الخروج على المارّة لأخذ المال على سبيل المغالبة على وجه يمتنع المارّة عن المرور، وينقطع الطريق، سواء أكان القطع من جماعة أم واحد"^(٢)، ويقول الأنصاري^(٣) في بيان معنى الحراية: "الحراية الخروج لإخافة سبيل، لأخذ مال محترم، بمكابرة قتال، أو خوفه، أو لذهاب عقل أو قتل خفية، أو مجرد قطع طريق"^(٤).

(١) - هو أبو بكر بن مسعود بن أحمد، الكاساني، ملك العلماء، صاحب كتاب بدائع الصنائع، تفقه على يد علاء الدين محمد بن أحمد السمرقندي، و تزوج ابنته فاطمة الفقيهة، من أجل أنه شرح كتاب "التحفة" للسمرقندي، وسماه "البدائع" فجعله مهر ابنته، فقال فقهاء العصر: شرح تحفته وزوجه ابنته، وصنف أيضاً: السلطان المبين في أصول الدين، وكان له وجاهة، وخدمة، وشجاعة، وكرم، مات سنة سبع وثمانين وخمسمائة من الهجرة بحلب. ينظر: تاج التراجم، أبو الفداء زين الدين بن قُطْلُوبغا، ص ٣٢٨، تحقيق: محمد خير رمضان يوسف، الطبعة الأولى ١٣٤١هـ، دار القلم للنشر، دمشق.

(٢) - بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع، أبو بكر بن مسعود بن أحمد الكاساني، (٩٠/٧)، الطبعة الثانية ١٤٠٦هـ، دار الكتب العلمية.

(٣) - محمد بن قاسم الأنصاري، أبو عبد الله الرضاع، اقتصر في أواخر أيامه على إمامة جامع الزيتونة والخطابة فيه، متصديراً للإفتاء وإقراء الفقه والعربية، وعُرف بالرضاع لأن أحد جدوده كان نجاراً يرصع المناير، وله عدة كتب منها: التسهيل والتقريب والتصحيح لرواية الجامع الصحيح، و تذكرة المحبين في شرح أسماء سيد المرسلين، والهداية الكافية في شرح الحدود الفقهية لابن عرفة، توفي سنة ٨٩٤هـ. ينظر: الأعلام للزركلي، (٥/٧)، مرجع سابق.

(٤) - شرح حدود ابن عرفة، محمد بن قاسم الأنصاري، ص ٥٠٨، الطبعة الأولى ١٣٥٠هـ، المكتبة العلمية. مواهب الجليل في شرح مختصر خليل، شمس الدين أبو عبد الله محمد بن محمد الطرابلسي، (٣١٤/٦)، الطبعة الثالثة ١٤١٢هـ، دار الفكر.

ويقول الحجاوي^(١) في المحارِبين: "هم قطاع الطريق المكلفون بالملتزمون - ولو أنثى - الذين يعرضون للناس بسلاح - ولو بعصا وحجارة - في صحراء أو بنيان أو بحر فيغصبونهم مالاً محترماً قهراً مجاهرة"^(٢).

وقد صدر عن هيئة كبار العلماء في المملكة العربية السعودية القرار رقم ١٤٨ وتاريخ ١٢/١/١٤٠٩هـ المتضمن اعتبار خطف الطائرات نوعاً من الحراية ويعاقب الحاطفون بعقوبتها، حيث جاء قرارها بما نصه: "فإن المجلس يقرر بالإجماع: - أولاً: من ثبت شرعاً أنه قام بعمل من أعمال التخريب والإفساد في الأرض التي تزعزع الأمن بالاعتداء على الأنفس والممتلكات الخاصة أو العامة، كنسف المساكن أو المساجد أو المدارس أو المستشفيات والمصانع والجسور ومحازن الأسلحة والمياه والموارد العامة لبيت المال كأنابيب البترول ونسف الطائرات وخطفها ونحو ذلك، فإن عقوبته القتل لدلالة الآيات المتقدمة على أن مثل هذا الإفساد في الأرض يقتضي إهدار دم المفسد، ولأن خطر هؤلاء الذين يقومون بالأعمال التخريبية وضررهم، أشد من خطر وضرر الذي يقطع الطريق؛ ويعتدي على شخص ويقتله أو يأخذ ماله وقد حكم الله عليه بما ذكر في آية الحراية".

وعلاوة على قرار هيئة كبار العلماء فقد أفتى سماحة مفتي المملكة العربية السعودية سابقاً الشيخ عبد العزيز بن باز بما يدل على إلحاق خطف الطائرة بجريمة الحراية في التجريم والعقاب^(٣).

(١) - موسى بن أحمد بن موسى الحجاوي المقدسي الصالحي، شرف الدين أبو النجا، فقيه حنبلي من أهل دمشق، كان مفتي الحنابلة وشيخ الإسلام فيها، نسبته إلى (حجة) من قرى نابلس، وله عدة كتب منها: زاد المستقنع في اختصار المقنع، وشرح منظومة الآداب الشرعية للمرداوي، والإقناع وهو من أجل كتب الفقه عند الحنابلة، قال ابن العماد: لم يؤلف أحد مؤلفاً مثله في تحرير النقول وكثرة المسائل، توفي سنة ٩٦٨هـ. ينظر: الأعلام للزركلي، (٧/٣٢٠)، مرجع سابق.

(٢) - الإقناع في فقه الإمام أحمد بن حنبل، موسى أحمد الحجاوي المقدسي، (٤/٢٨٧)، تحقيق عبداللطيف محمد السبكي، دار المعرفة، بيروت.

(٣) - ينظر: مجموع فتاوى ابن باز، عبد العزيز بن عبد الله بن باز، (١/٢٧٢)، أشرف على الجمع والطباعة محمد بن سعد الشويعر، بدون رقم طبعة وبدون دار نشر.

وإذا ما تقرر أن مختطفي الطائرات المدنية قطاع طرق محاربون، فإنهم بذلك يعدون مرتكبي لجرائم نكراء، ذات نتائج بشعة، لا يقتصر أثرها السيء على الفرد فقط، بل يمتد ليطول المجتمع بكامله.

وقد جاءت الشريعة الإسلامية بما يدل على تجريم الحراية والعقاب عليها، قال تعالى: ﴿إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خِلَافٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا وَلَهُمْ فِي الْآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ﴾ (١).

فهذه الآية نصت على إيقاع أغلظ العقوبات على من يحارب الله ورسوله بالإفساد في الأرض وهذا يدل على جسامة جرمها، كما أن هذه الآية هي أصل في الحراية وقطع الطريق (٢).

وقال تعالى: ﴿وَالَّذِينَ يُؤْذُونَ الْمُؤْمِنِينَ وَالْمُؤْمِنَاتِ بَغَيْرِ مَا اكْتَسَبُوا فَقَدِ احْتَمَلُوا بُهْتَانًا وَإِثْمًا مُبِينًا﴾ (٣).

فهذه الآية دلت على أن إلحاق الأذى بالمؤمنين بشتى صورته دون أن يرتكبوا ما يوجب عليهم الأذية، أنه من الإثم والبهتان وسبب لاقتراف الذنب (٤)، والاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها دون وجه حق ما هو إلا إيذاء للمؤمنين، واعتداء عليهم في حياتهم وعرضهم وممتلكاتهم، ولذا حُرِّم فعل ذلك، واستحق الإثم والعقوبة مرتكبه.

(١) - سورة المائدة: الآية رقم ٣٣.

(٢) - ينظر: الحاوي الكبير، أبو الحسن علي بن محمد الماوردي، (٣٥٣/١٣)، تحقيق علي محمد وعادل عبد الموجود، الطبعة الأولى ١٤١٩هـ، دار الكتب العلمية، بيروت. المبسوط، محمد بن أحمد السرخسي، (١٣٤/٩)، طبعة ١٤١٤هـ، دار المعرفة، بيروت.

(٣) - سورة الأحزاب: الآية رقم ٥٨.

(٤) - ينظر: الكشاف عن حقائق غوامض التنزيل، أبو القاسم محمود بن عمرو الزمخشري، (٥٥٩/٣)، الطبعة الثالثة ١٤٠٧هـ، دار الكتاب العربي، بيروت.

وجاء في السنة النبوية أحاديث كثيرة عن رسول الله صلى الله عليه وسلم تدل على حرمة الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها بدون حق مشروع باعتبارها مالاً محترماً، ولا فرق بين الاستيلاء والسيطرة فكلاهما غضب^(١)، ومن ذلك قوله صلى الله عليه وسلم: (كل المسلم على المسلم حرام دمه وماله وعرضه)^(٢).

كما ثبت عن رسول الله صلى الله عليه وسلم أنه خطب للناس فقال: (... إن دمائكم وأموالكم وأعراضكم وأبشاركم عليكم حرام، كحرمة يومكم هذا، في شهركم هذا، في بلدكم هذا...)^(٣).

فهذه الأحاديث لا تدل على تحريم الاعتداء على المال فقط باعتبار الطائرة من الأموال المحترمة، بل تحرم كذلك الاعتداء على الإنسان في دمه وعرضه دون حق مشروع^(٤)، وقد لا يخلو خطف الطائرات في كثير من الأحيان من القتل أو الجرح أو انتهاك الأعراض.

وورد عنه صلوات الله عليه أنه قال: (لا يجل لمسلم أن يروع مسلماً)^(٥).

يقول النووي^(٦) رحمه الله: "هذه مبالغة في إيضاح عموم النهي في كل أحد، سواء من يتهم فيه ومن لا يتهم فيه، وسواء أكان هذا هزلاً ولعباً أم لا؛ لأن ترويع المسلم حرام بكل حال"^(٧). ومعلوم أن الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها لا تخلو أبداً من قذف الرعب والخوف في قلوب الآمنين، وبذلك يحرم هذا الفعل ولو بمجرد التهديد به.

(١) - ينظر: أحكام الغضب في الفقه الإسلامي، عبدالجبار حمد شرارة، ص ٥٤، طبعة ١٩٧٥م، نشر مؤسسة الأعلمي للمطبوعات بيروت ومكتبة دار الغربية ببغداد.

(٢) - سبق تخريجه ص ١٧٦.

(٣) - سبق تخريجه ص ٩٣.

(٤) - ينظر: إرشاد الساري لشرح صحيح البخاري، أحمد بن محمد القسطلاني، (١٧٩/١٠)، مرجع سابق.

(٥) - سبق تخريجه ص ٩٤.

(٦) - سبق ترجمته ص ١٤٨.

(٧) - المنهاج شرح صحيح مسلم بن الحجاج، للإمام يحيى بن شرف النووي، (١٧٠/١٦)، مرجع سابق.

وعلى ذلك يتبين لنا أن الاستيلاء والسيطرة غير المشروعة على الطائرات المدنية والتهديد بذلك فعل جرمه الفقه الإسلامي وعده حراة، وهذا ما سار عليه النظام السعودي في تجريم ذلك.

المطلب الثاني: الركن المادي.

حتى تقوم المسؤولية الجنائية على المتهم لا بد من إسناد الفعل المرتكب؛ على الجاني مادياً، وهذا لا يكون إلا بتوافر ركن الجريمة المادي، وهذا الركن يتحلل إلى عناصر ثلاثة، السلوك الإجرامي والنتيجة الإجرامية والرابطة السببية، أما السلوك الإجرامي في الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو السيطرة على قيادتها فهو ذو طبيعة مستمرة؛ لأن هذه الجريمة ليست من الجرائم الفورية التي تتم خلال وقت قصير كالسرقة مثلاً، بل هي جريمة مستمرة كجريمة حجز الأشخاص يمتد السلوك فيها طيلة فترة حرمان الشخص من حريته، ويتصف السلوك المكون لهذه الجريمة بالعنف، فالجاني يعتمد في خطف الطائرة للوجهة التي يريدتها على استعمال القوة أو التهديد باستعمالها أو أي صورة من صور الإكراه والتخويف، ولكن الغالب هو التهديد باستعمال القوة كأن يشهر الجاني سلاحاً نارياً أو آلة حادة أو يبرز قنبلة ليهدد بها قائد الطائرة أو أحد أعضاء هيئة القيادة أو أحد المضيفين والمضيفات أو الركاب، وذلك ليدعن قائد الطائرة ويقوم بتغيير مسار الطائرة للوجهة التي يراها الجاني، ومع ذلك فقد لا يقوم الجاني بالتهديد باستعمال القوة، بل يستخدمها فعلياً، كأن يقوم بضرب قائد الطائرة ليستجيب لطلبه، أو يقوم بقتله لكي يتولى هو قيادة الطائرة إن كان يتقن ذلك أو يجبر مساعده على القيادة، وقد يمارس الجاني سلوكه الإجرامي أحياناً بطريق الإكراه المعنوي كأن يهدد الجاني قائد الطائرة بتشويه سمعته أو التعرض لشرفه وما إلى ذلك^(١).

(١) - ينظر: خطف الطائرات، هشام الناصري، ص ١٨٤ و١٩٦، مرجع سابق.

ويثور التساؤل هنا عن الحالات التي تُخطف فيها الطائرة دون استخدام أي صورة من صور الإكراه المادي أو المعنوي، كأن يقوم قائد الطائرة برغبته الشخصية بتغيير مسار الرحلة إلى جهة يريدتها، فالصحيح في هذه الحالات أنها تخضع للتجريم، ومن ثم لا يشترط في السلوك المكون لجريمة خطف الطائرات استخدام القوة المادية أو المعنوية^(١)، إلا أن النص النظامي يُخرج هذه الحالات من نطاق التجريم، ولا شك أن هذا محل نظر ينبغي مراجعته.

ويجب في السلوك المكون لهذه الجريمة ألا يستند إلى أساس مشروع، فلو تمت السيطرة على الطائرة أو الاستيلاء عليها تنفيذاً لأوامر صادرة عن سلطة مختصة، فإن الفاعل في هذا الفرض لا يعد مرتكباً لجريمة، وذلك لأن تدخله يأتي إما من أجل إعادة الطائرة لقائدها الشرعي أو لإنقاذها من يد محتطفيها أو لأي سبب مباح^(٢).

وطبقاً للنص التجريمي لا بد من مقارفة السلوك الإجرامي أثناء تواجد الجاني على متن الطائرة سواء أكان الجاني فاعلاً أصلياً أم مسهماً أو كان شارعاً في ارتكاب الجريمة دون أن يتمها، فلا تقوم الجريمة بحق الجاني إذا مارس سلوكه وهو على الأرض أو على متن طائرة أخرى غير المختطفة^(٣)، إلا أن هذا الأمر قد يمنح الجناة فرصة الإفلات من عقوبة هذه الجريمة إلى اعتبارهم مرتكبي جريمة أخرى قد تكون أخف منها، وذلك إذا مارس الجناة نشاطهم الإجرامي على الطائرة من خارجها، فكان الأولى أن تستوي حالة الاستيلاء والسيطرة غير المشروعة من داخل الطائرة أو خارجها^(٤).

(١)- ينظر: المواجهة الجنائية والأمنية لخطف الطائرات، خالد سعود البشر، ص ٤٣، طبعة ١٤١٤هـ، دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض.

(٢)- ينظر: خطف الطائرات في الممارسة والقانون، محمد المجذوب، ص ١٣٩، طبعة ١٩٧٤م، مطبعة الجبلأوي.

(٣)- ينظر: الإرهاب في القانون الجنائي، محمد مؤنس محب الدين، ص ٤٥٠، بدون طبعة، الناشر مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة.

(٤)- ينظر: جريمة اختطاف الطائرات المدنية في الفقه الإسلامي والنظام السعودي، علي عبد الله الشهري، ص ٣٧، مجلة البحوث الأمنية، العدد ٣٣ ربيع الآخر ١٤٢٧هـ.

وحتى يسأل الجاني عن مسؤوليته الجنائية لا بد أن يمارس الاستيلاء والسيطرة غير المشروعة على الطائرة، وهي في حالة طيران، وحالة الطيران كما ذكرت في المطلب السابق تبدأ من قفل جميع أبواب الطائرة بعد صعود الركاب استعداداً للإقلاع، إلى أن تفتح الطائرة أبوابها لنزول الركاب، على أن تمتد هذه الفترة في حالة الهبوط الاضطراري إلى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة مباشرة مسؤوليتها عن الطائرة، وما على متنها من أشخاص و أموال^(١)، ومن ثم طبقاً للنص التجريمي في هذه الجريمة لا يعد مرتكباً لجريمة من يستولي على طائرة أو يسيطر على قيادتها إذا مارس سلوكه الإجرامي بعد صعود الركاب وقبل غلق أبوابها، ولا جريمة أيضاً على من يقارف السلوك الإجرامي على طائرة جاثمة على أرض المطار، وفي هذا قصور في الحماية النظامية للطائرات التي لا تكون وقت ارتكاب الجريمة في حالة طيران، وأن ذلك ثغرة قانونية ينبغي تلافيتها لكي لا يستغلها الجناة، وهذا لا يكون إلا بتوسيع نطاق التجريم ليشمل كل استيلاء أو سيطرة غير مشروعة؛ تُمارس على أي طائرة مدنية، دون التفرقة بين ما يكون منها في حالة طيران وبين من لا تكون كذلك.

وقد يبدأ الجاني ممارسة سلوكه بالاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها قبل الإقلاع، أو عند الإقلاع، أو خلاله، وقد يبدأ في ذلك قبيل الهبوط في المطار، أو بعد الهبوط، إلا أن المعتاد من خاطفي الطائرات المتواجدين على متنها الانتظار حتى تقلع الطائرة وتحلق في الفضاء وتستقر على الارتفاع المرسوم لها حتى يقدموا على خطفها، وذلك لأن الخاطفين يعلمون أو يفترض أنهم يعلمون أن قائد الطائرة يقوم في الدقائق الأولى التي تعقب الإقلاع مباشرة بما يقارب خمسين عملية مختلفة ومعقدة لإيصال الطائرة إلى الارتفاع المطلوب وتوجيهها نحو المسار الصحيح، ثم إنه من الصعب على محتطفي الطائرة التحرك بحفة وسهولة أثناء توجه الطائرة نحو الجو والأهزمة موثوقة حول خصور المسافرين، كما أن الغالب في جرائم الاستيلاء والسيطرة غير المشروعة على الطائرات - ولا يشترط ذلك - أن يكون الجناة على درجة ولو بسيطة من

(١) - ينظر: خطف الطائرات، هيثم الناصري، ص ١٩٠، مرجع سابق.

الإمام بالمسائل الفنية والتقنية المتعلقة بالطائرات وخرائط الملاحة الجوية، وذلك لئلا يتمكن قائد الطائرة من خداعهم ويذهب بهم إلى جهة غير التي أرادوها، أو يتعذر منهم بنفاذ الوقود أو عدم كفايته فينزل بالطائرة في أقرب مطار^(١).

ولا يشترط لقيام الجريمة أن يمارس الجاني سلوكه الإجرامي بوسيلة محددة، أو باستخدام أدوات معينة، بل تقوم الجريمة بحق الجاني إذا ارتكبها بأي وسيلة وبأي أداة^(٢)، إلا أن الغالب في ارتكاب خطف الطائرات استخدام الأسلحة النارية والمتفجرات والآلات الحادة عن طريق التهديد بها.

وإذا ما قارف الجاني السلوك الإجرامي كاملاً فلا بد أيضاً من تحقق النتيجة الإجرامية لاكتمال ركن الجريمة المادي، وأن تقوم الرابطة بين السلوك والنتيجة، والنتيجة الإجرامية في خطف الطائرات تعد واقعة مادية تمس الحق محل الحماية النظامية، وتتحقق منذ بداية تحويل خط سير الطائرة إلى خط سير مغاير، أو نقلها من مكانها واحتجازها في مكان آخر، وهذا لا يكون إلا بعد التمكن التام من الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها، وتتحقق النتيجة الإجرامية أيضاً بمجرد التهديد بالاستيلاء والسيطرة على الطائرة مادام ذلك شروعاً عده النظام جريمة تامة، أما ما قد يحدث في أثناء خطف الطائرة من قتل أو جرح أو اغتصاب فلا يكون نتيجة إجرامية بالمعنى القانوني عن الخطف، بل هي جرائم أخرى مستقلة عن جريمة الخطف قد تكون مصاحبة أو تالية لها^(٣).

أما الرابطة السببية، فهي التي تصل بين السلوك والنتيجة، ويشترط بدهاءة أن تؤدي أعمال القوة والإكراه والتهديد التي مارسها الجاني إلى إحداث نتيجة الاختطاف المتمثلة في الاستيلاء أو

(١) - ينظر: خطف الطائرات في الممارسة والقانون، محمد المجذوب، ص ٤٩ و ٥٥، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: الإرهاب في القانون الجنائي، محمد مؤنس محب الدين، ص ٤٤٩، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: جرائم الاختطاف دراسة قانونية مقارنة بأحكام الشريعة الإسلامية، عبد الوهاب عبد الله المعمرى، ص ١٢٨، طبعة ٢٠٠٦م، المكتب الجامعي الحديث.

السيطرة غير المشروعة على الطائرة في حالة الجريمة التامة، أو كان من الممكن أن تؤدي هذه الأعمال إلى هذه النتيجة وفقاً للتقدير العادي في حالة الشروع، فإن تخلفت هذه الرابطة فلا قيام للجريمة طبقاً للقواعد العامة للنظام الجنائي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

يعد الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها دون حق مشروع من الجرائم التي ترتكب بطريق العمد، فمن غير المتصور ارتكاب هذه الجريمة بسبب الإهمال أو الخطأ، ومن ثم يلزم لقيامها أن يتوافر لدى الجاني قصد العصيان أو القصد الجنائي، والقصد المطلوب لقيام هذه الجريمة هو القصد الجنائي العام بعنصره العلم والإرادة، فالعلم يقضي بأن يعرف الجاني بشكل كامل أن الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها فعل مجرم ومعاقب عليه، وأن يعلم أن سلوكه محذور، وأنه يرتب نتيجة محظورة كذلك، وهذا العلم يفترض في جانب الجاني فلا يصح منه إنكاره والادعاء بعدم وجوده على التفصيل الذي سبق بيانه.

وأما عنصر الإرادة، فهو أن تتجه إرادة الجاني إلى إتيان السلوك المكون للجريمة، وأن تتجه أيضاً إلى إحداث النتيجة الإجرامية، وذلك عن إرادة صحيحة ومعتبرة شرعاً وسالمة من العيوب^(١)، التي سبق ذكرها.

وتقع جرائم الاستيلاء والسيطرة غير المشروعة على الطائرات بدافع بواعث شتى، وقد يكون الباعث معروفاً، وقد يجتمع باعث رئيس إلى جانب باعث آخر ثانوي، وقد يكون الباعث أحياناً مجهولاً، ومن البواعث على هذه الجريمة الفرار من بلد معين، أو لتنفيذ نية إجرامية معينة في ابتزاز الأموال، أو لظروف سياسية، إلا أن الغالب في ارتكاب هذه الجريمة هو البواعث

(١) - ينظر: المواجهة الجنائية والأمنية لخطف الطائرات، خالد سعود البشر، ص ٤٧، مرجع سابق.

السياسية^(١)، ومع ذلك لا يثير الباعث الذي دفع الجاني إلى ارتكاب الجريمة أي إشكالات تؤثر على قيام الجريمة بحقه؛ لأن النظام السعودي لم يتطلب لقيام الجريمة وجود نيات أو أغراض خاصة لدى الجاني، إلا أنه يظل للباعث أهمية قانونية في استنباط الظروف المخففة أو المشددة.



(١) - ينظر: خطف الطائرات، هيثم الناصري، ص ٩، مرجع سابق.

المبحث السادس: رفض تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث السادس: رفض تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة.

إن رفض تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة يعد جريمة في النظام السعودي، وهذه الجريمة كغيرها من الجرائم لا تقوم إلا بعد توافر ثلاثة أركان، وهذه الأركان هي: الركن الشرعي والركن المادي والركن المعنوي، لذا ولبيان أحكام هذه الجريمة فإني سأتناول: الأركان الثلاثة في ثلاثة مطالب.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

يختص الركن الشرعي عن غيره من الأركان بأنه يجوي نصوصاً من النظام السعودي ونصوصاً أخرى من الفقه الإسلامي، ولذلك سأتحدث عن الركن الشرعي في فرعين: الأول سيكون للنصوص النظامية والثاني للنصوص الفقهية.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

إن قائد الطائرة هو الشخص الذي يتولى قيادتها في أثناء الرحلة الجوية، وهو الذي يمثل المشغل الجوي على متنها، وتعد كلمته الأولى على كل من يوجد على متن الطائرة، كما أنه الرئيس الأعلى لأفراد الطاقم، وأهم أشخاص الملاحة الجوية على متن الطائرة؛ نظراً لما يتمتع به من سلطات واسعة يباشرها بعيداً عن سلطات الدولة ورقابة المشغل الجوي التابع له، وهذه السلطات إما أن يباشرها بوصفه ممثلاً وتابعاً للمشغل الجوي كتهيئة الظروف المناسبة لإتمام الرحلة ومراعاة الأصول الفنية عند الإقلاع والهبوط والتزود بالوقود وإبرام العقود والتصرفات اللازمة لإدارة الطائرة واستغلالها بشكل أمثل، وإما أن يباشرها بوصفه ممثلاً للسلطة العامة، التي يمارسها قائد الطائرة نيابة عن الدولة التي تحمل علمها فتكون له سلطة حفظ الأمن والنظام

فيها، وله في سبيل ذلك إصدار الأوامر والتوجيهات والتعليمات إلى أفراد الطاقم والمسافرين كذلك^(١).

ولا ينحصر دور قائد الطائرة في الجانب الوقائي فقط؛ المتمثل في الضبط الإداري، بل له سلطة الضبط القضائي أيضاً بالنسبة للجرائم المرتكبة على متن الطائرة^(٢)، وذلك بغية حفظ أمن وسلامة الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال طوال الرحلة الجوية.

ومن أجل ذلك، فقد جرم المنظم السعودي عدم الامتثال لما يصدر عن قائد الطائرة أو عمن يُنبيه من أوامر وتعليمات من شأنها حفظ الأمن والانضباط على متنها، فجاءت الفقرة الرابعة من المادة الرابعة والخمسين بعد المائة بما نصه: [٤- يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال الآتية على متن طائرة مدنية:]، ثم أتى سرد الأفعال المجرمة طبقاً لذلك، فجاء منها: [ب- رفض اتباع التعليمات القانونية التي يصدرها قائد الطائرة أو أحد أعضاء طاقم الطائرة بالنيابة عنه لغرض تأمين سلامة الطائرة أو أي من الأشخاص أو الممتلكات المحمولة على متنها أو لغرض الحفاظ على النظام والانضباط على متن الطائرة].

وجاءت لائحة ضبط ومعاينة مرتكبي الأفعال غير المشروعة على متن الطائرات المدنية في مادتها الثانية بما نصه: [يعد مرتكباً لمخالفة كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال التالية على متن طائرة مدنية في حالة طيران:]، ثم أتت الفقرة الأولى منها بالآتي: [١- عدم اتباع التعليمات المكتوبة أو التي يصدرها قائد الطائرة أو من ينييه لغرض سلامة الطائرة أو سلامة أي من الأشخاص أو الممتلكات الموجودة على متنها].

(١) - ينظر: القانون الجوي الخاص، عبدالفضيل محمد أحمد، ص ١٧٦ وما بعدها، طبعة ٢٠١٤، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة.

(٢) - ينظر: المادة رقم ٢٦، نظام الإجراءات الجزائية الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٢) وتاريخ ٢٢/١/١٤٣٥هـ.

ومن ثم فإن أي شخص يتواجد على متن الطائرة، ويمتنع عن تنفيذ التعليمات المكتوبة، وتنفيذ الأمر الصادر له من قائد الطائرة أو ممن يُنيبه؛ يعد مرتكباً لجريمة، حتى وإن كان هذا الشخص عضواً في طاقم الطائرة^(١)، أو عضواً في هيئة قيادتها^(٢).

ويلاحظ وجود تعارض بين نصوص اللائحة والنظام أعلاه، فنص اللائحة عدَّ السلوك مخالفة، بينما النص في النظام عدَّ السلوك ذاته جريمة، وهذا ما يجعل نص اللائحة يشوبه العيب في إصداره، لمعارضته نص النظام الذي يعلوه في المرتبة^(٣).

وإذا ما نظرنا إلى التعليمات القانونية المذكورة في النص، التي يجب تنفيذها حال الأمر بها، نجد أنها غير محددة بشكل تفصيلي بحيث لا يمكن لقائد الطائرة ومن ينوب عنه الخروج عنها، ومع ذلك فيعد من التعليمات القانونية واجبة التنفيذ كل أمر وتوجيه يصدر بغية تحقيق أمن وسلامة الطائرة من الأخطار، وتأمين سلامة ما عليها من الأشخاص والممتلكات، والحفاظ على النظام والانضباط فيها.

ولم يفرق النص السابق بين أنواع الطائرات التي يجب أن تنفذ فيها التعليمات الصادرة عن قائد الطائرة أو ممن يُنيبه؛ سوى أن تكون هذه الطائرات مدنية لا عسكرية، ومتى كانت الطائرة مدنية فلا يهم كونها في حالة طيران أو هي في حالة خدمة.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

إن مهام قائد الطائرة ومن يُنيبه في إصدار التعليمات التي تهدف في نهاية المطاف إلى حفظ النظام على متن الطائرة وتأمين سلامتها وما على متنها من أشخاص وممتلكات، تتشابه إلى

(١) - عضو طاقم الطائرة هو الشخص المكلف من قبل المشغل الجوي بواجبات على الطائرة أثناء فترة الطيران. ينظر: المادة رقم ١، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٢) - عضو هيئة القيادة هو عضو في طاقم الطائرة حائز على إجازة سارية المفعول مكلف بواجبات أساسية لتشغيل طائرة أثناء فترة الطيران. ينظر: المادة رقم ١، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المدخل لدراسة العلوم القانونية، خالد الرويس و رزق الرئيس، ص١٠٩، الطبعة الثالثة ١٤٢٦هـ، نشر مكتبة الشقري.

حد كبير مع اختصاصات والي الحسبة، وقد أولت الشريعة الإسلامية اهتماماً بالغاً بنظام الحسبة، وجعلت لها من الرعاية الكبيرة ما يتفق مع أثرها البالغ في استقرار حياة الأفراد وانتظامها، والحسبة هي "أمر بالمعروف إذا ظهر تركه، ونهي عن المنكر إذا ظهر فعله" (١)، والمعروف المأمور به أو المنكر المنهي عنه هنا عام يشمل كل ما يأمر به قائد الطائرة أو ينهى عنه لتحقيق الأمن والسلامة، ويشمل كذلك غيره.

وقد أمرت الشريعة الإسلامية بالأمر بالمعروف والنهي عن المنكر وأوجبه على الأمة، وهذا ما يدل عليه قوله تعالى: ﴿وَلْتَكُنْ مِنْكُمْ أُمَّةٌ يَدْعُونَ إِلَى الْخَيْرِ وَيَأْمُرُونَ بِالْمَعْرُوفِ وَيَنْهَوْنَ عَنِ الْمُنْكَرِ...﴾ (٢)، وقوله تعالى: ﴿ادْعُ إِلَى سَبِيلِ رَبِّكَ بِالْحُكْمَةِ وَالْمَوْعِظَةِ الْحَسَنَةِ﴾ (٣)، وقال صلى الله عليه وسلم: (من رأى منكم منكراً فليغيره بيده، فإن لم يستطع فبلسانه... (٤))، وقال أيضاً صلوات الله عليه: (إنكم منصورون ومصيبون ومفتوح عليكم، فمن أدرك ذلك منكم فليتق الله، وليأمر بالمعروف ولينه عن المنكر... (٥))، ولا شك أن عدم الامتثال لأوامر كتاب الله عز وجل وسنة رسوله صلى الله عليه وسلم في التآمر بالمعروف والتناهي عن المنكر فعل محرم وموجب لسخط الله وعقابه.

كما أن عدم التآمر بالمعروف والتناهي عن المنكر موجب لللعن والإبعاد عن رحمة الله وهذا لا يكون إلا على فعل محرم، قال تعالى: ﴿لُعِنَ الَّذِينَ كَفَرُوا مِنْ بَنِي إِسْرَائِيلَ عَلَى لِسَانِ دَاوُودَ

(١)- الأحكام السلطانية، للماوردي، ص ٣٤٩، مرجع سابق. الأحكام السلطانية، للقاضي أبو يعلى، ٢٨٤، مرجع سابق.

(٢)- سورة آل عمران: الآية رقم ١٠٤.

(٣)- سورة النحل: الآية رقم ١٢٥.

(٤)- أخرجه مسلم في صحيحه، باب بيان كون النهي عن المنكر من الإيمان، (١/٦٩)، حديث رقم ٤٩، مرجع سابق.

(٥)- أخرجه الترمذي في سننه، (٤/٥٢٤)، حديث رقم ٢٢٥٧، قال الألباني: حديث حسن صحيح. ينظر: سنن الترمذي، محمد بن عيسى الترمذي، تحقيق وتعليق: أحمد محمد شاكر ومحمد فؤاد عبد الباقي وإبراهيم عطوة عوض، الطبعة الثانية ١٣٩٥هـ، دار شركة مكتبة ومطبعة مصطفى البابي الحلبي.

وَعِيسَى ابْنِ مَرْيَمَ ذَلِكَ بِمَا عَصَوْا وَكَانُوا يَعْتَدُونَ (٧٨) كَانُوا لَا يَتَنَاهَوْنَ عَنْ مُنْكَرٍ فَعَلُوهُ لَبِئْسَ مَا كَانُوا يَفْعَلُونَ ﴿١﴾.

وإذا ما نظرنا إلى السند الذي يخول قائد الطائرة سلطة إصدار الأوامر والتعليمات نجد أنه هو النص في نظام الطيران المدني الذي لم يصدر إلا بإدارة عالية من أعلى سلطة في الدولة، وهذا ما يتفق به قائد الطائرة مع والي الحسبة الذي يشترط فيه الإذن من جهة إمام المسلمين لمزاولة الاحتساب، كما ذكر ذلك بعض الفقهاء^(٢)، فلا يسمى الأمر بالمعروف والياً للحسبة إلا إذا كان مفوضاً من جهة الحاكم؛ لأن منصب الحسبة يتطلب سلطة وولاية واحتكام على المحكوم عليه، فينبغي ألا يثبت ذلك لآحاد الرعية إلا بولاية شرعية صادرة من ولي الأمر^(٣).

ولذا فإن عدم الامتثال لتعليمات قائد الطائرة أو من ينوب عنه ورفض تنفيذ أوامرها ليس مجرد عصيان له فحسب، بل هو عصيان أيضاً لولي الأمر الذي منحه سلطة إصدار الأوامر والتعليمات؛ بغية تحقيق الأمن والسلامة على متن الطائرة، فهو ليس إلا نائباً له في ذلك.

وعصيان ولي الأمر وعدم طاعته منهي عنه في الشريعة الإسلامية، والأدلة على ذلك كثيرة، فمنها قوله تعالى: ﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِي الْأَمْرِ مِنْكُمْ﴾^(٤).

فالآية الكريمة أمرت المؤمنين بطاعة ولي الأمر فيما يأمر به وينهون عنه ما لم يكن ذلك في معصية، فلا طاعة لمخلوق حيثئذ في معصية الله، والمقصود بولاية الأمر ليس هم الأئمة

(١) - سورة المائدة: الآية رقم ٧٨ و ٧٩.

(٢) - ينظر: مختصر الفتاوى المصرية لابن تيمية، محمد بن علي بن أحمد الحنبلي، ص ٥٨٠، تحقيق عبدالمجيد سليم ومحمد الفقي، مطبعة السنة المحمدية، دار الكتب العلمية، بيروت.

(٣) - نظام الحسبة في الإسلام، عبدالعزيز بن محمد بن مرشد، ص ٦٩، بتصرف، بحث ماجستير لعام ١٣٩٢هـ، مقدم لقسم الفقه المقارن في المعهد العالي للقضاء التابع لجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض عام ١٣٩٣هـ.

(٤) - سورة النساء: الآية رقم ٥٩.

والسلطين والقضاة فحسب، بل هم كل من له ولاية شرعية معتبرة^(١)، وقائد الطائرة يعد الوالي الشرعي الموكول إليه حفظ الأمن والانضباط والسلامة على متن الطائرة، مادام يستند في ذلك إلى نصوصٍ نظاميةٍ صدرت بالطرق القانونية الصحيحة من ولي الأمر في هذه البلاد التي ورد ذكرها في الفرع السابق.

وعن أبي هريرة رضي الله تعالى عنه قال: قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: (من أطاعني فقد أطاع الله ومن عصاني فقد عصى الله، ومن أطاع أميرى فقد أطاعني ومن عصى أميرى فقد عصاني)^(٢).

فهذا الحديث نص على أن عصيان الرسول صلى الله عليه وسلم - وهو رئيس الدولة آنذاك - معصية لله، وهذا لا يجوز، فتكون طاعته واجبة؛ لأنها من طاعة الله عز وجل، كما نص أيضاً على أن عصيان أحد أمرائه وكل من ينوب عنه في شؤون الأفراد والدولة معصية له، وهذا فعل لا يجوز ومنهني عنه كما تقدم، فتكون طاعة كل من ينيبه رئيس الدولة واجبة بسبب ذلك، وليس قائد الطائرة إلا أحد نواب رئيس الدولة في هذه البلاد فيما أنيب فيه.

يقول شيخ الإسلام ابن تيمية^(٣) - رحمه الله -: "فطاعة الله ورسوله واجبة على كل أحد، وطاعة ولاية الأمور واجبة لأمر الله بطاعتهم، فمن أطاع الله ورسوله بطاعة ولاية الأمر لله فأجره على الله"^(٤)، وقال في موضع آخر: "لكن إن أمر هو أو غيره بما أمر الله به ورسوله وجبت طاعة

(١) - ينظر: فتح القدير الجامع بين فني الرواية والدراية من علم التفسير، محمد بن علي الشوكاني، (٤٨١/١)، مرجع سابق.

(٢) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب الأحكام، باب قوله تعالى: وأطيعوا الله وأطيعوا الرسول وأولي الأمر منكم، (٦١/٩)، حديث رقم ٧١٣٧، مرجع سابق.

(٣) - سبق ترجمته ص ١٦٧.

(٤) - مجموع الفتاوى، تقي الدين أبو العباس بن تيمية، (١٦/٣٥)، تحقيق عبدالرحمن بن محمد، عام النشر ١٤١٦ هـ، مجمع الملك فهد لطباعة المصحف الشريف، المدينة المنورة.

الله ورسوله، فإن طاعة الله ورسوله واجبة على كل أحد في كل حال؛ ولو كان الأمر بها كائناً من كان" (١).

ولما تقدم يتضح أن تنفيذ الأوامر الصادرة عن قائد الطائرة أو عمن يُنيبه بهدف حفظ الأمن والانضباط والسلامة على متن الطائرة أمر واجب، وأن الامتناع عن تنفيذها معصية منهي عنها تستوجب العقاب، وهذا ما سارت عليه أحكام النظام السعودي.

المطلب الثاني: الركن المادي.

حتى يمكن مساءلة الشخص جنائياً عن رفضه تنفيذ تعليمات وأوامر قائد الطائرة لا بد أن تسند إليه جرمته مادياً، ولا يكون ذلك إلا بتوافر ركن الجريمة المادي بعناصره الثلاثة، السلوك الإجرامي، والنتيجة الإجرامية والعلاقة السببية الرابطة بينهما، وتعد هذه الجريمة من الجرائم السلبية، لأن السلوك المكون لها يمارس بطريق الامتناع عن إتيان الأفعال المأمور بها كامتناع الشاهد عن أداء شهادته (٢).

ومن ثم فإن السلوك المكون لهذه الجريمة يتمثل في الإحجام عن الأفعال الإيجابية المأمور بها، التي يقع على الشخص واجب الامتنال لها، للمحافظة على حق أو مصلحة يحميها النظام وفق ظروف معينة (٣)، وذلك كأن يمتنع أحد الركاب المسافرين عن إطفاء السيجارة التي أشعلها بعد أن أمره قائد الطائرة بعدم التدخين، وكذلك كأن يمتنع أحد المسافرين الركاب عن ربط حزام الأمان بمقعده إذا أمره بذلك قائد الطائرة أو من ينيبه، فالقيام بربط حزام الأمان يعد سلوكاً إيجابياً مأموراً به لتأمين سلامة المسافرين من الخطر خصوصاً مع ذروة الإقلاع أو الهبوط، ولكن

(١) - مجموع الفتاوى، تقي الدين أبو العباس بن تيمية، (٥١٧/١١)، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: التشريع الجنائي الإسلامي، عبد القادر عودة، ص ٥٦، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: جرائم الامتناع بين الفقه الإسلامي والقانون الوضعي، أشرف عبدالقادر قنديل، ص ١١٨، طبعة ٢٠١٠م، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.

رفض المسافر ربط حزام الأمان هو في حقيقته إحجامٌ عن الفعل وامتناع منه عن تنفيذ الأمر الصادر له، ما يجعل الجريمة تقوم بحقه.

وحتى يعد الإحجام عن الفعل المأمور به سلوكاً إجرامياً تقوم به الجريمة بحق الفاعل؛ لا بد أن يرتبط هذا الإحجام بواجب قانوني يدور معه وجوداً وعدمًا، وهذا الواجب يقضي بالتزام الفاعل الخروج من الحالة السلبية إلى القيام بعمل إيجابي مأمور به، فليس كل إحجام أو امتناع يعد سلوكاً مجرمًا إذا لم يكن النظام يعيره أي اهتمام^(١).

ولا فرق بين إتيان السلوك المكون للجريمة من رجل أو إتيانه من أنثى، كما يستوي أن يكون الجاني من أحد الركاب المسافرين أو أن يكون من أحد العاملين لدى المشغل الجوي ومكلفاً بمهام معينة على متن الطائرة، كأن تقوم إحدى المضيفات بالدخول في قمرة القيادة ويأمرها قائد الطائرة بالخروج فتمتنع عن ذلك.

وإذا ما تم السلوك الإجرامي المتمثل في الإحجام عن الفعل المأمور به، فإنه يلزم بعد ذلك وقوع النتيجة الإجرامية المترتبة على مقارفة السلوك، وهذه النتيجة هي عدم تنفيذ تعليمات قائد الطائرة أو من يُنيبه؛ بغية حفظ الأمن والانضباط والسلامة على متن الطائرة، أو هي العصيان أو عدم إطاعة أحكام النظام.

وأما الرابطة السببية، فإنها لا تثير اهتماماً هنا؛ لأن رفض تنفيذ أوامر وتعليمات قائد الطائرة من جرائم الامتناع الخالص، الذي يُعاقب عليها بمجرد ممارسة السلوك فقط^(٢).

(١) - ينظر: جريمة الامتناع دراسة مقارنة، مزهر جعفر عبد، ص ١٢٣، الطبعة الأولى ١٩٩٩م، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمّان.

(٢) - ينظر: جرائم الامتناع بين الفقه الإسلامي والقانون الوضعي، أشرف عبد القادر قنديل، ص ١٢٤، مرجع سابق.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

لما كان رفض تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة من الجرائم السلبية أو الامتناع، فإنها لا تقع إلا بطريق العمد، فالركن المعنوي فيها يتمثل في القصد الجنائي، الذي يكفي لتوافره القصد العام دون الخاص، بعنصريه العلم والإرادة^(١)، والعلم يقضي بأن يعرف المتهم بالصفة النظامية لقائد الطائرة، ويعلم بالأوامر الصادرة عنه أو عمن يُنبه بهداف تحقيق الأمن والسلامة والانضباط على متن الطائرة، ويعلم أيضاً أن امتناعه عن تنفيذ هذه الأوامر يشكل جريمة معاقباً عليها، وأما الإرادة فهي أن تتجه إلى السلوك المكون للجريمة وهو الإحجام عن الفعل المأمور به الذي يجب عليه قانوناً الامتثال له^(٢)، وأن تتجه هذه الإرادة أيضاً إلى تحقيق النتيجة الإجرامية.

ولا يهم الباعث على ارتكاب هذه الجريمة، وليس له قيمة في قيام الجريمة بحق الجاني، فيستوي أن يكون لزعة الانضباط، أو يكون للإخلال بسلامة الطائرة، أو يكون حتى مجرد اللهو والرعونة، ومع ذلك قد يبحث القاضي الباعث لدى الجاني لارتكاب الجريمة لتوظيفه أثناء وزن العقوبة المناسبة التي يستحقها الجاني.

(١) - ينظر: جرائم الامتناع عن تنفيذ الأحكام وغيرها من جرائم الامتناع، عبدالفتاح مراد، ص ١٢٨، بدون طبعة، وبدون دار نشر.

(٢) - ينظر: جرائم الإخلال بسير العدالة والامتناع عن تنفيذ الأحكام والأوامر، محمد عبدالحميد الألفي، ص ٣٣٣، شركة ناس للطباعة، دار محمود للنشر والتوزيع.

المبحث السابع: سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث السابع: سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة.

إن سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة يعد جريمة في النظام السعودي، وهذه الجريمة كغيرها من الجرائم لا تقوم إلا بعد توافر ثلاثة أركان، وهذه الأركان هي الركن الشرعي والركن المادي والركن المعنوي، لذا ولبيان أحكام هذه الجريمة فإنني سأتناول هذه الأركان الثلاثة في ثلاثة مطالب.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

يختص الركن الشرعي عن غيره من الأركان بأنه يجوي نصوصاً من النظام السعودي ونصوصاً أخرى من الفقه الإسلامي، ولذلك سأتناول عن الركن الشرعي في فرعين: الأول سيكون للنصوص النظامية والثاني للنصوص الفقهية.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

عُرفت السرقة بأنها اختلاس المنقولات المملوكة للغير بنية تملكها من جهة الجاني^(١)، فالاختلاس عنصر أساسي للسرقة ويراد به النشاط المادي الذي يهدف إلى نقل الشيء المسروق من الذمة المالية للمجني عليه إلى الذمة المالية للسارق^(٢).

وقد نص المنظم السعودي في نظام الطيران المدني على تجريم ارتكاب السرقة على الممتلكات الموجودة على متن الطائرة، فجاءت الفقرة السابعة من المادة الرابعة والخمسين بعد المائة بما نصه: [يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بسرقة أي من ممتلكات الطائرة أو ممتلكات الأشخاص الموجودين على متنها].

(١) - جرائم الأشخاص والأموال، عوض محمد، ص ٢١٤، بتصرف، طبعة ١٩٨٥م، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية.

(٢) - جرائم السرقة في ضوء القضاء والفقه، حسني مصطفى، ص ١٣، بتصرف، مطبعة روى، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية.

فالنص جرم السرقة بغض النظر عن جنس الشخص وبغض النظر أيضاً عن سبب تواجده على متن الطائرة أهو من أجل العمل كقائد الطائرة أو أحد أعضاء طاقم الطائرة أو مهندسيتها أو من أجل السفر إذا كان راكباً، ففعل السرقة مجرم على كل أحد على متن الطائرة.

ولم يحدد النص التجريمي السابق الممتلكات التي قد تكون محلاً للجريمة السرقة على متن الطائرة، ولمن تعود ملكيتها، فترك ذلك ليشمل كل ما يعد مالياً صالحاً للملك ولو كان زهيداً، ويشمل أيضاً ما يعود تملكه للعاملين على متن الطائرة على اختلاف مهامهم، أو ما يمتلكه الركاب المسافرون، أو ما يملكه الناقل الجوي إذا كانت الممتلكات محل السرقة تابعة لطائرته ومن ملحقاتها.

وخلافاً لما سار عليه المنظم السعودي في نصوصه التجريبية بالنسبة لبعض الجرائم السابقة، فإنه في هذه الجريمة لم ينص على مساواة المشارك والشارع في ارتكاب الجريمة بالنسبة للمباشر فيها من حيث درجة التجريم، ومع هذا فإنه طبقاً للقواعد العامة لأحكام المسؤولية الجنائية؛ فإنه لا يستثنى المشارك أو الشارع في ارتكاب الجريمة من المسؤولية ولو لم يجز النص عليها.

ويظهر واضحاً أن النص السابق يتسع تجريمه لكل السلوكيات المكونة للسرقة بمفهومها الواسع، سواء ما يعد منها سرقة تعزيرية أو سرقة حدية، ولذلك سأكمل الكلام في هذا المبحث على هذا الأساس، إلا أنه من الضرورة في أثناء تقرير العقوبة التمييز بين السرقة المعاقب عليها بحد القطع؛ وبين السرقات الأخرى المعاقب عليها بالتعزير، لذا سأبين شروط تطبيق حد القطع على السارق عند كلامي عن عقوبة سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة في الباب الثالث والأخير.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

لا تعد السرقة سلوكاً مجرمًا في الشريعة الإسلامية فحسب، إزاء الاعتداء على مال الشخص، بل هي تشكل اعتداءً على أحد الضرورات الخمس الكبرى لانتظام حياة الأفراد والجماعة، التي رعاها الفقه الإسلامي بحفظه وحمايته، وقرر العقوبات الشرعية صيانة لها من الانتهاك، وعرفها ابن بُجيم^(١) رحمه الله وهو أحد فقهاء الشريعة الإسلامية بأنها: "أخذ الشيء من الغير على وجه الخفية بغير حق سواء أكان نصاباً أم لا"^(٢).

وهناك نصوص كثيرة تدل على تحريم السرقة من الكتاب والسنة النبوية، فمن الكتاب قوله تعالى: ﴿وَالسَّارِقُ وَالسَّارِقَةُ فَاقْطَعُوا أَيْدِيَهُمَا جِزَاءً بِمَا كَسَبَا نَكَالًا مِنَ اللَّهِ وَاللَّهُ عَزِيزٌ حَكِيمٌ﴾^(٣).

فالآية رتبت العقوبة الشرعية على ارتكاب السرقة وهي قطع يد السارق إذا توافرت شروط ذلك، أو التعزير إن تخلف بعضها^(٤)، والعقوبة سواء أكانت بالقطع أم التعزير لا تدل إلا على التحريم.

يقول الله تعالى: ﴿وَلَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ وَتُدْلُوا بِهَا إِلَى الْحُكَّامِ لِتَأْكُلُوا فَرِيقًا مِّنْ أَمْوَالِ النَّاسِ بِالْإِثْمِ وَأَنْتُمْ تَعْلَمُونَ﴾^(٥).

(١) - هو زين الدين بن إبراهيم بن محمد، الشهير بابن بُجيم، فقيه حنفي من العلماء، مصري، له عدد من التصانيف منها: الأشباه والنظائر، والبحر الرائق في شرح كنز الدقائق، والرسائل الزينية، في مسائل فقهية، توفي سنة ٩٧٠هـ. ينظر: الأعلام للزركلي، (٤٦/٣)، مرجع سابق.

(٢) - البحر الرائق شرح كنز الدقائق، زين الدين بن إبراهيم بن محمد، (٥٤/٥)، الطبعة الثانية، دار الكتاب الإسلامي للنشر.

(٣) - سورة المائدة: الآية رقم ٣٨.

(٤) - ينظر: الجواهر الحسان في تفسير القرآن، أبو زيد عبدالرحمن بن محمد الثعالبي، (٣٧٦/٢)، تحقيق محمد علي وعادل أحمد، الطبعة الأولى ١٤١٨هـ، دار إحياء التراث العربي، بيروت.

(٥) - سورة البقرة: الآية رقم ١٨٨.

ويقول القرطبي^(١) - رحمه الله - في تفسير هذه الآية: "الخطاب بهذه الآية يتضمن جميع أمة محمد صلى الله عليه وسلم، والمعنى: لا يأكل بعضكم مال بعض بغير حق، فيدخل في هذا: القمار والخداع والغصب وجحد الحقوق، وما لا تطيب به نفس مالكة، أو حرمة الشرعية وإن طابت به نفس مالكة، كمهر البغي وحلوان الكاهن وأثمان الخمر والخنازير وغير ذلك"، وقال أيضاً "من أخذ مال غيره لا على وجه إذن الشرع فقد أكله بالباطل"، وفي موضع آخر يقول "اتفق أهل السنة على أن من أخذ ما وقع عليه اسم مال قلّ أو كثر أنه يفسق بذلك، وأنه محرم عليه أخذه"^(٢).

وقوله جل وعلا: ﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالِكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً عَن تَرَاضٍ مِّنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا﴾^(٣).

يقول أبو الحسن^(٤) رحمه الله: أن مراد الآية "﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالِكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ﴾ هو كل ما لا يحل في الشرع كالربا والغصب والقمار والسرقعة والخيانة"^(٥).

(١) - سبق ترجمته ص ٩٢.

(٢) - الجامع لأحكام القرآن، أبو عبد الله القرطبي، (٣٣٨/٢، ٣٤٠)، مرجع سابق.

(٣) - سورة النساء: الآية رقم ٢٩.

(٤) - هو أبو الحسن، علي بن أحمد بن محمد الواحدي، أصله من ساوة، وقد روى العلم وحدث، ومات سنة ثمان وستين وأربعمائة بنيسابور، قال عنه عبد الغافر: أبو الحسن الإمام المصنف المفسر النحوي أستاذ عصره وواحد دهره، أنفق صباه وأيام شبابه في التحصيل، فأتقن الأصول على الأئمة، وطاف على أعلام الأمة، له تصانيف منها: كتاب الوجيز، وكتاب الوسيط، وكتاب البسيط، كل في تفسير القرآن المجيد، وأحسن كل الإحسان في البحث والتنقيح، وأدرك المشايخ الكبار وقرأ عليهم وروى عنهم، كأبي منصور الأزهري وأبي العباس العامري. ينظر: معجم الأدباء، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي الحموي، (١٦٥٩/٤)، تحقيق: إحسان عباس، الطبعة الأولى ١٤١٤هـ، دار الغرب الإسلامي، بيروت.

(٥) - الوجيز في تفسير كتاب العزيز، أبو الحسن علي بن أحمد بن محمد الواحدي، ص ٢٦١، الطبعة الأولى ١٤١٥هـ، دار القلم للنشر بدمشق ودار الشامية للنشر، بيروت.

وقد جاءت السنة النبوية بالأحاديث الكثيرة التي تدل على تجريم السرقة ومشروعية العقاب عليها، ما يأخذ منه الحكم بتجريم السرقة في الفقه الإسلامي، ومن ذلك قوله صلى الله عليه وسلم: (لعن الله السارق، يسرق البيضة فتقطع يده، ويسرق الحبل فتقطع يده)^(١).

وجاء أيضاً عنه صلوات الله عليه: (لا يزني الزاني حين يزني وهو مؤمن، ولا يسرق السارق حين يسرق وهو مؤمن)^(٢).

كما ثبت عنه صلوات الله عليه أنه قال: (تقطع اليد في ربع دينار فصاعداً)^(٣).

فهذه الأحاديث تدل على ما يترتب على فعل السرقة من اللعن من الله ونفي الإيمان وإيقاع الحد في الدنيا، وهذه الأمور من العلامات الدالة على الكبيرة عند فقهاء الشريعة الإسلامية^(٤) فتكون السرقة محرمة لذلك.

وقد ورد عنه صلى الله عليه وسلم أنه قال: (لا يجل لامرئ من مال أخيه إلا ما أعطاه من طيب نفس)^(٥).

(١) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب الحدود، باب لعن السارق إذا لم يسم، (١٥٩/٨)، حديث رقم ٦٧٨٣، مرجع سابق.

(٢) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب الحدود، باب السارق حين يسرق، (١٥٩/٨)، حديث رقم ٦٧٨٢، مرجع سابق.

(٣) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب الحدود، باب قوله تعالى: والسارق والسارقة فاقطعوا أيديهما، (١٩٠/٨)، حديث رقم ٦٧٨٩، مرجع سابق.

(٤) - ينظر: أحكام الأحكام شرح عمدة الأحكام، تقي الدين أبو الفتح محمد بن علي القشيري، ص ٤٦٩، تحقيق مصطفى شيخ ومدثر سندس، الطبعة الأولى ١٤٢٦هـ، مؤسسة الرسالة للنشر.

(٥) - أخرجه البيهقي في سننه، كتاب قتال أهل البغي، باب أهل البغي إذا أفاءوا لم يتبع مدبرهم ولم يقتل أسيرهم، ولم يجهز على جريحهم، ولم يستمتع بشيء من أموالهم، (٢١٦/١٢)، حديث رقم ١٦٤٨٤، قال الألباني: صحيح. ينظر: معرفة السنن والآثار، أحمد بن الحسين بن علي بن موسى أبو بكر البيهقي، تحقيق عبد المعطي أمين قلنجي، الطبعة الأولى ١٤١٢هـ، نشر جامعة الدراسات الإسلامية، كراتشي. وإرواء الغليل في تخريج أحاديث منار السبيل، محمد الألباني، كتاب العتق، باب التدبير، (١٨٠/٦)، حديث رقم ١٧٦١، مرجع سابق.

كما جاء عنه أيضاً صلوات الله عليه أنه قال: (لا يجلب للرجل أن يأخذ عصا أخيه بغير طيب نفس منه)^(١).

والسرقة سواء وقعت على متن الطائرة أو في أي مكان آخر تعد أخذاً للمال بغير طيب نفس. والحكمة من تحريم السرقة في الشريعة الإسلامية هي المحافظة على مال الغير باعتباره إحدى الضرورات الكبرى في الحياة، وشرعت العقوبة عليها لاحتزام المال واستتباب الأمن، والحث على الأعمال الحياتية التي لا تصلح أحوال البلاد والعباد دونها^(٢).

ولما تقدم يتضح جلياً أن سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة فعل محرم، وجريمة عاقبت عليها أحكام الشريعة الإسلامية، كما يتضح أيضاً مسايرة النظام السعودي في ذلك لما جاء في الشرع الحنيف.

المطلب الثاني: الركن المادي.

يتحلل الركن المادي لجريمة سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة إلى ثلاثة عناصر: السلوك أولاً، والنتيجة ثانياً، والعلاقة السببية ثالثاً.

وإذا ما نظرنا للنص التجريمي في نظام الطيران المدني الذي يتسع لجميع صور السرقة حتى لو لم ينطبق عليها شروط القطع بأن كانت سرقة تعزيرية؛ نجد أن السلوك المكون لسرقة الممتلكات

(١) - أخرجه ابن حبان في صحيحه، كتاب الجنايات، باب ذكر الخبر الدال على أن قوله صلى الله عليه وسلم: (إن أموالكم حرام عليكم) أراد به بعض الأكل لا الكل، (٣١٧/١٣)، حديث رقم ٥٩٧٨، قال شعيب الأرنؤوط: إسناده صحيح، رجاله ثقات رجال الصحيح غير عبد الرحمن بن سعد وهو ثقة روى له البخاري في الأدب المفرد، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: السرقة في التشريع الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي، إبراهيم دسوقي الشهاوى، ص ٧، الطبعة الأولى ١٤٨١هـ، مكتبة دار العروبة للنشر.

الموجودة على متن الطائرة يبدأ بنشاط إيجابي يتمثل في الأخذ^(١)، والأخذ هو أن يسلب الجاني حيازة الشيء، سواء أكانت هذه الحيازة تامة وهي المقررة للملاك على أملاكهم وتخولهم جميع السلطات، أم كانت ناقصة كتلك التي للمستأجر أو المستعير وتخولهم بعض السلطات كسلطة الاستعمال دون سلطة التصرف والاستغلال، وهذا يعني أن فعل الجاني لا بد وأن ينهي الحيازة السابقة للشيء محل السرقة وينشأ حيازة جديدة، أما إذا انتهت الحيازة السابقة دون تدخل الجاني فلا يقوم الأخذ المكون للسرقة، وإن جاز أن يكون ذلك التقاطاً محظوراً إذا ما استولى الجاني على الشيء رغم ذلك^(٢).

فلو قام أحد الركاب بأخذ هاتف محمول، من ثوب الراكب الذي يجلس في المقعد أمامه أو من حقيبته، فإن هذا الأخذ يعد سلوكاً مكوناً للجريمة، بخلاف ما لو أخذ هذا الهاتف وهو ساقط في ممرات الطائرة، فلا تقوم جريمة السرقة وإن جاز أن يكون ذلك التقاطاً لشيء مملوك للغير.

ويشترط في السلوك المكون لجريمة سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة أن ينصب على مال، والمال هو كل ما يعد صالحاً للتملك الخاص، ومن ثم لا يكون الإنسان محلاً للسرقة لسببين: الأول لأنه غير صالح للتملك بطبيعته خصوصاً بعد إبطال الرق في زمننا الحاضر، والثاني لتعذر ذلك على متن الطائرة، ومع ذلك فإن من الجرائم المعاقب عليها ما يقع على الإنسان كالخطف والقبض والحبس والحجز دون حق.

ولا يهم بعد ذلك ممارسة السلوك الإجرامي على مالٍ باهظ الثمن أو زهيد، فتقوم الجريمة بحق الجاني، ولو كان الشيء المسروق ذا قيمة وضيعة، كأن يستغل أحد المضيفين عمله على متن

(١) - يعد توافر عنصر الخفية أو الاستتار أثناء أخذ الشيء المسروق أحد شروط تطبيق عقوبة القلع على السارق، إضافة لبقية الشروط من حرزٍ ونصابٍ وانتفاءٍ للشبهة وغيرها من الشروط التي سأليناها إن شاء الله في أثناء كلامي عن عقوبة سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة في الباب الثالث والأخير. كما أن عبارة الأخذ خفية في الشريعة يقابلها لفظ الاختلاس في القانون. ينظر: التشريع الجنائي الإسلامي، عبدالقادر عودة، ص ٧٦٧، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: قانون العقوبات الخاص، محمد زكي أبو عامر وسليمان عبدالمنعم، ص ٢٤، الطبعة الأولى ١٤١٨ هـ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع.

الطائرة فيقوم بسرقة المتعلقات الشخصية لزميل له مثل الأحذية والعمود ونحوها، خصوصاً أن المنظم السعودي نص على أي ممتلكات موجودة على متن الطائرة وحرم سرقتها، كما لا يهم أيضاً أن يكون الشيء المسروق خارجاً عن دائرة التعامل المشروع في مجال القانون المدني، حيث إن من الأموال مع ذلك ما يكون محلاً لإحدى جرائم الاعتداء على المال في القانون الجنائي، كسرقة الأسلحة غير المرخصة أو سرقة المخدرات والمسكرات^(١).

وإذا كانت السرقة في حقيقتها نقل شيء مملوك من حيازة سابقة إلى حيازة لاحقة؛ فإن السلوك المكون لها حينئذ لا يرد إلا على الشيء المنقول فقط، والشيء المسروق قد يكون منقولاً بطبيعته وقد يكون منقولاً بفعل الجاني أو بفعل غيره^(٢)، فالمنقول بطبيعته مثل الحقائب الشخصية والحافظات اليدوية وأجهزة الحاسب المحمول واللوحية والهواتف النقالة وأجهزة الاتصال اللاسلكي التي يستخدمها أعضاء طاقم الطائرة ومقننيات الطائرة من الأواني والمفارش التي يستخدمها المسافرون أثناء الرحلة، أما المنقول بفعل الجاني أو بفعل غيره، فهي مثل شاشات العرض المثبتة على سقف الطائرة إذا قام الجاني بفكها ونقلها، ومثلها أجهزة الترفيه المثبتة أمام كل مقعد، وكذلك السماعات الصوتية الثابتة وغير ذلك.

وقد يكون المال المسروق جامداً وقد يكون سائلاً^(٣)، فالجامد كالأجهزة الحاسوبية والهواتف المحمولة ومقننيات الطائرة مما سبق ذكره، وأما السائل فهو كالمشروبات بأنواعها.

ولا تقوم جريمة السرقة إذا قارنها شخص على مال له، أو كان له على المال شبهة مُلك أو حق كالمستعير، فلا يتصور قيام الجريمة بحق الجاني والحالة هذه، بل يجب أن يمارس الجاني سلوكه

(١) - ينظر: القانون الجنائي القسم الخاص، عبد الحفيظ بلقاضي، ص ١١٦، الطبعة الأولى ١٤٢٤هـ، دار الأمان للنشر، الرباط.

(٢) - ينظر: التشريع الجنائي الإسلامي، عبد القادر عودة، ص ٧٨١، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: جرائم السرقة في الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي، عبد الخالق النواوي، ص ٣٥، بدون طبعة، منشورات المكتبة العصرية، بيروت.

على المال المنقول - حتى يسأل جنائياً - وهو مملوك لغيره، أو لهذا الغير حق في المال المسروق كأن يكون مستأجراً، وأما الأموال غير المملوكة للجاني وليست لغيره كالأموال المباحة أو المتروكة فلا قيام لجريمة السرقة إذا ما استولى عليها الشخص وهي بهذه الصفة^(١).

وعند مقارفة الجاني للسلوك الإجرامي لابد وأن يكون المجني عليه سواء أكان مالكا أم حائزاً؛ غير راضٍ عن سلوك الجاني، ولا يعتد بهذا الرضا إلا إذا كان عن إرادة وإدراك، أما إذا انعدمت الإرادة في المجني عليه كما هو الحال بالنسبة للمكره والمضطر والصغير والمجنون، فإن هذا لا يحول دون قيام الجريمة أو جريمة أخرى بحسب الحال^(٢). ولا عبرة برضى المجني عليه عن السرقة إلا إذا عاصر السلوك الإجرامي أو كان قبله، أما الرضا اللاحق للسرقة، فإنه لا يعد مانعاً من قيام الجريمة، بل هو بمثابة التنازل عن الحق فقط.

ولا عبرة بعد ذلك بالوسائل أو الأساليب التي يتخذها الجناة لارتكاب السرقة على متن الطائرة، فتقوم الجريمة إذا قارفها الجاني بيده مباشرة أو من خلال آلة قاطعة أو حادة، أو كان من خلال عصا طويلة لسحب المال المستهدف بالسرقة أو بإحداث ثقب يسهل عملية السرقة، كما تقوم الجريمة ولو لم يظهر من الجاني أي سلوك مادي، بأن استخدم في السرقة شخصاً آخر كالصبي والمجنون أو استخدم دابة لهذا الغرض^(٣).

وإذا تم السلوك الإجرامي بالكيفية السابقة وهو العنصر الأول من عناصر الركن المادي، يتبقى بعد ذلك تحقق النتيجة الإجرامية وتوافر الرابطة السببية بين السلوك والنتيجة ليكتمل بنيان الركن المادي، والنتيجة الإجرامية في سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة تتحقق بانتقال

(١) - ينظر: السرقة بين التجريم والعقوبة في الشريعة الإسلامية، الشافعي عبد الرحمن السيد، ص ٢٣١، طبعة ١٣٩٨، دار الهدى للطباعة.

(٢) - ينظر: قانون العقوبات الخاص، علي محمد جعفر، ص ١٧٩، الطبعة الأولى ١٤٠٦هـ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع.

(٣) - أحكام السرقة في الشريعة الإسلامية والقانون، أحمد الكبيسي، طبعة ١٣٩١هـ، مطبعة الارشاد، بغداد.

الشيء المسروق من حيازة المجني عليه إلى حيازة الجاني، ولو لم يغادر الجاني موقع الجريمة، إلا أن مجرد أخذ الشيء المسروق من المجني عليه وقبل نقله لحيازة الجاني لا يعد محققاً للنتيجة الإجرامية في السرقة، بل يعد ذلك شروعاً في السرقة، وهو ما تعاقب عليه أيضاً القواعد العامة للمسؤولية الجنائية^(١)، أما الرابطة السببية فهي أن يثبت وقوع النتيجة وهي انتقال الشيء المسروق من حيازته الشرعية إلى حيازة أخرى غير شرعية كان بسبب سلوك الجاني المتمثل في الأخذ، وأن الأخذ هو ما أفضى إلى الانتقال غير المشروع للشيء المسروق.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

تعد السرقة من الجرائم العمدية، وبذلك يتطلب الركن المعنوي فيها توافر القصد الجنائي العام بعنصره: العلم والإرادة، فلا بد أن يعلم الجاني أن ما أخذه يعد محرماً، وأن يعلم أن ما أخذه داخل في ملكية الغير، وبغير رضاه، أما من اعتقد أنه يأخذ شيئاً مباحاً أو متروكاً فلا عقاب عليه لانعدام القصد الجنائي، وبجانب العلم لابد من توافر الإرادة الصحيحة لدى الجاني بأن تتجه هذه الإرادة إلى ممارسة السلوك المكون للجريمة وإلى إحداث النتيجة التي جرمها الفقه والنظام^(٢).

وحتى يمكن إسناد الجريمة إلى الفاعل معنوياً يلزم أيضاً توافر القصد الجنائي الخاص، وهو نية تملك الشيء المسروق، فمن يأخذ شيئاً ويعدمه في مكانه لا يعد سارقاً، بل هو متلف لمال غيره، ومن يأخذ شيئاً مملوكاً له لا عقاب عليه؛ لأنه لا يمكن القول بأنه أخذ الشيء من أجل امتلاكه في حين أنه هو المالك، وكذا الحال بالنسبة للمعير والمودع إذا أخذ العين التي أعارها أو أودعها^(٣).

(١) - ينظر: شرح قانون العقوبات القسم الخاص، نائل عبدالرحمن صالح، طبعة ١٩٨٩م، دار الفكر للنشر والتوزيع.

(٢) - ينظر: جرائم السرقة في الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي، عبدالحال النواوي، ص ٤٩، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: التشريع الجنائي الإسلامي، عبد القادر عودة، ص ٨١٩، مرجع سابق.

المبحث الثامن: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على متن

الطائرات في المعاهدات والاتفاقيات الدولية.

سبق أن تكلمت في هذا الفصل عن مجموعة من الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات، وهذه الجرائم هي الاعتداء على الأشخاص المتواجدين على متن الطائرة، والاعتداء كذلك على الممتلكات بداخلها، وتناول الكحوليات أو المخدرات على متنها، وتدمير الطائرة أو الاستيلاء عليها وسرقة الممتلكات الموجودة بها، وأخيراً جريمة رفض تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة.

وقد أسهبت في القول بما أمكن في بيان هذه الجرائم وشرح أركانها، وإبراز أحكامها النظامية والفقهية، إلا أنني رأيت أنه من الأفضل أيضاً في هذا المبحث الأخير من هذا الفصل أن أعرج على ما أشارت إليه الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها المملكة العربية السعودية، وما ورد فيها بخصوص هذه الجرائم، وذلك زيادةً في الإيضاح بقدر الإمكان.

فالاعتداء ضد الأشخاص المتواجدين على متن الطائرة، سواء من كان منهم راكباً أو كان أحد أعضاء طاقم الطائرة يعد جريمة طبقاً لاتفاقية مونتريال، حيث قضت بأنه يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يقوم عمداً ودون وجه حق؛ بفعل من أفعال العنف ضد أي شخص يتواجد على متن طائرة مدنية وهي في حالة طيران إذا كان من شأن هذا الفعل أن يعرض سلامة الطائرة للخطر^(١)، كما جرم أيضاً بروتوكول مونتريال ١٩٨٨م استخدام الأدوات أو المواد أو الأسلحة عمداً وبصورة غير مشروعة من أجل القيام بأعمال العنف ضد أي شخص يتواجد في أحد

(١) - ينظر: الفقرة أ، البند ١، المادة ١، اتفاقية مونتريال ١٩٧١م، مرجع سابق.

المطارات المدنية التي تخدم الطيران المدني الدولي لا المحلي، ويتسبب أو يحتمل أن يتسبب في إلحاق الأذى الخطير أو الوفاة لأي شخص يتواجد في تلك المطارات^(١).

ويعيب بروتوكول مونتريال ١٩٨٨م أنه قصر الحماية النظامية على الأشخاص الذين يتواجدون في المطارات التي تُسير الرحلات الدولية فقط، أما المطارات المحلية التي تُسير رحلات داخل الدولة فلا تشمل الحماية للأشخاص المتواجدين فيها، وبذلك يمتاز نظام الطيران المدني السعودي عن بروتوكول مونتريال في هذا الشأن حيث أضفى حمايته للأشخاص بجميع فئاتهم وفي جميع المطارات، سواء ما كان منها دولياً أو كان محلياً.

وأما تدمير الطائرة تحديداً، فقد تطرقت إلى ذلك اتفاقية مونتريال وقضت بتجريم تدمير أي طائرة في الخدمة أو إحداث التلف بها بما يجعلها عاجزة عن الطيران أو يجعل من المحتمل تعرض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر^(٢)، كما جرمت أيضاً القيام بأي وسيلة كانت بوضع، أو التسبب في وضع، جهاز أو أي مواد في طائرة في الخدمة، يحتمل أن تدمر تلك الطائرة أو يحدث بها تلفاً، يجعلها غير قادرة على الطيران، أو يحدث بها تلفاً من شأنه تعريض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر^(٣)، ولخطورة هذه الجريمة وجسامتها فقد ألحقت الاتفاقية في نطاق التجريم كلاً من الشروع أو المشاركة لكل شخص يشرع أو يرتكب عمداً تدمير إحدى الطائرات المدنية^(٤).

(١) - ينظر: الفقرة أ، البند ١، المادة ٢، بروتوكول مونتريال ١٩٨٨م، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: الفقرة ب، البند ١، المادة ١، اتفاقية مونتريال ١٩٧١م، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: الفقرة ج، البند ١، المادة ١، اتفاقية مونتريال ١٩٧١م، مرجع سابق.

(٤) - ينظر: البند ٢، المادة ١، اتفاقية مونتريال ١٩٧١م، مرجع سابق.

وفيما يتعلق بالاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها أو التهديد بذلك، فقد تطرقت اتفاقية طوكيو^(١) إلى تجريم ذلك ضمناً دون أن تنص صراحة على ذلك، وهذا ما يتضح من خلال فرضها لعدة إجراءات وتدابير على الدول الموقعة على الاتفاقية عند وقوع جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، حيث قضت هذه الاتفاقية على أنه إذا قام شخص على متن طائرة مدنية بصفة غير مشروعة باستخدام القوة أو التهديد بها، لإتيان فعل من شأنه التعرض لتشغيل طائرة في حالة طيران أو الاستيلاء أو ممارسة السيطرة عليها، أو عندما يشرع شخص في ارتكاب ذلك الفعل؛ أن تتخذ الدول المتعاقدة كل إجراء ملائم لإعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي، أو للاحتفاظ بسيطرته عليها^(٢). ويؤخذ على اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م كما ذكرت سابقاً أنها لم تنص صراحة على أن الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها أو التهديد بذلك ((جريمة)) وهذا يعد من القصور في إضفاء الحماية النظامية على أهم عنصر في النقل الجوي وهو الطائرة، إلا أن هذا القصور تم تلافيه لاحقاً في اتفاقية لاهاي ١٩٧٠م^(٣)، حيث نصت بصريح اللفظ على أن الشخص يعد مرتكباً لجريمة إذا قام على نحو غير مشروع بالقوة أو التهديد بها أو بأي شكل آخر؛ بالاستيلاء على الطائرة أو ممارسة

(١) - اتفاقية طوكيو الدولية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م بمدينة طوكيو اليابانية، ودخلت حيز التنفيذ في ٤ ديسمبر ١٩٦٩م وحررت باللغات الإنجليزية والفرنسية والإسبانية. والمملكة العربية السعودية إحدى الدول المنضمة إلى هذه الاتفاقية، ينظر: الفقرة ١-٣ من تمهيد البرنامج الوطني لأمن الطيران، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: البند ١، المادة ١، اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م، مرجع سابق.

(٣) - اتفاقية لاهاي الدولية بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، حررت في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠م بمدينة لاهاي بهولندا، ودخلت حيز التنفيذ في ١٤ أكتوبر ١٩٧١م، وحررت بأربعة نصوص رسمية باللغات الإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية. والمملكة العربية السعودية إحدى الدول المنضمة إلى هذه الاتفاقية، ينظر: الفقرة ١-٣ من تمهيد البرنامج الوطني لأمن الطيران، مرجع سابق.

السيطرة عليها أو يحاول فعل ذلك، كما نصت أيضاً على تجريم المشاركة مع شخص يرتكب أو يحاول ارتكاب أيّاً من تلك الأفعال^(١).

وأما الجرائم الأربعة الأخرى التي ذكرتها في هذا الفصل من الاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة أو سرقتها، وتناول المواد الكحولية أو المخدرة فيها، ورفض تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة، فهذه الجرائم لم أجد نصوصاً صريحة تجرمها في الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها المملكة، وهذا لا يحدّ أبداً من سلطة المنظم السعودي في التجريم والعقاب طبقاً لما هو مقرر في أحكام وقواعد السياسة الشرعية، ومع ذلك فقد تطرقت اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات؛ إلى التجريم الضمني للجرائم الأربعة التي تكلمت عنها، وذلك من خلال رسمها لقواعد الاختصاص القضائي للدول لتحريك الدعوى الجنائية ضد مرتكب الجرائم على متن الطائرات المسجلة فيها التي تخضع لتطبيق هذه الاتفاقية^(٢)، وهذه الجرائم التي تخضع لتطبيق اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م لم يجر تعدادها بمسمياتها في الاتفاقية، بل جاءت نصوص الاتفاقية عامة لتشمل كل ما يعرض سلامة الطيران للخطر، حيث نصت المادة الأولى من الاتفاقية على ما يلي: [١- تطبق هذه الاتفاقية على: أ- المخالفات للقوانين الجنائية، ب- الأفعال سواء كانت أو لم تكن في عداد الجرائم التي يمتثل أن تعرض للخطر أو التي تعرض فعلاً للخطر سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال على متنها أو التي تعرض للخطر حسن النظام والضبط على متنها]^(٣).

وإذا ما نظرنا إلى الجرائم الأربعة التي تكلمت عنها، وهي الاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة، وسرقتها، وتناول المواد الكحولية أو المخدرة فيها، ورفض تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة، نجد أن هذه الجرائم داخلة في مدلول المادة سالف الذكر، فهي في حقيقتها

(١) - ينظر: المادة ١، اتفاقية لاهاي، ١٩٧٠م، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المادة ٣، اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م، مرجع سابق.

(٣) - الفقرة ١، المادة ١، اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م، مرجع سابق.

مخالفات للقانون الجنائي السعودي، حيث نص على تجريمها، ونجد كذلك أنها من الأفعال التي تعرض سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال على متنها للخطر، وتخل أيضاً بحسن النظام والانضباط على متن الطائرة، وهذا ما جعلني أقول: إن اتفاقية طوكيو قامت بالتحريم الضمني لهذه الجرائم الأربعة.



الفصل الثالث: مخالفات نظام الطيران المدني المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني.

المبحث الأول: قيادة أو تشغيل طائرة لا تحمل علامات الجنسية والتسجيل.

المبحث الثاني: قيادة وتشغيل طائرة دون الحصول على الشهادات اللازمة.

المبحث الثالث: قيادة الطائرة في المناطق الجوية المحظورة وعدم الإذعان للأوامر الصادرة.

المبحث الرابع: الدخول في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات.

المبحث الخامس: الإقلاع أو الهبوط خارج الأماكن المخصصة.

المبحث السادس: استخدام الطائرة في النقل المحظور.

المبحث السابع: الامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ.

المبحث الثامن: عدم تدوين البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها.

المبحث التاسع: مخالفات نظام الطيران المدني المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني

في المعاهدات والاتفاقيات الدولية.

الفصل الثالث: مخالفات نظام الطيران المدني المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني.

في هذا الفصل الثالث من هذا الباب سأحدث فيه بإذن الله عن السلوكيات المخالفة لنظام الطيران المدني المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني، وهذه ثمان سلوكيات عدّها النظام من الأفعال المعاقب عليها، وهي قيادة أو تشغيل طائرة لا تحمل علامات الجنسية والتسجيل، وقيادة وتشغيل طائرة دون الحصول على الشهادات اللازمة، وقيادة الطائرة في المناطق الجوية المحظورة وعدم الإذعان للأوامر الصادرة، والدخول في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات، والإقلاع أو الهبوط خارج الأماكن المخصصة، واستخدام الطائرة في النقل المحظور، والامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ، وأخيراً عدم تدوين البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها.

لذا سأخصص لكل سلوك من هذه السلوكيات مبحثاً مستقلاً، بالإضافة إلى مبحث أخير أتناول فيه مجمل هذه الأفعال في ضوء الاتفاقيات والمعاهدات الدولية.

**المبحث الأول: قيادة أو تشغيل طائرة لا تحمل علامات
الجنسية والتسجيل.**

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الأول: قيادة أو تشغيل طائرة لا تحمل علامات الجنسية والتسجيل.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

حتى تزاول الطائرات المدنية نشاطها في النقل الجوي لا بد وأن تكون مقيدة في سجل الطائرات لدى السلطة المختصة بالطيران المدني في أي دولة من الدول، ومتى سُجلت الطائرة على هذا النحو، فإنها تكتسب جنسية الدولة التي سجلت فيها، وإذا اكتسبت الطائرة جنسية إحدى الدول فإنه مما يلزم تبعاً لذلك؛ أن يظهر على هيكلها من الخارج علامتين: الأولى تدل على جنسية الدولة المسجلة فيها وانتمائها لها، والثانية تدل على قيدها في السجل المخصص للطائرات في هذه الدولة^(١).

ولا بد من ظهور العلامتين على هيكل الطائرة من الخارج بشكل واضح، وبحروف وأرقام بارزة، حتى يسهل لأي جهة أو دولة في العالم معرفة هوية الطائرة وأفراد طاقمها وكيفية الوصول إليهم متى أرادت ذلك^(٢).

ولحمل الطائرات المدنية علامتي الجنسية والتسجيل أهمية بالغة تتمثل في معرفة الدولة المسؤولة عن الأخطاء التي ترتكبها الطائرة على أقاليم الدول الأخرى، وكذلك معرفة القانون الواجب التطبيق على الطائرة في حالة المنازعات الدولية، أو حال ارتكاب جرائم أو تصرفات قانونية على متن الطائرة، كما أن معرفة جنسية الطائرة يساعد كثيراً على إحكام الرقابة عليها والتأكد

(١) - ينظر: القانون الجوي_ قانون الطيران التجاري_، أبو زيد رضوان، ص ٤٨ وما بعدها، بدون طبعة، دار الفكر العربي للطباعة والنشر.

(٢) - ينظر: القانون الجوي، إلياس حداد، ص ٤١، طبعة ١٤٢٥هـ، منشورات جامعة دمشق.

عن مدى التزام المشغل الجوي وقائد الطائرة للاشتراطات الفنية التي تثبت صلاحية الطائرة للطيران، وتثبت كذلك كفاءة العاملين على متنها وصلاحيتهم لمزاولة مهامهم الوظيفية^(١). وانطلاقاً من هذه الأهمية فقد جرم المنظم السعودي قيادة أو تشغيل الطائرة دون حمل علامة الجنسية والتسجيل وعاقب على ذلك، حيث جاء في المادة السادسة والستين بعد المائة بما نصه: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:] ثم جاءت الفقرة الأولى من هذه المادة بالآتي: [تشغيل أو قيادة طائرة لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل أو تحمل علامات غير صحيحة أو غير واضحة دون تصريح خاص من الهيئة وبقصد إخفاء حقيقة الطائرة].

فهذا النص يجرم ويعاقب على تخليق أي طائرة في المجال الجوي للمملكة العربية السعودية دون حمل علامتي الجنسية أو التسجيل، حتى وإن كانت هذه الطائرات تحمل الجنسية السعودية، وتكتسب الطائرة الجنسية السعودية بمجرد تسجيلها في (السجل السعودي الوطني لتسجيل الطائرات) الموجود لدى الهيئة العامة للطيران المدني^(٢)، وهي السلطة المختصة والمسؤولة عن جميع شؤون الطيران المدني في المملكة العربية السعودية^(٣).

وعلامة التسجيل بالنسبة للطائرات السعودية هي عبارة عن الحروف أو الأرقام بحسب ترتيب وتسلسل رقم الطائرة في السجل، وتظهر هذه العلامة على هيكل الطائرة من الخارج، وأما علامة الجنسية للطائرات السعودية التي تميزها من غيرها من الطائرات ذات الجنسيات الأخرى فهي عبارة عن الحرفين HZ، وذلك بحسب ما هو معتمد في منظمة الطيران المدني الدولي

(١) - ينظر: موسوعة القانون الدولي العام_ القانون الجوي_ محمد نعيم علوة، (١٨/٧)، الطبعة الأولى ١٤٣٣هـ، نشر مكتبة زين الحقوقية ومركز الشرق الأوسط الثقافي.

(٢) - ينظر: المادة رقم ٥١، نظام الطيران المدني السعودي، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المادة رقم ٥، نظام الطيران المدني السعودي، مرجع سابق.

(ICAO) عن المملكة العربية السعودية وهي إحدى الدول ذات العضوية الدائمة في المنظمة^(١)، غير أنه من المفترض أن تتضمن اللائحة التنفيذية لنظام الطيران المدني السعودي القواعد المتعلقة بعلامات الجنسية والتسجيل قبل أن تعتمد هذه القواعد في المنظمات الدولية، خصوصاً أن النظام السعودي مضى على صدوره قرابة عشر سنوات دون أن يتم ذلك.

ولا يقتصر التجريم والعقاب على عدم حمل الطائرة لعلامة الجنسية والتسجيل فقط، بل يشمل حملها بطريقة غير واضحة، بحيث يصعب على الهيئة العامة للطيران المدني التعرف على هوية الطائرة وجهة انتمائها، كما يشمل التجريم والعقاب حمل علامات غير صحيحة لا تدل على هوية الطائرة الحقيقية.

وتشابه جريمة عدم حمل علامتي الجنسية والتسجيل بالنسبة للطائرات مع جريمة قيادة المركبات (السيارات) دون حمل اللوحات - ذات الحروف والأرقام - التي تفرضها السلطة المختصة بالحركة المرورية، وتوضع دائماً في مقدمة المركبة ومؤخرتها، فالسير بالمركبة دون لوحات يجعل أي سلطة في الدولة وأي فرد غير قادر على معرفة هويتها، فهي مسجلة في إدارة المرور بالسعودية أم في دولة أخرى، كما لا يمكن التوصل لهوية قائدها إذا ما ارتكب بها جريمة أو مخالفة، ولا يمكن كذلك والحالة هذه فرض الاشتراطات الفنية عليها بما يضمن صلاحية استخدامها بكل أمن وسلامة لمرتادي لطرق.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

إن جريمة قيادة الطائرة دون حمل علامات الجنسية والتسجيل، أو حملها بطريقة غير واضحة، أو حمل علامات غير صحيحة، لم يرد الحديث عنها في الفقه الإسلامي بهذا المصطلح، لا في كتاب الله عز وجل، ولا في سنته صلى الله عليه وسلم، ولا في أقوال الفقهاء، وهذا لا يدل أبداً على أن الفقه الإسلامي لم يتطرق إلى تجريم هذا السلوك والعقاب عليه باعتباره منافياً

(١) - <http://www.icao.int>

للمصلحة العامة ومخلاً بالنظام العام، فالشريعة الإسلامية لم تترك كبيرة ولا صغيرة مما يصلح للناس دينهم ودنياهم إلا وقد جاءت به، قال تعالى: ﴿الْيَوْمَ أَكْمَلْتُ لَكُمْ دِينَكُمْ وَأَتَمَمْتُ عَلَيْكُمْ نِعْمَتِي وَرَضِيْتُ لَكُمُ الْإِسْلَامَ دِينًا﴾ (١)، وقال تعالى: ﴿مَا فَرَطْنَا فِي الْكِتَابِ مِنْ شَيْءٍ ثُمَّ إِلَىٰ رَبِّهِمْ يُحْشَرُونَ﴾ (٢)، وهذا ما جعل الشريعة الإسلامية صالحة وكاملة لكل زمان ومكان.

وطبقاً لقواعد السياسة الشرعية (٣) فإنه يجب على ولي الأمر التدخل في شؤون الأفراد بما يحقق المصلحة العامة لهم واستتباب النظام العام دون مخالفة نصوص الشريعة ومبادئها العامة، وله في سبيل ذلك منعهم من بعض الأفعال المباحة في أصلها التي لم يرد فيها نص من الشريعة، وتجرمها عليهم ومعاقبتهم على فعلها وفقاً لما تقتضيه مصلحتهم العامة، وبما يتفق مع القواعد العامة للشريعة الإسلامية (٤)، ومما يدخل في ذلك منعهم من تشغيل أو قيادة الطائرات المدنية دون حمل علامات الجنسية والتسجيل أو حملها بشكل غير واضح أو حمل علامات غير صحيحة ومخالفة للحقيقة وذلك لما تقتضيه المصلحة العامة.

وطاعة ولي الأمر في كل ما من شأنه تحقيق المصلحة العامة واستتباب النظام العام للأمة واجبة، ومعصيته في ذلك منهي عنها، قال تعالى: ﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِي الْأَمْرِ مِنْكُمْ﴾ (٥)، ويقول الرسول صلى الله عليه وسلم: (السمع والطاعة على المرء المسلم فيما أحب وكره ما لم يؤمر بمعصية فلا سمع ولا طاعة) (٦)، ويقول صلوات الله عليه: (من

(١) - سورة المائدة: الآية رقم ٣.

(٢) - سورة الأنعام: الآية رقم ٣٨.

(٣) - السياسة الشرعية هي: "تدبير شؤون الدولة الإسلامية التي لم يرد بحكمها نص صريح، أو التي من شأنها أن تتغير وتبدل، بما فيه مصلحة الأمة، ويتفق مع أحكام الشريعة وأصولها العامة". المدخل إلى السياسة الشرعية، عبدالعال أحمد عطوة، ص ٤٧، الطبعة الثانية ١٤٢٥ هـ، مطابع جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية.

(٤) - ينظر: التشريع الجنائي الإسلامي، عبد القادر عودة، ص ٥٢، مرجع سابق.

(٥) - سورة النساء: الآية رقم ٥٩.

(٦) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب الأحكام، باب السمع والطاعة للإمام ما لم تكن معصية، (٩/ ٦٣)، حديث رقم ٧١٤٤، مرجع سابق.

أطاعني فقد أطاع الله ومن عصاني فقد عصى الله، ومن أطاع أميري فقد أطاعني ومن عصى أميري فقد عصاني^(١).

يقول شيخ الإسلام ابن تيمية^(٢) رحمه الله: "فطاعة الله ورسوله واجبة على كل أحد، وطاعة ولاة الأمور واجبة لأمر الله بطاعتهم، فمن أطاع الله ورسوله بطاعة ولاة الأمر لله؛ أجره على الله"^(٣).

وإذا ما نظرنا إلى إلزام الطائرة باكتساب جنسية إحدى الدول وحملها لعلامات الجنسية والتسجيل لهذه الدولة، نجد أن ذلك ضروري لإحكام الرقابة على الطائرة خصوصاً من الناحية الفنية، وذلك للتأكد من أن الطائرة تتمتع بكفاءة عالية وسلامة من الأعطال أو العيوب ما يجعلها صالحة للطيران دون تعريض من على متنها ومن على الأرض للخطر أو الهلاك، ودون أن يلحق أيضاً بالطائرة أو أي ممتلكات على الأرض دمار أو تلف.

ولا شك أن حماية الأموال والأنفس وصيانتها من المقاصد الشرعية والمصالح الكبرى التي لا تستقيم حياة العباد وتتنظم دونها، يقول الغزالي^(٤) رحمه الله: "وصلاح الخلق في تحصيل مقاصدهم، لكننا نعني بالمصلحة المحافظة على مقصود الشرع، ومقصود الشرع من الخلق خمسة:

(١) - سبق تخريجه ص ٢٠٠.

(٢) - سبق ترجمته ص ١٦٧.

(٣) - ينظر: مجموع الفتاوى، تقي الدين أبو العباس بن تيمية، (١٦/٣٥)، مرجع سابق.

(٤) - أبو حامد محمد بن محمد بن أحمد الغزالي، الملقب حجة الإسلام زين الدين الطوسي الفقيه الشافعي، صنف الكتب المفيدة في عدة فنون منها ما هو أشهرها كتاب "الوسيط" و "الخلاصة" في الفقه، ومنها "إحياء علوم الدين" وهو من أنفس الكتب وأجملها، وله في أصول الفقه "المستصفى"، توفي يوم الاثنين الرابع عشر من جمادى الآخرة من سنة خمس وخمسمائة بالطابران. ينظر: وفيات الأعيان لابن خلكان، (٢١٦/٤)، مرجع سابق.

وهو أن يحفظ عليهم دينهم وأنفسهم وعقلهم ونسلهم ومالههم، فكل ما يتضمن حفظ هذه الأصول الخمسة فهو مصلحة، وكل ما يفوت هذه الأصول فهو مفسدة ودفعها مصلحة" (١).

ومن ثم فإن اكتساب الطائرة الجنسية إحدى الدول وحملها علامة الجنسية والتسجيل لهذه الدولة، مصلحة تحقن الدماء وتحفظ الأموال يجب تحصيلها، وترك الطائرة لذلك مفسدة تضر بهما يجب درؤها، ويدل على ذلك قوله تعالى: ﴿وَتَعَاوَنُوا عَلَى الْبِرِّ وَالتَّقْوَىٰ وَلَا تَعَاوَنُوا عَلَى الْإِثْمِ وَالْعُدْوَانِ﴾ (٢)، وقوله عز وجل: ﴿وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ وَأَحْسِنُوا إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ﴾ (٣).

ومما يدل أيضاً على عدم جواز تشغيل أو قيادة الطائرة دون حمل علامات الجنسية والتسجيل أو حملها بطريقة غير واضحة باعتبار ذلك منافياً للمصلحة العامة ومخلاً بالنظام العام قوله صلى الله عليه وسلم: (لا ضرر ولا ضرار) (٤)، فالنهي في الحديث عام لكل ضرر، قل أو كثير، وسواء أكان بالنفس أم كان إلحاقه بالآخرين.

وفيما يتعلق بحمل الطائرات لعلامات الجنسية والتسجيل على نحو غير صحيح ومخالف للحقيقة لتضليل السلطات عن جهة انتماء الطائرة الحقيقية وإخفاء هويتها، فإن هذا يعد أشد جرماً من عدم حملها أو حملها بطريقة غير واضحة؛ لأن ذلك يعد تزويراً وتديساً وكذباً، وقد حرمت الشريعة الإسلامية ذلك ونهت عنه، قال تعالى: ﴿فَاجْتَنِبُوا الرِّجْسَ مِنَ الْأَوْثَانِ وَاجْتَنِبُوا قَوْلَ الزُّورِ﴾ (٥)، وقال تعالى: ﴿فَنَجْعَلُ لَعْنَتَ اللَّهِ عَلَى الْكَاذِبِينَ﴾ (٦)، وعن ابن مسعود رضي

(١) - المستصفي، أبو حامد محمد الغزالي، ص ١٧٤، تحقيق محمد عبد السلام عبدالشافي، الطبعة الأولى ١٤١٣هـ، دار الكتب العلمية.

(٢) - سورة المائدة: الآية رقم ٢.

(٣) - سورة البقرة: الآية رقم ١٩٥.

(٤) - سبق تخريجه ص ١٥٨.

(٥) - سورة الحج: الآية رقم ٣٠.

(٦) - سورة آل عمران: الآية رقم ٦١.

الله عنه قال: قال رسول الله صلى الله عليه وسلم (ألا أنبئكم بأكبر الكبائر؟ قلنا بلى يا رسول الله، قال: الإشراف بالله وعقوق الوالدين وكان متكئاً فجلس فقال: ألا وقول الزور، وشهادة الزور فما زال يكررها حتى قلنا ليته سكت)^(١)، وجاء عنه صلوات الله عليه أنه قال: (آية المنافق ثلاث: إذا حدث كذب، وإذا وعد أخلف، وإذا ائتمن خان)^(٢)، كما ورد عن أبي بكر رضي الله عنه أنه قال: (إياكم والكذب، فإنه مع الفجور، وهما في النار)^(٣).

ولما تقدم يتضح جلياً أن تشغيل أو قيادة الطائرة دن حمل علامات الجنسية أو التسجيل على هيكلها من الخارج أو حملها لذلك بشكل غير واضح أو حملها لعلامات لا تدل على جنسيتها وتسجيلها الحقيقي عمداً يعد جريمة في الفقه الإسلامي لإخلال ذلك بمصلحة الجماعة والنظام العام وأوامر ولي الأمر التي تصب في ذلك، وهذا ما سارت عليه أحكام النظام السعودي واتفقت معه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

حتى تقوم الجريمة بحق الجاني لا بد من توافر الركن المادي للجريمة، بالإضافة إلى الأركان الأخرى، والركن المادي له ثلاثة عناصر، السلوك الإجرامي والنتيجة الإجرامية والرابطة السببية، أما السلوك في جريمة تحليق الطائرة دون علامات الجنسية أو التسجيل فهو ذو طبيعة مادية يرتكب بطريقة إيجابية، ومقارفة السلوك المكون لهذه الجريمة إما أن يكون من المشغل الجوي الذي يستغل الطائرة، سواء أكان المالك لها أم كان مستأجراً، أو يقارفه الطيارون الذين يعملون لحساب المشغل الجوي، فلا ترتكب هذه الجريمة من غير هؤلاء.

(١) - أخرجه مسلم في صحيحه، باب بيان الكبائر وأكبرها، (٩١/١)، حديث رقم ١٤٣، مرجع سابق.

(٢) - سبق تخريجه ص ١٢٤.

(٣) - سبق تخريجه ص ١٢٤.

والسلوك الإجرامي في هذه الجريمة يتخذ عدة صور، منها أن يقوم المشغل الجوي أو أحد الطيارين دون علم الهيئة العامة للطيران المدني باستخدام المجال الجوي لإقليم المملكة العربية السعودية أثناء التحليق بالطائرة دون أن يظهر على هيكلها من الخارج العلامات الدالة على جنسيتها للدولة التي قيدت في سجلها المخصص للطائرات المدنية، بحيث لا يمكن للسلطات السعودية التعرف على هوية الطائرة ومن يقوم بقيادتها والأشخاص المتواجدين على متنها والغرض من تحليقها في الفضاء الجوي وأي معلومات أخرى.

ومن صور السلوك الإجرامي: أن يتم دون علم الهيئة العامة للطيران المدني تشغيل أو قيادة الطائرة، وهي تحمل العلامات الصحيحة الدالة على جنسيتها وتسجيلها، ولكن بطريقة غير واضحة، تجعل التعرف على هويتها أو أي معلومات عنها من الصعوبة بمكان، كأن يكون الطلاء المدهون على جسم الطائرة لرسم علامة الجنسية والتسجيل متآكلاً ومهترئاً.

ويعد أيضاً من صور السلوك المكون لهذه الجريمة تشغيل الطائرة أو قيادتها، وهي تحمل علامات غير صحيحة، ومخالفة لحقيقة جنسيتها وتسجيلها، وتعد هذه الصورة من التزوير المعنوي الذي تتغير به الحقائق دون أن يترك أثراً مادياً من تعديل أو تحوير أو طمس ونحوه^(١).

وبعد أن يقارن الجاني السلوك المكون لهذه الجريمة بأي صورة لا بد بعد ذلك من تحقق النتيجة الإجرامية، والنتيجة في هذه الجريمة تتمثل في الوقوع الفعلي لتحليق الطائرة جواً دون أن يظهر على هيكلها من الخارج علامات الجنسية والتسجيل، أو ظهورها بشكل غير واضح، أو حملها لعلامات لا تدل على جنسيتها وتسجيلها الحقيقي، وأن يتحقق بحوال الطائرة وهي على أحد هذه الأوضاع في الفضاء الجوي للمملكة العربية السعودية.

وإذا ما قارن الجاني السلوك الإجرامي وتحققت النتيجة فلا بد بعد ذلك من قيام الرابطة السببية بين السلوك والنتيجة، وتقوم الرابطة السببية بينهما كلما كان سلوك المشغل الجوي أو الطيار

(١) - ينظر: جرائم التزوير، يوسف غضبان خير الدين، ص ٣٥، مجلة الأمن الحياة، العدد ٣٠٤ رمضان ١٤٢٨ هـ.

هو الوسيلة الحتمية والحاصلة النهائية لوقوع النتيجة، وأن النتيجة ما كانت لتقع لولا هذا السلوك من المشغل أو الطيار.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

حتى يسند إلى الجاني جريمة تشغيل أو قيادة الطائرة دون حمل علامات الجنسية والتسجيل أو حملها بشكل غير واضح أو حمل علامات غير صحيحة؛ لا بد من توافر ركن الجريمة المعنوي، المتمثل في قيام القصد الجنائي أثناء مقارفة الجاني للجريمة، والقصد الجنائي المطلوب في هذه الجريمة هو القصد العام والخاص، فالقصد العام يشترط في أكثر الجرائم ويتكون من عنصري العلم والإرادة، أما العلم فيقضي بأن يعلم الجاني بأنه يمارس سلوكاً إجرامياً دون علم الهيئة وأن هذا السلوك يفضي غالباً إلى نتيجة يجرمها القانون، وأن يعلم أيضاً أن سلوكه معاقب عليه، ويلزم أيضاً أن تتوافر لدى الجاني الإرادة الصحيحة والمعتبرة شرعاً، وأن تتجه هذه الإرادة إلى إحداث النتيجة الإجرامية، وبعد توافر عنصري العلم والإرادة لدى الجاني يكون القصد الجنائي العام قد تحقق في حقه.

وأما القصد الجنائي الخاص فهو لا يشترط إلا في بعض الجرائم استثناءً التي يشترط القانون فيها توافر نية خاصة في الجاني، وقد اشترط المنظم السعودي لقيام الجريمة بحق الجاني أن يكون سلوكه بقصد إخفاء حقيقة الطائرة^(١)، فلو مارس المشغل الجوي أو الطيار إحدى صور السلوك الإجرامي الوارد ذكرها في المطلب السابق دون أن تتوافر لديه هذه النية لم تقم الجريمة بحقه.

(١) - ينظر: الفقرة رقم ١، المادة رقم ١٦٦، نظام الطيران المدني السعودي، مرجع سابق.

المبحث الثاني: قيادة وتشغيل طائرة دون الحصول على
الشهادات اللازمة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثاني: قيادة وتشغيل طائرة دون الحصول على الشهادات اللازمة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

طبقاً لقواعد القانون الإداري فإن الشهادات أو الأذونات الصادرة من جهة الإدارة أو ما يسمى أحياناً بالترخيص الإداري؛ تستخدم كوسيلة من وسائل الضبط الإداري، أو إجراء يحد من الحريات الفردية لكفالة النظام العام وعدم الإضرار بالمصلحة العامة، ويعد الترخيص الإداري في هذه الحالة من أعمال الضبط الإداري^(١).

وانطلاقاً من ذلك ولدواعي تنظيم نشاط النقل الجوي وتعزيز أمنه وسلامته، ولما للنقل الجوي من انعكاسات سلبية على الأرواح والممتلكات حال الإخلال به، فقد ذهب المنظم السعودي إلى منع مزاوله مختلف الأنشطة والخدمات الجوية قبل الحصول على التصريح^(٢) أو الترخيص^(٣) أو الإجازة^(٤)، اللازمة لذلك من الهيئة العامة للطيران المدني، وجرم عدم الالتزام بذلك وعاقب عليه، حيث جاءت المادة الخامسة والستون بعد المائة بما نصه: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد

(١) - ينظر: الترخيص الإداري دراسة مقارنة، محمد جمال عثمان، ص ١٤، بتصرف، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون من جامعة عين شمس عام ١٩٩٢م.

(٢) - التصريح هو الإذن لطائرة بعبور أجواء المملكة، أو الهبوط في أحد مطاراتها لأغراض تجارية أو دبلوماسية ونحو ذلك ويكون على شكل تصريح لرحلات مجدولة أو تصريح مؤقت لرحلات غير مجدولة. ينظر: الفقرة رقم ٤٤، المادة رقم ١، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٣) - الترخيص هو موافقة تصدرها الهيئة لشخص طبيعي أو معنوي لمزاولة نشاط معين يدخل في نطاق اختصاصها. ينظر: الفقرة رقم ٤٥، المادة رقم ١، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٤) - الإجازة هي شهادة أو رخصة تمنحها أو تعتمدها الهيئة للعاملين في قطاع الطيران المدني كأطقم للطائرة والصيانة والمراقبين الجويين وغيرهم ممن تتطلب طبيعة عملهم حيازة شهادات أو رخص وفقاً لمستويات مقررة دولياً. ينظر: الفقرة رقم ٤٦، المادة رقم ١، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

على سنة وبغرامة لا تزيد على مائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين؛ كل من قام بتشغيل أي طائرة أو شركة أو وكالة أو بأي عمليات جوية تخضع لأحكام هذا النظام دون الحصول على الترخيص أو التصريح أو الإجازة اللازمة من الهيئة، أو استمر في التشغيل بعد وقف هذا الترخيص أو التصريح أو الإجازة أو سحبها أو إلغائها].

كما جاءت المادة السادسة والستون بعد المائة بما نصه: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين؛ كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:]، ثم أتت الفقرة الثانية بالآتي: [٢- تشغيل طائرة قبل الحصول على الشهادات اللازمة لتسجيلها، أو صلاحيتها للطيران دون ترخيص أو تصريح أو إجازة خاصة بذلك من سلطة الطيران أو بعد وقف أو بعد تعليق أو سحب أو إلغاء أو انتهاء مفعول أي من هذه الشهادات].

كما أتت الفقرة الثالثة بالآتي: [٣- قيادة طائرة دون الحصول على الشهادات أو الإجازات المقررة أو في غير الحالات المحددة في أحكام هذا النظام، وذلك دون الحصول على إجازة خاصة بذلك من الهيئة].

فهذه النصوص تجرم ممارسة جميع الأنشطة والخدمات الجوية قبل الحصول على الأذونات اللازمة من الهيئة العامة للطيران المدني أو قبل اعتمادها من الهيئة حال صدور هذه الأذونات من جهات أجنبية، وتجرم أيضاً ممارسة أنشطة وخدمات النقل الجوي بعد إيقاف سريان مفعول الأذونات لأي سبب.

وإذا ما أردنا معرفة الشهادات اللازم إصدارها قبل تشغيل أو قيادة الطائرة نجد أنها عبارة عن شهادة صلاحية الطائرة التي تثبت كفاءتها وتعزيزها بأنظمة الأمن والسلامة لمزاولة الطيران، وإجازات أعضاء طاقم الطائرة وهيئة القيادة التي تُمنح لهم بعد أن يتوافر فيهم المعايير الفنية والمهنية والصحية التي تجعلهم قادرين على مباشرة مهامهم على متن الطائرة، وتصريح استخدام

آلات التصوير والمسح الجوي، وتراخيص إنشاء شركات الطيران الوطنية والأجنبية وتشغيل خطوطها الجوية المنتظمة وغير المنتظمة داخل الدولة، وترخيص إنشاء وتشغيل شركات ووكالات المبيعات الجوية والشحن الجوي والخدمات الأرضية في المطارات، وشهادة تسجيل الطائرة التي تثبت دولة التسجيل وقيد التسجيل في هذه الدولة، وأخيراً ترخيص مزاوله مهنة صيانة الطائرات لمن تثبت كفاءته لهذه المهنة^(١).

ومع هذا فإن هناك حالات معينة لا يتطلب فيها النظام الحصول على الأذونات المقررة نظاماً كإعفاء الطائرات من ذلك عند قيامها برحلات داخل المملكة لأغراض التجربة الفنية أو لأغراض أخرى تحددها الهيئة، وإعفاء الطيار من بعض الأذونات إذا كان عمله لغرض التدريب أو التعليم أو الاختبار شريطة ألا يوجد على متن الطائرة إلا شخص يعمل كأحد أعضاء طاقم الطائرة، والمراقب أو المفتش أو الممتحن أو أي شخص آخر تعتمد الهيئة وترى وجوده ضرورياً^(٢)، أما في غير هذه الحالات فيلزم للمشغل الجوي، وكذلك الطيار مراعاة وجوب الحصول على الأذونات السابق ذكرها قبل تشغيل الطائرة أو قيادتها وإلا عُدَّ مرتكباً لجرمة نظامية.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

إذا نظرنا إلى الشهادات والأذونات السابق ذكرها التي يجب الحصول عليها قبل تشغيل وقيادة الطائرة نجد أن مقاصد المنظم السعودي من فرضها أمران: الأول هو ضمان توافر الحد الأدنى من المعايير الفنية والمهنية والصحية والأمنية في المشغلين الجويين، وجميع العاملين من طيارين ومراقبين ومشرفين ومهندسين وغيرهم، وتوافرها أيضاً في الطائرات والمرافق الجوية، وذلك من

(١) - ينظر: المواد رقم ١٠، ١٣، ١٦، ٢٤، ٥٢، ٨١، ٨٤، ٩١، ٩٢، نظام الطيران المدني، مرجع سابق. ينظر: قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، محمد فريد وهاني محمد، ص ٣٨ وما بعدها، طبعة ١٩٩٥م، دار النهضة العربية للطباعة والنشر.

(٢) - ينظر: المواد رقم ٨١، ٩٣، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

أجل الوصول بمرفق الطيران المدني إلى أعلى درجة ممكنة في الأمن والسلامة، وتجنبيه الحوادث الضارة بالأرواح والممتلكات كلما أُتيح ذلك. والأمر الثاني هو تنظيم استخدام المجال الجوي للدولة والاستغلال الأمثل له، وذلك بالسماح لوكالات وشركات الطيران الوطنية والأجنبية بالاستفادة منه في تشغيل خطوطها الجوية بما يعزز مدخول الدولة وإيراداتها.

فالأول؛ لا خلاف بين الفقهاء في ممارسة ولي الأمر لسياسته الشرعية بما يحقق المصلحة العامة ويحفظ النظام العام بين الأفراد فيما لا نص فيه من أحكام الشريعة الإسلامية وبما لا يتعارض معها، وأن طاعته في ذلك واجبة، ويتأكد هذا إذا ما كانت طاعته في ذلك سبباً لحقن الدماء وحماية الممتلكات، باعتبار حفظ النفس والمال من المصالح الكبرى للعباد، وهذا ما جرى التدليل عليه وسبق بيانه بالأدلة الشرعية.

أما الأمر الثاني؛ فبالإضافة لحق ولي الأمر في ممارسة السياسة الشرعية في تنظيم شؤون رعيته، فإن المجال الجوي الذي يعلو إقليم المملكة العربية السعودية يعد من توابعها وممتلكاتها، ومن ثم لها السيادة الكاملة والمطلقة عليه^(١)، ويدل على ذلك ما صرح به الفقهاء في مواضع كثيرة من أن: "الهواء تابع للقرار"^(٢)، وجاء أيضاً عن بعضهم: "هواء البقعة في حكم البقعة"^(٣)، كما

(١)- ينظر: المادة رقم ٢، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٢) - المهذب في فقه الإمام الشافعي، أبو اسحاق إبراهيم بن علي الشيرازي، (١٣٧/٢)، بدون طبعة، دار الكتب العلمية. المجموع شرح المهذب، أبو زكريا محيي الدين النووي، (٣٩٦/١٣)، طبعة كاملة معها تكملة السبكي والمطيعي، دار الفكر للنشر. الإنصاف في معرفة الراجح من الخلاف، علاء الدين أبو الحسن المرادوي، (٤٩٣/١)، الطبعة الثانية، دار إحياء التراث العربي. تحفة المحتاج في شرح المنهاج، أحمد بن محمد الهيتمي، (٢٠١/٥)، طبعة ١٣٥٧هـ، المكتبة التجارية الكبرى للنشر، مصر. كشاف القناع عن متن الإقناع، منصور بن يونس البهوتي، (٢٩٥/١)، مرجع سابق.

(٣) - بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع، أبو بكر بن مسعود الكاساني، (٢٦٥/٦)، مرجع سابق.

ذُكر أيضاً: "أن من ملك أرضاً اختص بهوها حتى يمتنع على غيره الإشرع إليه والتصرف فيه" (١).

هذه النصوص من أقوال الفقهاء تدل على أن ملكية الفراغ أو المجال الجوي تابعة لملكية الأرض، ففراغ الأملاك الخاصة خاص، وفراغ الأملاك العامة عام، وفراغ ملك الدولة للدولة، وملكية الفراغ من ملكية الأعيان والمنافع إعمالاً لتبعية الفراغ للقرار (٢).

وإذا تقرر تبعية الفراغ للقرار، فإن الفراغ أو المجال الجوي للمملكة العربية السعودية يكون تابعاً لإقليمها الجغرافي ويأخذ حكمه من حيث مشروعية تملكه من الدولة، وجواز التصرف فيه وفقاً لمقتضيات مصلحة الجماعة ونظامها العام، قال تعالى: ﴿وَسَخَّرَ لَكُم مَّا فِي السَّمَاوَاتِ وَمَا فِي الْأَرْضِ جَمِيعًا مِنْهُ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِّقَوْمٍ يَتَفَكَّرُونَ﴾ (٣)، وقال تعالى: ﴿أَلَمْ تَرَوْا أَنَّ اللَّهَ سَخَّرَ لَكُم مَّا فِي السَّمَاوَاتِ وَمَا فِي الْأَرْضِ وَأَسْبَغَ عَلَيْكُمْ نِعْمَهُ ظَاهِرَةً وَبَاطِنَةً وَمِنَ النَّاسِ مَن يُجَادِلُ فِي اللَّهِ بِغَيْرِ عِلْمٍ وَلَا هُدًى وَلَا كِتَابٍ مُّنِيرٍ﴾ (٤)، ومعلوم أن المخول شرعاً بالتصرف في كل ما تملكه الدولة وتختص به هو ولي الأمر.

ولا تعارض بين ملكية الدولة للمجال الجوي الذي يعلو إقليمها الجغرافي مع ملكية الأفراد لهواء عقاراتهم، والسبب في ذلك أن ملكيتهم لهواء عقاراتهم لا يكون إلا بحسب حاجتهم وبقدر ما يمكنهم التوصل إليه بالانتفاع والفائدة، ومن ثم يكون اختصاص الأفراد بهواء عقاراتهم ذا ارتفاع قريب المدى، ولا يصل إلى المجال الجوي الذي تجوبه الطائرات وتختص به الدولة، وهذا ما قرره الفقهاء في هذه المسألة، حيث جاء في الفروق: "والشرع له قاعدة، وهو أنه إنما يملك لأجل

(١) - المنشور في القواعد الفقهية، أبو عبد الله بدر الدين الزركشي، (٢٢٥/٣)، الطبعة الثانية ١٤٠٥هـ، نشر وزارة الأوقاف الكويتية.

(٢) - ينظر: أحكام الفراغ الجوي في الفقه الإسلامي، عمر خالد مصطفى، ص ٥٩، الطبعة الأولى ١٤٣٠هـ، دار النفائس للنشر والتوزيع، الأردن.

(٣) - سورة الجاثية: الآية رقم ١٣.

(٤) - سورة لقمان: الآية رقم ٢٠.

الحاجة، وما لا حاجة فيه لا يشرع فيه الملك^(١)، وجاء من أقوالهم: "لا ينبغي أن يثبت الاختصاص في جهة العلو إلا بما تمس الحاجة إليه إذ لا فائدة في إثبات الملك فيما وراء ذلك"^(٢)، وما تمس به الحاجة هو القدر الذي يُمكن الانتفاع به والإفادة منه^(٣)، ولا حاجة للأفراد في الارتفاعات العالية التي تصل للمجال الجوي الذي تجوبه الطائرات فضلاً عن عدم مقدرتهم الوصول إليه.

ولكل ما تقدم يعد منع المنظم السعودي تشغيل وقيادة طائرة قبل الحصول على الشهادات والأذونات المقررة نظاماً وتجرى ذلك؛ ممارسة فعلية منه للسياسة الشرعية في مجال الضبط الإداري والاقتصادي، تمنحه حق الطاعة ما يجعل مخالفته في هذا الشأن جريمة في الفقه الإسلامي يستحق مرتكبها العقاب، وهذا ما سارت عليه أحكام النظام السعودي، والله أعلم.

المطلب الثاني: الركن المادي.

يتكون الركن المادي في هذه الجريمة من ثلاثة عناصر، السلوك والنتيجة والرابطة التي تصل بين السلوك والنتيجة، أما السلوك فهو ذو طبيعة مادية، ويتشكل في عدة صور، فمن صور السلوك المكون لهذه الجريمة أن يقوم أي شخص دون النظر لجنسه أو جنسيته بأي عمليات جوية قبل الحصول على الشهادة أو الإذن المقرر لهذه العمليات طبقاً للنظام، سواء أكانت هذه العملية تتمثل في تشغيل خطوط جوية لشركات أجنبية أم وطنية داخل المجال الجوي للدولة دون ترخيص، أو قيادة الطائرة قبل الحصول على الإجازة اللازمة للطيارين، أو القيام بعمليات التصوير والمسح الجوي بغير رخصة، أو مباشرة إصلاح الطائرات وصيانتها بغير ترخيص سابق

(١) - الفروق المسمى بأنوار البروق في أنواع الفروق، أبو العباس شهاب الدين القرافي، (١٧/٤)، بدون طبعة، عالم الكتب للنشر.

(٢) - المنشور في القواعد الفقهية، أبو عبد الله بدر الدين الزركشي، (٢٢٥/٣)، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: أحكام الفراغ الجوي في الفقه الإسلامي، عمر خالد مصطفى، ص ١٠٤، مرجع سابق.

من الهيئة، أو غير ذلك من العمليات الجوية التي يحظر ويجرم النظام مباشرتها قبل الحصول على الأذونات اللازمة لها من الهيئة.

وأيضاً من صور السلوك الإجرامي المكون لهذه الجريمة أن يقوم الشخص بإحدى العمليات الجوية وهو حاصل على التصريح أو الترخيص أو الإجازة النظامية، ولكنه يستمر في مباشرة هذه العملية بعد توقف سريان مفعول التصريح أو الترخيص أو الإجازة التي حصل عليها من الهيئة، وذلك لأي سبب من الأسباب، سواء أكان لانتهاء صلاحية الشهادة، أم لتعليقها، أم لسحبها، أم لإلغائها.

وبعد أن يقارن الشخص السلوك المكون للجريمة، لا بد بعد ذلك من توافر النتيجة الإجرامية، فلو شرع شخصٌ مثلاً في قيادة طائرة دون الحصول على الإجازة النظامية لذلك، ولكنه لم يتم بالقيادة فعلاً؛ فلا قيام للجريمة لعدم وقوع النتيجة الإجرامية، والنتيجة الإجرامية في هذه الجريمة تتمثل في تحقق الوقوع الفعلي للأنشطة والممارسات المتصلة بالنقل الجوي التي يتطلب لها النظام إجراءات وشكليات خاصة لمباشرتها، دون الالتزام بها، مثل: نقل المسافرين من خارج الدولة إلى داخلها أو نقلهم بين نقطتين داخل الدولة وإيصالهم لوجهتهم فعلياً دون علم الهيئة، ومثل إقلاع الطيار بالطائرة وتحليقه بها وتجواله في المجال الجوي للدولة، وهو لا يحمل إجازة لذلك، وإصلاح المهندس للطائرة بعد أن كانت متعطله وهو غير مرخص له بذلك من الهيئة، ومثل احتفاظ الشخص بصور كان قد التقطها بواسطته من أجواء الدولة بلا تصريح، وغير ذلك من الأنشطة والممارسات التي يتطلب لها النظام إجراءات وشكليات خاصة ولم يتم الالتزام بها.

وبعد مقارفة السلوك الإجرامي ووقوع النتيجة لا بد من قيام الرابطة السببية بينهما ليكتمل بعد ذلك بنيان الركن المادي، والرابطة السببية تعني بأن تكون النتيجة الإجرامية هي المحصلة الحتمية لمقارفة السلوك الإجرامي، وأن السلوك وحده دون غيره هو من أحدث النتيجة، كأن يكون

سبب تجوال الطائرة على نحو مخالف في المجال الجوي للدولة هو قيادتها من ذلك الطيار الذي لم يكن لديه الإجازة النظامية لقيادة الطائرات بحيث لا تكون قيادتها بواسطة غيره من الطيارين الحائزين للإجازة النظامية، وأن يكون مثلاً سبب إصلاح الطائرة كنتيجة مجرمة؛ هو سلوك المهندس الذي قام بإصلاحها وصيانتها وهو غير حاصل على ترخيص بذلك، أما لو كان سبب الإصلاح يعود لغير سلوك هذا المهندس فإن الرابطة هنا تعد منقطعة، ما يجعل الركن المادي للجريمة غير مكتمل، وهكذا الأمر في بقية الأنشطة والعمليات الجوية التي يمارسها الشخص قبل الحصول على الأذونات اللازمة من الهيئة.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

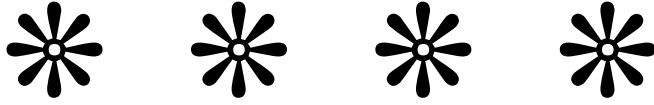
تعد قيادة وتشغيل الطائرات والقيام ببعض العمليات الجوية دون الحصول على الأذونات النظامية من الهيئة من الجرائم التي لا ترتكب إلا بطريق العمد، ولذلك يتطلب توافر ركنها المعنوي قيام القصد الجنائي لدى الجاني، والقصد المطلوب في هذه الجريمة هو القصد العام المتمثل في عنصريه: العلم والإرادة^(١)، أما القصد الخاص فغير مطلوب لعدم اشتراط المنظم السعودي نيّة معينة لدى الجاني حتى يسأل جنائياً.

ويقصد بالعلم كأحد عنصري القصد الجنائي العام أن يعلم حقيقة ما يمارسه من سلوك ونشاط، ويعلم أن هذا السلوك محظور ومعاقب عليه، أما الإرادة فهي أن تتجه إرادة الجاني وهي بكامل الأوصاف الشرعية المعتمدة إلى ممارسة السلوك وإتيانه، وأن تتجه إرادته أيضاً إلى إحداث النتيجة التي جرمها الفقه والنظام.

وبعد أن يتوافر القصد الجنائي العام بعنصريه: العلم والإرادة يقوم الركن المعنوي للجريمة ويسأل الجاني عن فعله إذا ما توافرت بقية الأركان، ولا يهم بعد ذلك الباعث على الجريمة، ولا يؤثر

(١) - ينظر: الموسوعة الجنائية الحديثة في شرح قانون العقوبات، إيهاب عبدالمطلب، (١١١/٢)، طبعة ٢٠١٠م، نادي القضاة للنشر.

على قيامها، فيستوي أن يكون باعث الجاني هو التخلص من الرسوم المفروضة على بعض التراخيص، أو أن يكون باعته عدم توافر المعايير الفنية أو المهنية أو الصحية لديه للحصول على التراخيص، أو أن يكون العبث والاستهتار هو الباعث الحقيقي لارتكابه لجريمته.



**المبحث الثالث: قيادة الطائرة في المناطق الجوية المحظورة
وعدم الإذعان للأوامر الصادرة.**

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثالث: قيادة الطائرة في المناطق الجوية المحظورة وعدم الإذعان للأوامر الصادرة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

نظراً لسيادة المملكة العربية السعودية على المجال الجوي الذي يعلو إقليمها^(١)، ورغبةً من المنظم السعودي في تنظيم حركة الطائرات في المجال الجوي للدولة، المنوط به تنظيم مثل هذه الأمور، بما يعزز الأمن والسلامة ويحقق النفع والفائدة لمرفق الطيران المدني ومستخدميه، فقد رأى المنظم السعودي إلزام قائدي الطائرات بعدم التحليق بطائراتهم فوق إقليم الدولة في منطقة جوية محظور الطيران فيها بشكل كلي أو جزئي، كما ألزم قائدي الطائرات بتنفيذ الأوامر الصادرة لهم أثناء قيادتهم لها في أجواء الدولة، وجرم المنظم السعودي عدم الوفاء بهذه الالتزامات، ولذلك جاءت المادة السادسة والستون بعد المائة من نظام الطيران بما نصه: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:]، ثم أتت الفقرة الرابعة بالآتي: [قيادة طائرة فوق منطقة محظورة، أو التحليق فوقها بغير قصد، وعدم الإذعان للأوامر الصادرة له]، كما أتت الفقرة الخامسة بما نصه: [عدم الإذعان للأمر الصادر له بالهبوط أثناء تحليقه في إقليم المملكة].

فهذه النصوص تجرم قيادة الطائرة بمناطق جوية محظورة وتجرم كذلك عدم الإذعان من قبل قائدي الطائرات للأوامر الصادرة لهم، سواء بالهبوط أو بتغيير المسار أو بالارتفاع أو بغير ذلك.

(١) - ينظر: المادة رقم ٢، نظام الطيران المدني السعودي، مرجع سابق.

والمناطق الجوية عامة إما أن تكون مناطق مسموحاً فيها بالطيران عبر المسارات أو الممرات الجوية المحددة أو لا تكون كذلك، وما عدا المناطق المسموح فيها بالطيران فهي إما منطقة محظورة^(١)، أو مقيدة^(٢)، أو خطرة^(٣).

فأما المناطق المحظورة، فإنه لا يجوز الطيران فيها ابتداءً ومن حيث الأصل، وذلك مثل المجال الجوي الذي يعلو مدينة مكة المكرمة والمدينة المنورة، فهاتان المدينتان لا يجوز لقائد الطائرة الدخول بها في الأجواء التي تعلو هاتين المدينتين إلى أبعد مدى نحو السماء، وبعبارة أخرى لا يجوز لقائد الطائرة المرور بطائرته فوق هاتين المدينتين ولو على أقصى ارتفاع شاهق. أما المناطق المقيدة فيجوز الطيران فيها، ولكن بقيود معينة، هذه القيود قد تكون زمانية. بحيث يحظر الطيران فيها في أوقات معينة كيوم مثلاً من الأسبوع أو ساعات محددة من اليوم وهكذا، وقد تكون القيود مكانية كحظر الطيران مثلاً في أجواء بقعة من الأرض تُحدد أطوالها و إحداثياتها، وقد تكون القيود أخيراً متعلقة بالارتفاع الجوي كحظر الطيران فوق مكان ما على ارتفاع يقل عن عشرين ألف قدم على سبيل المثال، ومن المناطق المقيدة؛ الطيران فوق المدن العسكرية ومنشأتها والطيران فوق القصور الملكية وأي منطقة ترى الدولة المصلحة في تقييد الطيران فوقها. وأما المناطق الخطرة فيجوز الطيران فيها في غير أوقات الخطر التي تحددها الهيئة العامة للطيران المدني، ويعد من المناطق الخطرة الطيران فوق أماكن الفعاليات والاحتفالات الاجتماعية وقت

(١) - المنطقة المحظورة هي منطقة محددة من الإقليم تعلن عنها الهيئة، يحظر الطيران فيها. ينظر: الفقرة رقم ٢٦، المادة رقم ١، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٢) - المنطقة المقيدة هي منطقة محددة من الإقليم تعلن عنها الهيئة يكون الطيران فيها مقيداً بقيود معينة. ينظر: الفقرة رقم ٢٧، المادة رقم ١، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٣) - المنطقة الخطرة هي منطقة محددة من الإقليم تعلن عنها الهيئة بأن فيها نشاطات خطيرة في أوقات معينة. ينظر: الفقرة ٢٨، المادة رقم ١، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

إطلاق الألعاب والمفرقات النارية فيها، ويعد أيضاً من المناطق الخطرة الطيران فوق المدن التدريبية وقت قيام المتدربين بعمليات جوية تدريبية كإطلاق الصواريخ ونحوها^(١).

ويتعرف قائد الطائرة على المناطق الجوية أثناء طيرانه عما إذا كانت محظورة أو مقيدة أو خطيرة من خلال الخرائط الملاحية التي تقوم بإعدادها الشركة العالمية (جيبسون)، فهذه الشركة هي من تقوم بإعداد الخرائط الملاحية لكل دول العالم بعد التنسيق مع سلطات الطيران لهذه الدول لمعرفة المناطق الجوية بأنواعها وكافة البيانات التي يحتاج إليها قائدو الطائرات من تضاريس ومسارات وممرات جوية وغيرها الكثير، وبالنسبة لخريطة المملكة العربية السعودية فهي تتضمن كامل المجال الجوي الذي يعلو الدولة بكافة تفاصيله، كما أن هذه الخريطة يتم تحديثها باستمرار كلما قامت الهيئة العامة للطيران المدني بإجراء أي تعديلات عليها، فحينئذ تشعر الهيئة شركة (جيبسون) باعتماد التعديلات، ومن ثم تقوم الشركة بتوزيع الخريطة المحدثة لجميع شركات الطيران في العالم ليتم إيصالها لقائدي الطائرات^(٢).

والحكمة من تجريم قيادة الطائرات فوق مناطق معينة أو تقييد الطيران فيها يعود لأسباب يقدرها المنظم السعودي، ويرى أنها لازمة لمقتضيات أمنية أو عسكرية أو لمتطلبات حفظ المصلحة العامة، وقد تفصح الهيئة عن هذه الأسباب، وقد لا تفصح، إلا أن حق الهيئة في ذلك ليس طليقاً من أي قيود، بل لا بد وأن يكون تحديد هذه المناطق من حيث حظرها أو تقييدها مبنياً على أساس معقول وبالقدر الذي لا يترتب عليه إعاقة حركة الطيران التجاري، ولا بد أيضاً من عدم وجود أي تمييز في التعامل أثناء فرض أحكام الحظر أو التقييد على الطائرات، بحيث لا

(١) - إفادة مجموعة من قائدي الطائرات العاملين في عددٍ من القطاعات وشركات الطيران.

(٢) - المرجع السابق.

تستثنى مثلاً طائرات شركة معينة في السماح لها بالعبور في مناطق يحظر العبور فيها على طائرات أخرى^(١).

ويشمل النص التحريمي السابق في نطاقه قيادة جميع الطائرات سواء ما كان منها على رحلة دولية أو رحلة محلية، وسواء أكانت الطائرات وطنية الجنسية أم أجنبية.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

بدايةً وقبل معرفة موقف الفقه الإسلامي من هذه الجريمة نجد أن المنظم السعودي قد أتاح المجال الجوي للدولة لجميع شركات الطيران الوطنية والأجنبية المستوفية للشروط، وذلك لأن هذه الدولة ليست بمعزل عن دول العالم الأخرى؛ ولأنها تحتاج لهذا المرفق الحيوي _مرفق الطيران المدني_ كما تحتاج إليه بقية دول العالم في تحقيق مصالح عظمى على جميع الأصعدة، التجاري والاقتصادي، والمعرفي وغيرها، فليس للمنظم السعودي من إتاحة مجاله الجوي للطيران إلا تحقيق المصلحة للبلاد، كما أن حظر بعض أجزاء المجال الجوي أو تقييده على الطائرات لم يكن إلا من أجل تحقيق المصلحة أيضاً، إذا ما كانت هذه الأجزاء من المجال الجوي تشكل خطراً أو ضرراً على أماكن للدولة، لها من الحساسية والأهمية ما يؤثر على مصالحها الداخلية أو الخارجية.

فإذا كان الأمر كذلك تكون تصرفات المنظم السعودي بتقسيم المجال الجوي للدولة بين ما يكون متاحاً منه للطيران عبر المسارات والممرات الجوية المرسومة من هيئة الطيران، وبين ما يكون محظوراً على الطائرات، أو مقيداً بقيود عليها للطيران فيه؛ من أعمال السياسة الشرعية مادام يهدف بهذه الأعمال إلى تحقيق مصالح شتى، تجارية واقتصادية وأمنية وعسكرية وسياسية، وكانت تتفق مع القواعد العامة للشريعة ولا تتعارض مع نصوصها الخاصة، خصوصاً إذا كانت هذه الأعمال تحقق بجانب المصلحة العامة للدولة مصلحة الطائرة ذاتها في حمايتها

(١) - ينظر: القانون الجوي _ قانون الطيران التجاري_، أبو زيد رضوان، ص ٢١٩، مرجع سابق.

من الدمار وحماية من عليها من الموت، وذلك عندما يُحظر الطيران أو يقيّد عليها في المناطق التي تستخدم لتعليم الطيران أو للعمليات التدريبية العسكرية على سبيل المثال.

ولا خلاف بين الفقهاء في مشروعية تصرفات الإمام المنوطة به لتحقيق مصالح البلاد والعباد، واتفقهم على أن هذه التصرفات من أعمال السياسة الشرعية التي يجب عليه القيام بها، ولا خلاف بينهم أيضاً في وجوب طاعته في ذلك ما لم يأمر بمعصية، وهذا ما جرى إثباته بالأدلة الشرعية فيما سبق، من الكتاب والسنة والأثر وأقوال الفقهاء.

ومن ثم يعد مخالفة قائد الطائرة أثناء طيرانه لقواعد الحظر أو التقييد التي فرضها ولي الأمر والمتعلقة ببعض المناطق الجوية وعدم إذعانه لتنفيذ الأوامر الصادرة له بالهبوط أو غيره جريمة يستحق مرتكبها العقاب في الفقه والنظام.

المطلب الثاني: الركن المادي.

من المعلوم أن ركن الجريمة المادي يتكون من السلوك الإجرامي، والنتيجة الإجرامية، والرابطة السببية التي تصل بين السلوك والنتيجة، فالسلوك المكون لهذه الجريمة يتخذ عدة صور وكلما مارس قائد الطائرة إحداهن عُدَّ مرتكباً لجريمة.

فأول هذه الصور قيام قائد الطائرة بإدخال طائرته المجال الجوي الذي يعلو مكة المكرمة أو المدينة المنورة، فأجواء هاتين المدينتين تعدّ من المناطق المحظور الطيران فيها ابتداءً كما سبق ولو لم يقع ضرر أو يتعرض أي شخص للخطر، ومن صور السلوك الإجرامي التحليق فوق منطقة يجوز التحليق فوقها بقيود معينة، كقيد الارتفاع الجوي نحو السماء، مثل تلك المناطق التي يجوز الطيران فيها مثل: القصور الملكية والمنشآت العسكرية، ولكن بارتفاع مرسوم لا يقل مثلاً عن عشرين ألف قدم أو خمسة عشرة ألف قدم، فإذا قاد الطيار طائرته في هذه المنطقة بارتفاع يقل عن ذلك عُدَّ مرتكباً لجريمة، باعتبار المنطقة المقيدة إذا لم تراغَ فيها القيود أثناء الطيران تعد منطقة محظورة في حقيقتها، ومن الصور أيضاً الدخول بالطائرة في منطقةٍ ووقتٍ تكون فيه في

حالة خطر، كالتحليق بالطائرة فوق المدن التدريبية في ساعات التدريب، مثل تلك الواقعة في مدينة الطائف وتبوك ويمارس فيها منسوبها أعمالاً تدريبية، فهذه المنطقة الخطرة تعد منطقة محظورة في أوقات الخطر التي تعلن عنها الهيئة في الخرائط السابق ذكرها.

ومن صور السلوك أيضاً المكون لهذه الجريمة عصيان قائد الطائرة وعدم تنفيذه للأمر الصادر له من السلطة المختصة، والأمر الصادر لقائد الطائرة قد يكون بطلب الهبوط لأي سبب تراه السلطة المختصة، وقد يكون الأمر بطلب تغيير المسار الجوي إلى آخر، بسبب ظرفٍ ما، أو يكون بطلب الارتفاع بالطائرة إلى حدٍ معين لتفادي ظروف طارئة أو الانخفاض عنه، فقائد الطائرة يقع عليه دائماً واجب الإذعان الفوري لأي توجيه يصدر له من السلطات المختصة.

وإذا قارف قائد الطائرة إحدى صور السلوك الإجرامي السابقة لزم بعد ذلك وقوع النتيجة الإجرامية، وتقع النتيجة الإجرامية في هذه الجريمة بمجرد دخول الطائرة بفعل قائدها في المنطقة التي يحظر الطيران فيها، أو دخولها في منطقة دون أن يراعي قائدها القيود المفروضة للطيران فيها، وتقع النتيجة أيضاً إذا ما قاد قائد الطائرة طائرته في الساعات الخطرة لمنطقة ما، كما تقع النتيجة الإجرامية كلما امتنع قائد الطائرة عن تنفيذ ما أمر به من السلطات المختصة، بغض النظر عن طبيعة ونوع ما تضمنه الأمر من طلب.

وإذا تحققت النتيجة الإجرامية لا بد بعد ذلك من قيام الرابطة السببية بين السلوك والنتيجة، بحيث يلزم أن يكون دخول الطائرة في المنطقة المحظورة هو المحصلة من سلوك قائد الطائرة وبفعله، وأن فعل قائد الطائرة هو الذي أدخل الطائرة في هذه المنطقة، وبالنسبة لعدم تنفيذ الأمر الصادر لقائد الطائرة، فحتى تقوم الرابطة السببية هنا يلزم أن يكون عدم تنفيذ الأمر الصادر، سواء أكان بالهبوط أو بغيره نتيجة امتناع قائد الطائرة، وأن امتناع قائد الطائرة هو الذي حال دون وقوع الفعل المطلوب المأمور به من هبوطٍ أو تغيير مسار أو تغيير ارتفاع الطائرة ونحو ذلك، أما لو حال دون وقوع الفعل المطلوب والمأمور به سبب غير امتناع قائد

الطائرة كأن تحول الأمطار الشديدة دون هبوط الطائرة مثلاً؛ فإن الرابطة السببية حينئذٍ منعدمة، ما ينفي قيام ركن الجريمة المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

إذا نظرنا للنصوص النظامية في المطلب الأول من هذا البحث نجد أن المنظم السعودي جرم قيادة الطائرة في المناطق المحظورة، وجرم كذلك عدم إذعان قائد الطائرة للأوامر الصادرة له، فأما قيادة الطائرة في المناطق المحظورة فقد نص المنظم السعودي على تجريم ذلك ولو كانت قيادة الطائرة في هذه المناطق بغير قصدٍ من قائد الطائرة^(١).

ولذلك تعد قيادة الطائرة في المناطق الجوية المحظورة من الجرائم غير المقصودة أو ما يسمى بالجرائم غير العمدية، التي يعاقب على فعلها -استثناءً من الأصل الشرعي القاضي باشتراط العمد للعقاب على الجرائم- ولو لم يتوافر في الفعل عنصر العمد، بل يعاقب عليها لمجرد ارتكاب الخطأ غير العمدية^(٢).

ويتميز هذا النوع من الجرائم عن غيره في أن الفاعل يريد الفعل دون أن تتجه إرادته إلى النتيجة الجرمية، وإنما تتجه إلى نتيجة أخرى مشروعة، وعلى الرغم من ذلك تقع النتيجة الإجرامية، سواء توقعها الفاعل أو لم يتوقعها^(٣).

والخطأ غير العمدية هو إخلال بالتزام يفرضه الشارع يقضي بأن يراعي الشخص في سلوكه الحيطة والحذر والحرص على الحقوق والمصالح التي تدخل تحت مظلة الحماية القانونية، وتمثل

(١) - ينظر: الفقرة رقم ٤، المادة رقم ١٦٦، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: التشريح الجنائي الإسلامي، عبد القادر عودة، ص ٥٤، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: شرح الأحكام العامة في قانون العقوبات، كامل السعيد، ص ٢٨٠، مرجع سابق.

صور الخطأ غير العمدي في الرعونة أو عدم الاحتياط والتحرز أو الإهمال وعدم الانتباه أو عدم مراعاة واتباع الأنظمة واللوائح^(١).

وبذلك يتخذ الركن المعنوي لجرمة قيادة الطائرة في المناطق المحظورة صورة الخطأ غير العمدي المتمثل في عدم اتباع النظام وعدم التبصر والانتباه من أجل مراعاته، فتقوم المسؤولية الجنائية بحق قائد الطائرة إذا دخل بطائرته في المناطق المحظورة على سبيل الخطأ ولو لم يقع عن فعله ضرر، أما لو دخل في هذه المناطق متعمداً، فالعمد حينئذ ظرف مشدد وليس شرطاً لقيام المسؤولية. أما جريمة عدم إذعان قائد الطائرة للأوامر الصادرة له فلم ينص المنظم السعودي على قيامها حتى لو كان ارتكابها بغير قصد، فتبقى على الأصل الشرعي القاضي باشتراط العمد لقيام المسؤولية الجنائية، ومن ثم هي جريمة عمدية يتخذ ركنها المعنوي صورة القصد الجنائي، المتمثل في القصد العام بعنصره: العلم والإرادة، دون القصد الخاص؛ لأن المنظم السعودي لم يتطلب لقيام الجريمة توافر نية خاصة لدى الجاني.

فالعلم هو أحد عنصري القصد الجنائي العام يقضي بأن يكون قائد الطائرة عالماً بالأمر الصادر له لتنفيذه وأنه صادرٌ من سلطة مختصة، ويعلم كذلك أن عصيان الأمر الصادر له يعد جريمة معاقباً عليها، وبعد توافر العلم لدى الجاني لا بد أيضاً من توافر الإرادة الصحيحة لديه، وأن تتجه هذه الإرادة إلى تحقيق النتيجة الإجرامية، وهي الإحجام عمداً عن تنفيذ الفعل المأمور به والمطلوب منه فعله.

وبعد أن يتوافر لدى الجاني القصد الجنائي العام بعنصره: العلم والإرادة تقوم مسؤوليته الجنائية عن فعله، ولا يؤثر على ذلك الباعث على الجريمة، وإن كان للباعث دور في تخفيف العقوبة التعزيرية أو تشديدها على الجاني^(٢).

(١) - ينظر: قانون العقوبات النظرية العامة للجريمة، علي محمود علي، (١/٤٨٦)، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: القصد الجنائي في الفقه الإسلامي مقارنةً بالقانون الوضعي، عبد الجبار الطيب، ص ٢٣٦، الطبعة الأولى ١٤٣٣هـ، دار النوادر للنشر.

المبحث الرابع: الدخول في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الرابع: الدخول في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

نظراً لما قد يحدث من كثافة مرورية في ساحات أرض المطارات خصوصاً في تلك المنطقة المستخدمة لحركة الطائرات، سواء أكانت هذه الكثافة المرورية نتيجة انتشار الأفراد الموكول إليهم مهام معينة في ساحة المطار، أو كثرة عدد الطائرات المغادرة منها أو القادمة، أو كانت نتيجة انتشار السيارات وعربات النقل المستخدمة لأغراض نقل المسافرين من الصالات إلى سلم الطائرة، وكذلك العكس، أو لنقل الأمتعة والبضائع وشحنها في الطائرة أو كانت الكثافة المرورية بسبب أعمال صيانة الطائرات وتزويدها بالوقود وغير ذلك من العمليات الكثيرة التي تُنفذ في ساحة المطار خصوصاً في المنطقة المخصصة منه لتحرك الطائرات، ونظراً لما يتشكل عن ذلك من ازدحامٍ في ساحة المطار، وما قد ينتج عنه من حوادث اصطدام ذات أثر بليغ على الأرواح والممتلكات، فإنه من الواجب أن تبادر الحكومات درءاً لهذه الحوادث إلى ضبط الحركة المرورية في منطقة تحرك الطائرات الواقعة على أرض المطارات وتقنين الدخول في هذه المنطقة، وهذا لا يكون إلا بالتنسيق المحكم والتنظيم الفعال والرقابة^(١).

ولذلك قام المنظم السعودي بمنع الدخول في منطقة تحرك الطائرات على أرض المطارات وعاقب على ذلك، حيث نصت المادة السادسة والستون بعد المائة على: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:]، ثم جاءت الفقرة الحادية عشرة بالآتي: [الدخول دون تصريح

(١) - ينظر: الآثار السلبية للازدحام في مناطق تحركات الطائرات بالمطارات، مقال بقلم حسن الهامي، ص ٢٤، مجلة الطيران العربي، العدد الثاني، أبريل/يونيو ٢٠٠١م.

في منطقة تحركات الطائرات المحظورة في المطارات، أو إدخال أو ترك حيوانات، أو أشياء بداخلها، مما يؤدي إلى الإضرار بتأمين سلامة الطيران].

وإذا ما أردنا معرفة المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات التي جرم النظام الدخول فيها دون تصريح نجد أنها: [ذلك الجزء في المطار المستخدم لإقلاع الطائرات وهبوطها وتحركاتها الأخرى المتعلقة بالإقلاع والهبوط، وذلك باستثناء ساحة وقوف الطائرات] (١).

والتجريم بمقتضى النص يشمل الدخول دون تصريح لجميع الطائرات القادمة أو المغادرة وكذلك يشمل الأجنبية منها والوطنية، ويشمل أيضاً دخول الأشخاص دون تصريح ومنهم الموكول لهم مهام معينة في منطقة تحركات الطائرات، وكذلك السيارات والمعدات، ويتسع التجريم أيضاً لإدخال الحيوانات أو البضائع وتركها في هذه المنطقة دون تصريح.

فالطائرات مثلاً بعد أن يصعد المسافرون على متنها للسفر لا بد وأن يحصل قائدها أولاً على إذن من برج المراقبة (٢) لتدوير وتشغيل محركات الطائرة، ثم يقوم بعد ذلك بالسير بالطائرة على الطريق المحدد له من برج المراقبة والذي سينقله من موقف الطائرة مروراً بمنطقة تحرك الطائرات إلى أن يصل إلى المدرج المعين له أيضاً لإقلاع الطائرة، وبعد ذلك يلزمه أيضاً الحصول على إذن آخر من برج المراقبة للدخول في المدرج ومن ثم الإقلاع، وفي حالة الهبوط فإن قائد الطائرة يجب عليه الحصول على الأذونات اللازمة أيضاً من برج المراقبة بدءاً من إذن الهبوط على المدرج إلى أن يصل إلى مكان وقوف الطائرة، ودائماً ما يكون التصريح أو الإذن لقائد الطائرة الصادر له من برج المراقبة شفويّاً غير مكتوب (٣).

(١) - الفقرة رقم ٢٠، المادة رقم ١، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٢) - برج المراقبة هو اسم لبناء عالٍ يتم من خلاله عبر مجموعة من الأشخاص المتواجدين به القيام بعدة وظائف لإدارة الحركة الجوية، منها منع الحوادث بين الطائرات، وبينها وبين العوائق الجوية، وإعطاء المعلومات التحذيرية، والتحكم بالطائرات وتوجيهها من وإلى المدرجات والمواقف بأرض المطار. ينظر: ar.wikipedia.org/wiki/

(٣) - إفادة مجموعة من قائدي الطائرات العاملين في عددٍ من القطاعات وشركات الطيران.

وأما الأشخاص والسيارات والمعدات فلا شك أن خدمة الطيران المدني تتطلب أشخاصاً يقومون بمهامٍ متعددة في ساحة المطار مثل: تأمين الحماية الأمنية وصيانة الطائرات والقيام بعمليات الإطفاء والإنقاذ والإسعاف عند وقوع حادث - لا سمح الله-، وكذلك تشغيل أجهزة الاتصالات وصيانتها، ونقل الركاب من الصالات إلى سلم الطائرة، وكذلك العكس، وترحيل حقائبهم وشحنها في الطائرة وما إلى ذلك من العمليات التي تحتاج إلى أشخاص مدربين على تنفيذها، وهؤلاء الأشخاص لا يمكنهم القيام بمهامهم دون الاستعانة بالسيارات والآليات والمعدات المتنقلة لاستخدامها في ساحة المطار، وكذلك في منطقة تحرك الطائرات، إلا أن البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني بالمملكة العربية السعودية تمشياً مع النص السابق في نظام الطيران المدني ألزم كل شخص باستصدار بطاقة تصريح من الهيئة العامة للطيران المدني لكي يتمكن من الدخول إلى المنطقة المحظورة لتحركات الطائرات ليمارس مهام عمله فيها، كما ألزم جميع الجهات؛ حكومية كانت أو خاصة باستصدار تصاريح للسيارات أو المعدات أو العربات التي تحتاج إليها مباشرة مهامها في هذه المنطقة لتتمكن من إدخالها فيها^(١).

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

إذا كان النص النظامي السابق يقضي بمعاينة كل من يدخل المنطقة المخصصة لتحركات الطائرات على أرض المطار بدون تصريح أو إذن، فإنه بذلك يهدف إلى منع الدخول المفاجئ وغير المحسوب إلى هذه المنطقة الحساسة والخطرة، سواء من الطائرات أو الأشخاص أو السيارات أو غيرهم، ما ينتج عنه تحركات وتنقلات غير محسوبة في أذهان المكلفين بالتنسيق والتنظيم من موظفي المطار، الأمر الذي يؤدي أحياناً إلى حوادث اصطدام، سواء أكان طائرة بطائرة، أم طائرة بسيارة أو شخص، أو غير ذلك من الفروض والاحتمالات، وكثيراً ما تؤدي هذه الحوادث إلى خسائر كبيرة في الأرواح والممتلكات.

(١) - ينظر: المادة ٧، الملحق الثاني، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني السعودي، مرجع سابق.

ولا خلاف بين فقهاء الشريعة الإسلامية في حق ولي الأمر في التدخل في شؤون الرعية بما يحقق مصلحتهم ويحفظ أمنهم وسلامتهم طبقاً لقواعد السياسة الشرعية، وأن طاعة ولي الأمر في سبيل تحقيق ذلك واجبة على الأفراد، خصوصاً إذا تعلق ذلك بالنفس أو المال وهي من الضروريات الخمس لانتظام حياة البشرية وسعادتها، وقد سبق بيان ذلك وإثباته بالأدلة الشرعية.

ولذلك فإن الدخول عمداً في منطقة تحركات الطائرات وإدخال أو ترك البضائع فيها دون تصريح أو إذن من الهيئة العامة للطيران المدني يعد عصياناً لولي الأمر فيما يمارسه من سياسة شرعية في شؤون الدولة، وهو ما يشكل جريمة في الفقه الإسلامي، وبذلك تتفق أحكام النظام السعودي مع الفقه الإسلامي في هذا الشأن، والله أعلم.

المطلب الثاني: الركن المادي.

يتحلل الركن المادي لجريمة الدخول في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات إلى ثلاثة عناصر، السلوك، والنتيجة، والرابطة السببية.

فأما السلوك المكون لهذه الجريمة فيتخذ صوراً متعددة، منها وهي الأكثر خطورة أن يسير الطيار بالطائرة نحو منطقة تحرك الطائرات المحظورة عبر الخطوط الأرضية في ساحة المطار ليصل إلى مدرج الإقلاع، ويقوم بالإقلاع فعلاً دون أن يحصل على الأذونات اللازمة لذلك من برج المراقبة، وفي بعض الحالات تكون الرحلة الجوية قادمة للمطار، فيقوم قائد الطائرة بالهبوط على أحد المدرجات ويدخل المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات حتى يصل إلى بوابة صالة القدوم لإنزال الركاب، وذلك دون الحصول على الأذونات اللازمة من برج المراقبة.

ومن الصور أيضاً للسلوك الإجرامي لهذه الجريمة قيام أفراد الأمن أو الصيانة أو السائقين أو غيرهم بالدخول في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات دون استصدار بطاقة تصريح لدخول هذه المنطقة من هيئة الطيران، ولا يجدي هؤلاء الأشخاص نفعاً التبرير بأنه يقع عليهم مهام وظيفية

تجب مباشرتها في هذه المنطقة، ويعد كرت صعود الطائرة الذي يُمنح للمسافرين بمثابة التصريح لدخول المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات بغية الوصول إلى سلم صعود الطائرة، وبطبيعة الحال لا يكون ذهاب المسافرين من صالة المغادرة إلى سلم صعود الطائرة مروراً بالمنطقة المحظورة إلا عبر باصات النقل المخصصة لهذا الغرض والمؤمنة بالحراسات اللازمة لكي لا يذهب أحد المسافرين إلى جهة غير معلومة داخل ساحة المطار.

ومن الصور أيضاً دخول سيارات الخدمة، وعربات نقل الأشخاص أو البضائع، والمعدات والآليات المتحركة، إلى المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات دون الحصول على تصريح بالدخول، ولو كانت هذه السيارات تقوم بدور مهم وحيوي في هذه المنطقة.

كما تقوم الجريمة أيضاً بإدخال أشياء من حيوانات أو بضائع في منطقة تحرك الطائرات، كما لو قام المشغل الجوي بتفريغ طائرته من البضائع المشحونة فيها ولم يتم بنقلها مباشرة إلى مستودعاته، بل تركها في منطقة تحرك الطائرات، ما يؤدي إلى الإضرار بسلامة الطيران فيما لو ارتطمت طائرة بهذه الأشياء.

وبعد أن يمارس الجاني السلوك المكون للجريمة بأي صورة كانت؛ فلا بد لقيام الجريمة بحقه من وقوع النتيجة الإجرامية، والنتيجة الإجرامية في هذه الجريمة تتحقق بعد الدخول غير المصرح به فعلياً في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات، سواء أكان هذا الدخول من الطائرات أم الأشخاص أم السيارات أم العربات أم الآليات، كما تتحقق النتيجة أيضاً بإدخال أي شيء أو تركه في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات دون علم الهيئة.

ولاكتمال بنيان الركن المادي للجريمة يلزم بعد مقارفة السلوك وتحقق النتيجة توافر الرابطة السببية بينهما، فلا بد وأن يكون الدخول غير المصرح به في منطقة تحرك الطائرات هو المحصلة النهائية لسلوك الجاني، وأن سلوكه هو الذي أفضى إلى الدخول الممنوع في منطقة تحرك الطائرات.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

تعد جريمة الدخول غير المصرح به في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات أو إدخال الأشياء فيها أو تركها، من الجرائم التي تقع بطريق العمد، ومن ثم يتمثل ركنها المعنوي في القصد الجنائي، ويكفي لتوافره القصد العام بعنصره العلم والإرادة، دون القصد الخاص حيث لم يشترط المنظم السعودي لقيام الجريمة أن يكون لدى الجاني نية خاصة.

فعنصر العلم يتطلب أن يكون الجاني عالماً بأن الدخول في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات دون تصريح من الهيئة يعد فعلاً معاقباً عليه، ويعلم أيضاً أنه يمارس السلوك المكون لهذا الفعل، وذلك بأن يكون عالماً بأنه بصدد دخول غير مصرح به لحدود المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات.

وأما الإرادة وهي العنصر الثاني للقصد العام فتقضي بأن يكون لدى الجاني الإرادة الصحيحة والمعتبرة شرعاً، وأن تتجه هذه الإرادة إلى ممارسة السلوك المعاقب عليه وإلى تحقيق النتيجة الإجرامية أيضاً.

وكما سبق معنا فإن الباعث على الجريمة لا يؤثر على قيامها بحق الجاني، بل ينحصر أثرها على وزن العقوبة وتقديرها إذا كانت تعزيرية بعد عرض القضية على قاضي الموضوع، ومن ثم يستوي لقيام الجريمة أن يكون باعثها الإضرار بسلامة الطيران، أو الرعونة والاستهتار بالعواقب، أو مجرد استشارة وإشغال السلطات المختصة.

المبحث الخامس: الإقلاع أو الهبوط خارج الأماكن المخصصة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الخامس: الإقلاع أو الهبوط خارج الأماكن المخصصة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

لضبط عمليات الطيران المدني المتمثلة في النقل الجوي وتنظيم أكثر دقة من أجل تحقيق أعلى درجات الجودة والأمن والسلامة؛ فقد اتجه المنظم السعودي إلى منع قائدي الطائرات من الإقلاع أو الهبوط بها في غير المواقع المسموح بها من الهيئة العامة للطيران المدني، وقرر العقوبة على كل إقلاع أو هبوط يقوم به قائد الطائرة من غير مراعاة لذلك، وعلى هذا الأساس جاءت المادة السادسة والستون بعد المائة بما نصه: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:]، ثم أتت الفقرة السادسة من ذات المادة بالآتي: [٦- الهبوط أو الإقلاع خارج المطارات أو الأماكن المخصصة المعلن عنها ...].

فهذه المادة عاقبت على الإقلاع أو الهبوط بالطائرة في غير الأماكن المخصصة لذلك، ولا شك أن النص العقابي في حقيقته يعد نصاً تجريمياً، ومن ثم تعد هذه الجريمة من جرائم قائدي الطائرات، لأنها تقع منهم فقط دون سواهم، وبغض النظر عما إذا كانت الطائرات التي يتولون قيادتها تحمل الجنسية الوطنية أو جنسية أجنبية، أو كانت على رحلة دولية أو محلية، وبغض النظر أيضاً عن نوع الطائرات وإمكاناتها الفنية، فإن كل إقلاع أو هبوط في غير الأماكن المخصصة لذلك بأي طائرة في إقليم الدولة يعد جريمة، إلا أن هناك بعض الطائرات الصغيرة التي يجري استخدامها في أغراض ومجالات مختلفة في ظروف تقضي بإقلاعها وهبوطها في أي مكان وأي زمان، بل ولا تسمح طبيعتها لقائديها بمعرفة أماكن هبوطها أو إقلاعها في الوقائع التي تستخدم فيها مستقبلاً، وهذه الطائرات هي العامودية (الهليكوبتر) التي يجري استخدامها

غالباً للإسعاف أو البحث أو الإنقاذ أو الإطفاء، فهذا النوع من الطائرات ليست مقيدة بأماكن خاصة للإقلاع أو الهبوط.

وإذا ما أردنا معرفة الأماكن المخصصة لإقلاع أو لهبوط الطائرات سوى الطائرات العامودية، نجد أنها مدرجات الإقلاع والهبوط بالمطارات المدنية أو المهابط التي تُنشأ لهذا الغرض، ولا يجوز إنشاء وإعداد المطارات المدنية أو المهابط للطائرات المدنية في المملكة العربية السعودية أو استعمالها أو استثمارها إلا بموافقة الهيئة العامة للطيران المدني، وذلك من أجل تمكينها من الوقوف على مدى توافر الاشتراطات والمواصفات القياسية في هذه المطارات أو المهابط، لضمان قدر كبير من مستويات الأمن والسلامة^(١).

واستثناءً من تجريم الإقلاع أو الهبوط في غير الأماكن المخصصة، لا يعد جريمة الهبوط أو الإقلاع في غير الأماكن المخصصة في حالة القوة القاهرة أو الظروف غير الطبيعية، كأن يبدأ قائد الطائرة بالهبوط على مدرج الهبوط في المطار فيتفاجأ بوجود طائرة أو سيارة خدمة على المدرج، فيهبط بالطائرة على مدرج الإقلاع بدلاً من مدرج الهبوط، أو يهبط مثلاً في ساحة فارغة مجاورة له، وهكذا^(٢).

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

إذا ما نظرنا إلى ما تحتاج إليه الطائرات وقائدوها للقيام بعملية الإقلاع أو الهبوط الآمن، نجد أن ذلك يتمثل في عدة أمور مهمة، منها أن يكون مكان الإقلاع أو الهبوط ذا مسافة طويلة المدى؛ لأن الطائرة قبل أن ترتفع عن الأرض في حال الإقلاع تحتاج إلى مسافة طويلة لتزيد فيها سرعتها بشكل تدريجي حتى تقلع جواً، وكذا الحال بالنسبة للهبوط، وتحتاج أيضاً إلى تأمين هذا المكان الذي تقلع أو تهبط فيه لضمان عدم الدخول فيه من أي شيء، سواء أكان

(١) - ينظر: المادة رقم ٣٣، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: الفقرة رقم ٦، المادة رقم ١٦٦، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

طائرة أم سيارة أم شخصاً راجلاً أم غير ذلك، وذلك لكي لا تتعرض الطائرة للاصطدام به، وتحتاج كذلك إلى أن يكون هذا المكان أكثر صلابة من غيره خصوصاً في حالة الهبوط، فالطائرة فضلاً عن أوزانها العالية، فهي في حالة الهبوط تتعرض لارتطام بليغ بالأرض، ما يدعو إلى ضرورة بناء المكان المخصص لإقلاع أو هبوط الطائرات بالقدر الذي يجعله أكثر صلابة من غيره ليتحمل ثقل الطائرات حتى لا يتسبب في انحرافها مثلاً.

وهذه الأمور وغيرها مما تحتاج إليه الطائرات وقائديها في سبيل القيام بعمليات هبوطٍ أو إقلاعٍ آمنة على الممتلكات والأرواح، هي التي دفعت المنظم السعودي إلى حصر وتقييد الطائرات بالإقلاع والهبوط في أماكن معينة ومحددة، تتوافر فيها جميع الاشتراطات والمواصفات المتاحة لتأمين سلامة مرفق الطيران المدني ومرتابه من الأخطار والأضرار.

ويأتي ذلك تأسيساً على الاختصاص الأصيل لولي الأمر بتنظيم شؤون الدولة ورعاية مصالحها وتأمين أفرادها من الأخطار والأضرار على هدي من الكتاب والسنة وقواعد السياسة الشرعية. ولا خلاف بين فقهاء الشريعة الإسلامية في مشروعية تدخل ولي الأمر في شؤون الدولة ورعاياها بما يحقق مصالحهم في دينهم ودنياهم، بل عُدد ذلك عندهم من السياسة الشرعية التي يجب على ولي الأمر ممارستها، ويجب على الأفراد طاعته فيما يأمر به أو ينهى عنه سياسةً، كما تقرر سابقاً.

ولذا يعد الإقلاع أو الهبوط خارج الأماكن المخصصة في غير حالة القوة القاهرة أو الظروف الاستثنائية مخالفة لأوامر ولي الأمر وعصياناً له فيما يسوس به شؤون الدولة، وهو ما يشكل جريمة في الفقه الإسلامي ويُعاقب عليه تعزيراً، وهذا ما سارت عليه أحكام النظام السعودي.

المطلب الثاني: الركن المادي.

حتى تقوم الجريمة بحق قائد الطائرة لقاء إقلاعه أو هبوطه خارج الأماكن المخصصة لآبد من توافر الركن المادي بجانب بقية الأركان الأخرى للجريمة، والركن المادي يتكون من السلوك الإجرامي والنتيجة الإجرامية والرابطة السببية.

فالسلك الإجرامي في هذه الجريمة يتخذ طابعاً مادياً تتعدد صور ممارسته، ومن صور السلوك الإجرامي قيام قائد الطائرة بالهبوط خارج المطارات المدنية كأن يهبط على أحد الطرقات السريعة التي تربط المدن ببعضها في غير حالات القوة القاهرة أو الظروف الاستثنائية، أما لو كان ذلك بسبب ظرف خارج عن الإرادة كنفاد الوقود مثلاً، فقام قائد الطائرة بالهبوط على طريق مخصص للسيارات، وكان ذلك ممكناً تفادياً لسقوط الطائرة وغير محدث لمفسدة أعظم، فإن ذلك يمنع من قيام الجريمة بحقه.

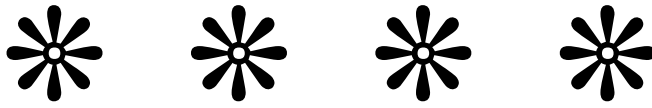
ومن صور السلوك الإجرامي أن يهبط قائد الطائرة داخل المطار، ولكن في مدرج مخصص لإقلاع الطائرات وليس العكس، أو أن يقلع بطائرته من خلال مدرج مخصص للهبوط فقط، ونحو ذلك من عمليات الإقلاع والهبوط في أماكن غير مخصصة لذلك.

وبعد ممارسة قائد الطائرة للسلوك الإجرامي لآبد من وقوع النتيجة الإجرامية، وذلك بأن تتحقق فعلياً هذه النتيجة، وهي استخدام قائد الطائرة للهبوط أو الإقلاع منطقة غير مخصصة لذلك.

وأخيراً وحتى يكتمل بنيان الركن المادي للجريمة يلزم قيام الرابطة السببية بين السلوك والنتيجة، بحيث يكون إقلاع الطائرة أو هبوطها في غير المكان المخصص نتيجة فعل قائد الطائرة، وليس بفعل قوة القاهرة أو ظرف استثنائي على سبيل المثال، وأن سلوك قائد الطائرة وحده هو الذي سبب النتيجة التي جرمها النظام.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

لا يكفي لقيام الجريمة بحق الجاني إسنادها إليه مادياً، بل لابد أيضاً من إسنادها معنوياً على الجاني، ولذلك يشترط للمساءلة الجنائية من توافر الركن المعنوي في الجريمة، ويتمثل ذلك في وجود القصد الجنائي لدى قائد الطائرة، ويكفي لتوافره القصد العام فقط دون الخاص بعنصره العلم والإرادة، فالعلم يقضي بأن يكون قائد الطائرة عالماً بأن الإقلاع أو الهبوط خارج الأماكن المخصصة جريمة موجبة للعقاب، وأن يعلم بأنه يهبط أو يقلع بالطائرة بحسب الأحوال في مكان غير مخصص لذلك، وأما عنصر الإرادة فيقضي بأن يكون للفاعل الإرادة الصحيحة والمعتبرة شرعاً، وأن تتجه هذه الإرادة إلى ممارسة السلوك المكون للجريمة وأن تتجه أيضاً إلى إحداث النتيجة الإجرامية، وكما سبق أن تقرر فإن الباعث على الجريمة ليس له قيمة إلا في تقدير العقوبة إذا كانت تعزيرية.



المبحث السادس: استخدام الطائرة في النقل المحظور.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث السادس: استخدام الطائرة في النقل المحظور.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

لقد جرم المنظم السعودي وعاقب على استغلال الطائرة في نقل المواد والأشخاص على نحوٍ مخالف للأنظمة واللوائح ولأغراض غير مشروعة، وهذا يأتي حرصاً منه على حماية المصلحة العامة للبلاد وحفظ نظامها العام، حيث جاءت المادة السادسة والستون بعد المائة بما نصه: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين؛ كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:]، ثم جاءت الفقرة السابعة بالآتي: [٧- قيادة طائرة في إقليم المملكة بدون إجازة وعلى متنها: أ- أسلحة وذخائر حربية أو أي مواد أخرى تحرم الأنظمة نقلها، ب- أشخاص بقصد القيام بأعمال التهريب أو ارتكاب جناية ولو لم يتم ارتكابها].

فبمقتضى هذا النص العقابي؛ يعد مرتكباً لجريمة كل من قاد الطائرة في المجال الجوي الذي يعلو إقليم المملكة، وهي تحمل على متنها أي أسلحة أو ذخائر بجميع أنواعها بدون إجازة من الهيئة، ويشمل التجريم أيضاً نقل أي مواد محرمة طبقاً لنظام آخر.

وإذا ما أردنا معرفة أنواع المواد التي تحرمها الأنظمة الأخرى في الدولة نجد أنها مثل المسكرات أو المخدرات لغرض التعاطي أو الترويج^(١)، وكذلك المتفجرات والمفرقعات بقصد الاتجار أو الأعمال الأخرى غير المشروعة^(٢)، والمواد الكيميائية، سواء أكانت غازية أم سائلة أم صلبة^(١)،

(١) - ينظر: المادة رقم ٣، نظام مكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٣٩ وتاريخ ١٤٢٦/٧/٨هـ.

(٢) - ينظر: المادة رقم ٤، نظام المتفجرات والمفرقعات الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٣٨ وتاريخ ١٤٢٨/٤/٢٨هـ.

ومما يحظر نقله أيضاً دون إجازة من الهيئة الأوراق النقدية التي تزيد قيمتها على ٦٠٠٠٠ ألف ريال سعودي أو المعادن الثمينة أو الأوراق القابلة للتداول لحاملها، وكانت تزيد على هذه القيمة سواء أكان نقلها من المملكة العربية السعودية أم إليها^(٢).

ويشمل التجريم والعقاب أيضاً طبقاً للنص السابق نقل أشخاص دون إجازة من الهيئة على متن الطائرة بقصد التهريب أو ارتكاب جنائية، ويلاحظ هنا أن نقل الأشخاص بقصد التهريب أو الإجرام مما يحرم ابتداءً، فكيف يتطلب النظام إجازة لذلك، إلا أن مقصود النظام يظهر أنه يعاقب على نقل الأشخاص غير الشرعيين وتهريبهم من خارج الدولة إلى داخلها عبر الطائرة.

ويظهر من النص النظامي السابق أنه يستهدف بالتجريم والعقاب قائد الطائرة دون غيره؛ لأنه عبّر في النص السابق بلفظ [قيادة الطائرة] وهي لا تكون أي قيادة الطائرة - إلا من خلال قائدها، وهذا لا يعني عدم معاقبة غيره على نقل المواد المحظورة أو الأشخاص غير الشرعيين طبقاً لنصوص نظامية أخرى.

ولم يفرق النص النظامي في التجريم والعقاب بين قيادة الطائرة واستخدامها في النقل المحظور على رحلة دولية بحيث يكون بلد المغادرة مغايراً لبلد الوصول، أو على رحلة محلية إذا كانت نقطة المغادرة والوصول داخل المملكة، ومع ذلك يعد النقل المحظور على الرحلات الدولية جريمة تهريب، بالإضافة إلى كونه نقلاً مخالفاً لقواعد الحظر والتقييد لمواد أو أشخاص.

(١) - ينظر: المادة رقم ٢، نظام استيراد المواد الكيميائية وإدارتها الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٣٨ وتاريخ ١٦/٦/١٤٢٧هـ.

(٢) - ينظر: اللائحة رقم ٢، المادة رقم ١٦، نظام مكافحة غسل الأموال ولائحته التنفيذية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٣١ وتاريخ ١١/٥/١٤٣٣هـ.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

إذا نظرنا إلى المواد التي يمكن نقلها بالطائرة سألقة الذكر في الفرع السابق من أسلحة ومتفجرات ومخدرات ونقود وغيرها مما يخضع لأحكام خاصة تحظرها أو تقيدها منها، نجد أنها تستخدم في بعض الحالات لأغراض مشروعة كاستخدام السلاح لحفظ أمن الدولة الداخلي والخارجي، واستخدام المخدرات لدواعٍ طبية، وهكذا بالنسبة لبقية المواد، إلا أنه في حالات أخرى قد يكون استخدام هذه المواد لأغراض محرمة غير مشروعة كالقتل والإدمان والتعاطي وغير ذلك، ومن أجل هذه الأغراض غير المشروعة، فقد أوجب المنظم السعودي الحصول على إجازة من الهيئة العامة للطيران المدني قبل نقل هذه المواد عبر الطائرات داخل الإقليم الجوي للدولة، وذلك للوقوف من كتب على حقيقة هذه المواد ومصيرها وللحيلولة دون استعمالها في أغراض غير مشروعة، وعاقب كذلك كل من لا يلتزم بهذا الواجب بعقوبة تعزيرية.

ولا شك أن خرق أحكام الحظر والتقييد التي فرضها ولي الأمر لنقل بعض المواد أو الأشخاص محل بالنظام العام للدولة، ويرتب مخاطر ومفاسد على الأفراد ومضر بمصالحهم العامة، وقد بين الله عز وجل حكم الإفساد في الأرض والإضرار بمصلحة الجماعة ونظامها العام، قال تعالى: ﴿وَلَا تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَاحِهَا﴾^(١)، وقال سبحانه: ﴿فَهَلْ عَسَيْتُمْ إِنْ تَوَلَّيْتُمْ أَنْ تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ وَتُقَطِّعُوا أَرْحَامَكُمْ﴾^(٢)، ووصف الله عز وجل من يتجاوزون قواعد النظام العام ويخالفونها ويضرون بمصلحة الجماعة بالفاسدين الخاسرين، قال تعالى: ﴿الَّذِينَ يَنْقُضُونَ عَهْدَ اللَّهِ مِنْ بَعْدِ مِيثَاقِهِ وَيَقْطَعُونَ مَا أَمَرَ اللَّهُ بِهِ أَنْ يُوصَلَ وَيُفْسِدُونَ فِي الْأَرْضِ أُولَئِكَ هُمُ الْخَاسِرُونَ﴾^(٣)، بل عاقبهم بالعذاب واللعنة والطرده والإبعاد، قال عز وجل: ﴿وَالَّذِينَ يَنْقُضُونَ عَهْدَ اللَّهِ مِنْ بَعْدِ مِيثَاقِهِ وَيَقْطَعُونَ مَا أَمَرَ اللَّهُ بِهِ أَنْ يُوصَلَ وَيُفْسِدُونَ فِي الْأَرْضِ أُولَئِكَ لَهُمُ

(١) - سورة الأعراف: الآية رقم ٥٦.

(٢) - سورة محمد: الآية رقم ٢٢.

(٣) - سورة البقرة: الآية رقم ٢٧.

اللَّعْنَةُ وَهُمْ سُوءُ الدَّارِ ﴿١﴾، فهذه الآيات الكريمة تدل على النهي عن الإفساد في الأرض والإضرار بمصلحة الجماعة ونظامها العام ومعاقبة من يفعل ذلك، وهذا لا يكون إلا على فعل محرم في الشريعة الإسلامية، ولا يخفى أن من الإفساد والإضرار استغلال الطائرات في نقل المواد أو الأشخاص على نحوٍ مخالفٍ لأحكام الحظر والتقييد.

وفضلاً عن المفاسد والأضرار المترتبة على نقل المواد المحظورة أو الأشخاص غير الشرعيين على متن طائرة تجوب أجواء الدولة، فإن عدم استصدار إجازة من الهيئة قبل عملية النقل يعد مخالفة لأوامر ولي الأمر وعصيانياً له حتى وإن كان نقل ذلك لأغراض مشروعة وسليمة، فطاعة ولي الأمر دائماً حق واجب له في غير معصية الله، وعصيانه منهى عنه ومعاقب عليه، قال تعالى: ﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِي الْأَمْرِ مِنْكُمْ﴾ ﴿٢﴾، ويقول الرسول صلى الله عليه وسلم: (السمع والطاعة على المرء المسلم فيما أحب وكره ما لم يؤمر بمعصية فلا سمع ولا طاعة) ﴿٣﴾.

ولما تقدم يظهر جلياً أن عدم استصدار إجازة من الهيئة العامة للطيران المدني لقيادة طائرة على متنها مواد محظورة أو أشخاص غير شرعيين يعد فعلاً محرماً في الشريعة الإسلامية يُعاقب عليه الفاعل، لمخالفته أوامر ولي الأمر وإضراره بمصلحة الجماعة ونظامها العام، كما يظهر أيضاً موافقة النظام السعودي لهذا الحكم ومدى التطابق بينهما.

(١) - سورة الرعد: الآية رقم ٢٥.

(٢) - سورة النساء: الآية رقم ٥٩.

(٣) - سبق تخرجه ص ٢٢٦.

المطلب الثاني: الركن المادي.

لقيام جريمة استخدام الطائرة في النقل المحظور لابد من توافر ركن الجريمة المادي، وهي في هذا الشأن كغيرها من الجرائم، ويتحلل الركن المادي إلى ثلاثة عناصر: السلوك الإجرامي والنتيجة الإجرامية والرابطة السببية.

فالسلك الإجرامي في هذه الجريمة يتصف بطبيعة مادية ويتخذ عدة صور وأنماط، منها أن يدخل الطيار بطائرته في المجال الجوي الذي يعلو إقليم المملكة قادماً من خارج البلاد وهو يحمل على متن الطائرة أشخاصاً غير شرعيين أو أسلحة أو ذخائر أو متفجرات و مفرقات أو مخدرات أو مبالغ نقدية كبيرة أو أي مواد أخرى تحظرها الأنظمة أو تقيدها، وذلك دون إجازة من الهيئة تسمح بنقلها، ومن الصور أيضاً أن يقود الطيار طائرته وهي تحمل مواد محظورة أو أشخاصاً غير شرعيين ويقوم بنقلها دون إجازة بين نقطتين كلتاهما داخل المملكة، وتقوم المسؤولية الجنائية بحق الجاني حتى وإن كانت المواد المحظورة نقلها دون إجازة الهيئة ستستخدم في أغراض تصب في المصلحة العامة مادام قد جرى نقلها دون علم الهيئة.

وإذا ما قارف الجاني السلوك الإجرامي بالكيفية السابقة يلزم بعد ذلك وقوع النتيجة لكي يسأل الجاني عن جريمته، وتقع النتيجة الإجرامية بمجرد تحقق نقل المواد المحظورة أو الأشخاص غير الشرعيين دون إجازة من الهيئة ودون علمها، وذلك على متن طائرة تجوب إقليم المملكة الجوي.

وبعد أن تقع النتيجة الإجرامية لابد من قيام الرابطة السببية بين السلوك والنتيجة، وتقوم هذه الرابطة إذا ما تحقق أن وقوع النتيجة كان المحصلة الحتمية لمقارفة السلوك من قائد الطائرة، وإن هذا السلوك وحده هو الذي أدى إلى وقوع النتيجة.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

إن استخدام الطائرة في النقل المحظور من الجرائم العمدية التي لا يسأل الجاني عنها إلا إذا ارتكبها عمداً، وهذا هو الأصل في كل الجرائم مادام لم يأت النص النظامي بغير ذلك، وعلى ذلك يتمثل الركن المعنوي لهذه الجريمة في صورة القصد الجنائي، ويكفي لتوافره القصد العام بعنصره العلم والإرادة، دون القصد الخاص فلم يتطلبه النظام.

والعلم وهو أحد عنصري القصد العام يقضي بأن يعلم الجاني أنه يقود طائرة فوق إقليم المملكة، تحمل مواد محظورة أو أشخاصاً غير شرعيين دون إجازة من الهيئة، وأن يعلم أن سلوكه هذا يعد جريمة معاقباً عليها، وأما عنصر الإرادة فهو يقضي بأن تتجه إرادة قائد الطائرة إلى ممارسة السلوك المكون للجريمة، وأن تتجه إرادته أيضاً إلى إحداث النتيجة الإجرامية، ويجب أن تكون هذه الإرادة صحيحة ومعتبرة شرعاً وسالمة من العيوب حتى يمكن الاعتداء بها.

ولا أهمية بعد ذلك للباعث على الجريمة في قيام المسؤولية الجنائية، فيستوي مثلاً أن يكون نقل المواد المحظورة لأغراض مشروعة كحماية الدولة أو تطبيب المرضى أو إجراء البحوث العلمية، أو كان لأغراض غير مشروعة كزعزعة الأمن أو التعاطي أو غير ذلك مادام نقلها دون علم الهيئة، ومع ذلك قد يكون للباعث دور أثناء وزن العقوبة أمام القضاء متى كانت العقوبة تعزيرية.

المبحث السابع: الامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث السابع: الامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

قطاع الطيران المدني كغيره من القطاعات قد يتخلله أخطار جسيمة تعرض أدواته الرئيسة -وهي الطائرة- لكوارث وحوادث بليغة في أثناء أداء نشاطها الملاحي، ما ينجم عنه أحياناً هلاك الطائرة بما عليها من الأموال، وإزهاق أرواح من يتواجد فيها من ركاب وطاقم ملاحه، وهو ما يفرض لاعتبارات إنسانية وضرورة استمرار التواصل بين أفراد شعوب العالم في سبيل تحقيق المصالح المتبادلة بينهم؛ التزاماً يقضي بتقديم المساعدة بالبحث والإنقاذ للطائرة المنكوبة أو التي في حالة خطر من كل شخص قادر على ذلك بما لا يعرضه لأخطار أو أضرار^(١).

وتمشياً مع ذلك، فقد جرم النظام السعودي الامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ وعاقب على ذلك، حيث نصت المادة السادسة والستون بعد المائة بالآتي: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:]، ثم جاء في الفقرة العاشرة ما يلي: [١٠- الامتناع دون مبرر عن القيام بعمليات البحث التي تطلبها السلطات المختصة، أو عن المساهمة بما لديه من وسائل لإنقاذ طائرة أو شخص معرض للهلاك بسبب حادث طيران].

فالنص النظامي يعاقب كل شخص يمتنع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ، وكان امتناعه بغير عذر مقبول، سواء أكان من قائدي الطائرات والسفن أم من رجال الدفاع المدني والإسعاف أم من أي شخص أو جهة في إقليم الدولة، يطلب منه تقديم المساعدة ولا يقدمها دون أن يكون لديه مبرر لذلك.

(١)- ينظر: القانون الجوي، إلياس حداد، ص ٢٩٩، مرجع سابق.

ويقصد بالبحث والإنقاذ الذي يجب تقديمه عن الطلب: [كل معونة تقدم -ولو بمجرد الإعلان- لطائرة تتعرض للهلاك أو يهددها خطر أو صعوبات أو يقوم شك أو خوف على سلامتها، ويشمل ذلك المعونة التي تقدم لمن على متنها]^(١).

والهيئة العامة للطيران المدني هي الجهة المشرفة والمسؤولة عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ للحوادث الجوية في المناطق المختلفة بإقليم المملكة العربية السعودية، وعلى جميع الجهات والأشخاص أصحاب العلاقة بالحوادث الجوية، أو الذين تطلب منهم الهيئة تقديم المساعدة بالبحث والإنقاذ التنسيق معها في ذلك^(٢).

ويظهر من النص النظامي السابق أن التجريم والعقاب على الامتناع عن تقديم المساعدة بالبحث والإنقاذ لا يكون إلا إذا كان الامتناع متعلقاً بحادث طيران دون ما سواه من الحوادث، وحادث الطيران هو كل ظرف أو وضع أو حالة مرتبطة بتشغيل الطائرة، ويمكن أن تؤثر على سلامتها وسلامة ما على متنها من أرواح وممتلكات^(٣).

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

إن الامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ في حوادث الطيران ينافي مقاصد الشريعة الإسلامية وما تهدف إليه من رعاية وحماية للضرورات الخمس، باعتبار أن الطائرة المنكوبة مال محترم، وما على متنها من ركاب وعاملين أنفس معصومة، وهذا ما تدل عليه نصوص كثيرة، فمنها قوله تعالى: ﴿مَنْ أَجَلٍ ذَلِكَ كَتَبْنَا عَلَى بَنِي إِسْرَائِيلَ أَنَّهُ مَنْ قَتَلَ نَفْسًا بِغَيْرِ نَفْسٍ أَوْ فَسَادٍ فِي الْأَرْضِ فَكَأَنَّمَا قَتَلَ النَّاسَ جَمِيعًا وَمَنْ أَحْيَاهَا فَكَأَنَّمَا أَحْيَا النَّاسَ جَمِيعًا﴾^(٤).

(١)- ينظر: المادة رقم ١٢٠، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٢)- ينظر: المادة رقم ١٢١، ١٢٣، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٣)- ينظر: المادة رقم ١، الفقرات ٣٨، ٣٩، ٤٠، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٤)- سورة المائدة: الآية رقم ٣٢.

قال مجاهد^(١): ﴿وَمَنْ أَحْيَاهَا﴾ أي: "أنجأها من غرق أو حرق أو هلكة"^(٢).

وعن النبي صلى الله عليه وسلم قال: (على كل مسلم صدقة، فقالوا: يا نبي الله، فمن لم يجد؟ قال: يعمل بيده، فينفع نفسه ويتصدق قالوا: فإن لم يجد؟ قال: يعين ذا الحاجة الملهوف، قالوا: فإن لم يجد؟ قال: فليعمل بالمعروف، وليمسك عن الشر، فإنها له صدقة)^(٣).

فبين النبي صلى الله عليه وسلم في هذا الحديث أن من أوجه الصدقة إعانة المضطر الملهوف، ولا شك أن الإنقاذ من الهلاك من أعظم أوجه الإعانة.

كما جاء عن النبي صلى الله عليه وسلم أنه قال: (إياكم والجلوس في الطرقات: قالوا: يا رسول الله ما لنا بد من مجالسنا نتحدث فيها، فقال رسول الله صلى الله عليه وسلم: فإذا أبيتم إلا المجلس فأعطوا الطريق حقه، قالوا: وما حقه؟، قال: غض البصر وكف الأذى ورد السلام والأمر بالمعروف والنهي عن المنكر)^(٤)، وفي هذه القصة روي عن عمر عن النبي صلى الله عليه وسلم أنه قال: (وتغيثوا الملهوف وتهدوا الضال)^(٥).

(١) - مجاهد بن جبر، أبو الحجاج، المكي، مولى عبد الله بن السائب، القارئ، من شيوخه: ابن عباس وابن عمر، ومن تلاميذه: الحكم ومنصور، قال عنه خصيف: كان أعلمهم بالطلاق سعيد بن المسيب والتفسير مجاهد، توفي سنة ثلاث ومائة بمكة. ينظر: الطبقات الكبرى، أبو عبدالله محمد بن سعد البصري، (٤٦٦/٥)، تحقيق: إحسان عباس، الطبعة الأولى ١٩٦٨م، دار صادر، بيروت. التاريخ الكبير، محمد بن إسماعيل البخاري، (٤١١/٧)، طبعة دائرة المعارف العثمانية.

(٢) - تفسير القرآن العظيم، أبو الفداء إسماعيل بن عمر بن كثير، (٩٣/٣)، تحقيق سامي بن محمد سلامة، الطبعة الثانية ١٤٢٠هـ، دار طيبة للنشر والتوزيع.

(٣) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب الزكاة، باب على كل مسلم صدقة فمن لم يجد فليعمل بالمعروف، (١١٥/٢)، حديث رقم ١٤٤٥، مرجع سابق.

(٤) - أخرجه مسلم في صحيحه، باب النهي عن الجلوس في الطرقات، (١٦٧٥/٣)، حديث رقم ١١٤، مرجع سابق.

(٥) - ذكره الإمام إسماعيل بن عمر بن كثير الشافعي في مسند الفاروق، (٣٦٠/١)، إسناده جيد، مرجع سابق.

ففي هذا الحديث نهي رسول الله صلى الله عليه وسلم عن الجلوس في الطرقات إلا إذا أعطيت حقها، ومن حقوقها كما جاء في الحديث إغاثة الملهوف، ولا شك أن من أعظم الإغاثة تقديم المساعدة بالبحث والإنقاذ للطائرات المنكوبة وركابها.

ومما يدل على فضل تقديم المساعدة للآخرين بالبحث أو الإنقاذ ووجوبه أن الشريعة الإسلامية لم تكتف بالحث على إنقاذ الآدمي فقط، بل حثت على إنقاذ غير الآدمي من الحيوان حتى غير المأكول اللحم منها، ورتبت على ذلك الثواب العظيم، ما يدل من باب أولى على وجوب تقديم المساعدة للطائرة المنكوبة وركابها للقادر على ذلك بما لا يضر به، فعن رسول الله صلى الله عليه وسلم أنه قال: (بينما رجل يمشي بطريق اشتد عليه العطش، فوجد بئراً فنزل فيها فشرب، ثم خرج، فإذا كلب يلهث يأكل الثرى من العطش، فقال رجل: لقد بلغ هذا الكلب من العطش مثل الذي بلغ مني، فنزل البئر فملاً خفه ماء، ثم أمسكه بفيه حتى رقي فسقى الكلب فشكر الله له فغفر له، قالوا: يا رسول الله: وإن لنا في هذه البهائم أجراً؟، فقال رسول الله صلى الله عليه وسلم: في كل كبد رطبة أجر) (١).

ولم تكتف الشريعة الإسلامية بترتيب الثواب العظيم لمن سعى في الإنقاذ وبذله فقط، بل ذهبت إلى أبعد من ذلك، حيث ورد في الحديث التهديد والوعيد بدخول النار - وهذا لا يكون إلا على معصية معاقب عليها - وذلك لمن تهاون في تقديم المساعدة والإنقاذ ولم يسع في ذلك حتى وإن كان هذا المضطر حيواناً لا يؤكل لحمه، فقد ثبت عن رسول الله صلى الله عليه وسلم أنه قال: (عذبت امرأة في هرة حبستها حتى ماتت جوعاً فدخلت فيها النار، قال: فقال والله أعلم: لا أنت أطعمتها ولا سقيتها حين حبستها، ولا أنت أرسلتها فأكلت من خشاش الأرض) (٢).

(١) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب المساقاة، باب فضل سقي الماء، (١١١/٣)، حديث رقم ٢٣٦٣، مرجع سابق.

(٢) - سبق تخريجه ص ١٤٤.

فإذا دل هذا الحديث على التهديد والوعيد الشديد بدخول النار لمن لم يتم بإنقاذ حيوان لا يؤكل لحمه وهو قادر على ذلك؛ فإنه يدل من باب أولى على تحريم الامتناع عن القيام بعمليات بحث وإنقاذ الطائرات وركابها في حوادث الطيران عند القدرة وأن هذا الامتناع موجب للعقوبة.

كما جاءت أقوال الفقهاء رحمهم الله دالة على وجوب إعانة المضطر وصاحب الحاجة والملهوف، فقال ابن حزم^(١) رحمه الله: "ومما كتبه الله تعالى أيضاً علينا استنقاذ كل متورط من الموت إما بيد ظالم كافر، أو مؤمن متعدٍّ أو حية أو سبع أو نار أو سيل أو هدم أو حيوان أو من علة صعبة نقدر على معافاته منها، أو من أي وجه كان، فوعدنا على ذلك الأجر الجزيل الذي لا يضيعه ربنا تعالى، الحافظ علينا صالح أعمالنا وسيئها، ففرض علينا أن نأتي من كل ذلك ما افترضه الله تعالى علينا، وأن نعلم أنه قد أحصى أجرنا على ذلك من يجازي على مثقال الذرة من الخير والشر"^(٢).

ومما يدل أيضاً على وجوب إعانة المضطرين والمنكوبين من أقوال الفقهاء ما ذكره العز بن عبد السلام^(٣) رحمه الله: "المثال الثامن: تقديم إنقاذ الغرقى المعصومين على أداء الصلوات؛ لأن إنقاذ الغرقى المعصومين عند الله أفضل من أداء الصلاة، والجمع بين المصلحتين ممكن بأن ينقذ الغريق ثم يقضي الصلاة، ومعلوم أن ما فاتته من مصلحة أداء الصلاة لا يقارب إنقاذ نفس مسلمة من الهلاك، وكذلك لو رأى الصائم رمضان غريقاً لا يتمكن من إنقاذه إلا بالفطر، أو

(١) - سبق ترجمته ص ١١٤.

(٢) - المحلى بالآثار، علي بن أحمد بن سعيد بن حزم، (٢١٩/١١)، بدون طبعة وبدون تاريخ، دار الفكر، بيروت.

(٣) - عبدالعزيز بن عبدالسلام بن أبي القاسم بن الحسن، شيخ الإسلام، عز الدين، أبو محمد السُّلَمِيّ، الدمشقي، الشافعي، من شيوخه: أبا الحسين أحمد الموازني، وابن عساكر، ومن تلاميذه: ابن دقيق العيد وأبو محمد الدميّاطي، وقرأ الأصول والعربية، ودرس وأفتى وصنف، وبرع في المذهب، وبلغ رتبة الاجتهاد، وله التصانيف المفيدة، والفتاوى السديدة، وكان إماماً، ناسكاً، ورعاً، عابداً، توفي سنة ستين وستمائة. ينظر: تاريخ الإسلام ووفيات المشاهير والأعلام للذهبي، (٩٣٣/١٤)، مرجع سابق.

رأى مصولاً عليه لا يمكن تخليصه إلا بالتقوي بالفطر، فإنه يفطر وينقذه، وهذا أيضاً من باب الجمع بين المصالح، لأن في النفوس حقاً لله عز وجل وحقاً لصاحب النفس، فقدم ذلك على فوات أداء الصوم دون أصله" (١).

فهذه النقول وما سبقها من نصوص الكتاب والسنة تؤكد وجوب القيام بعمليات البحث والإنقاذ في حوادث الطيران ممن يقدر على ذلك وبما لا يعود عليه بالضرر، وذلك لأن الإنقاذ في حوادث الطيران يتضمن المحافظة على النفس والمال وهما من الضرورات الخمس المتفق عليها، كما دلت النصوص السابقة على ترتيب العقاب عند الامتناع عن الإنقاذ عند القدرة عليه، والعقاب لا يكون إلا على معصية، ولذا يعد الامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ في حوادث الطيران دون مبرر جريمة معاقباً عليها في الفقه الإسلامي، وهو ما اتفقت معه أحكام النظام السعودي.

المطلب الثاني: الركن المادي.

لا بد من إسناد الجريمة على الجاني مادياً حتى يمكن مساءلته عن جريمة الامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ، ولا يكون ذلك إلا بتوافر الركن المادي للجريمة بعناصره الثلاثة، السلوك والنتيجة والرابطة التي تصل بين السلوك والنتيجة، ويعد الامتناع عن تقديم المساعدة بالبحث والإنقاذ من الجرائم السلبية؛ لأن السلوك الإجرامي المكون لها يُمارس بطريق الإحجام عن إتيان الأفعال المأمور بها كإحجام الشاهد عن أداء شهادته (٢).

ولذا فإن السلوك المكون لهذه الجريمة يتمثل في الإحجام عن تنفيذ الأفعال المأمور بها التي يقع على الشخص أو الجهة المأمورة واجب الامتثال لها متى كان ذلك ممكناً، للمحافظة على الحق

(١) - قواعد الأحكام في مصالح الأنام، أبو محمد عز الدين عبد العزيز بن عبد السلام، (١/٦٦)، طبعة ١٤١٤ هـ، نشر مكتبة الكليات الأزهرية، القاهرة.

(٢) - ينظر: التشريع الجنائي الإسلامي، عبد القادر عودة، ص ٥٦، مرجع سابق.

أو المصلحة التي يحميها النظام وفق ظروف معينة^(١)، وذلك كأن يتمتع قائد طائرة تحلق في إقليم المملكة عن تزويد طائرة على مقربة منه، وهي في حالة خطر بمعلومات مهمة جداً لسلامتها ونجاتها بعد أن يُطلب منه ذلك وهو قادر عليه، أو أن يتمتع ربان سفينة من إنقاذ أو انتشال جثث ركاب طائرة سقطت بجوارهم في البحر، ومن الصور أيضاً للسلوك المكون لهذه الجريمة امتناع رجل الإطفاء أو الإسعاف عن القيام بمهامهم بالبحث والإنقاذ أثناء وقوع حادثة طيران على أرض المطار دون مبرر مقبول.

ويشترط لمؤاخذة الشخص على سلوكه في هذه الجريمة أن تطلب منه أولاً الهيئة العامة للطيران المدني القيام ببعض العمليات المتعلقة بالبحث والإنقاذ في حادثة الطيران، وأن يكون قادراً على ذلك وبما لا يعرضه لخطر جدي^(٢).

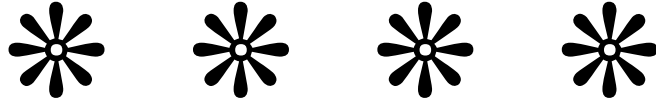
وإذا ما قارف الجاني السلوك المكون لهذه الجريمة، فإنه يلزم بعد ذلك وقوع النتيجة الإجرامية المترتبة على السلوك، وهذه النتيجة تتمثل في إحجام من تطلب منه الهيئة القيام ببعض عمليات البحث والإنقاذ، ولا يقوم بذلك، مع قدرته وعدم مضرته من تنفيذ طلب الهيئة.

وأما العنصر الثالث من الركن المادي، فهو الرابطة السببية التي تصل بين السلوك والنتيجة، وتعني هذه الرابطة أن وقوع النتيجة الإجرامية، وهي الإحجام عن تنفيذ عمليات البحث والإنقاذ كان بسبب عصيان الشخص لطلب الهيئة بالقيام بعمليات البحث والإنقاذ ولم يكن مثلاً لعدم كفاءته وقدرته على مباشرة البحث والإنقاذ، أو لما قد يتعرض له من خطر جدي في أثناء قيامه بالبحث والإنقاذ.

(١) - ينظر: جرائم الامتناع بين الفقه الإسلامي والقانون الوضعي، أشرف عبدالقادر قنديل، ص ١١٨، مرجع سابق.
(٢) - ينظر: المادة رقم ١٢١، نظام الطيران المدني، مرجع سابق. القانون الجوي الخاص، عبدالفضيل محمد أحمد، ص ٤١٢، مرجع سابق.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

إذا كان الامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ من الجرائم السلبية وكانت هذه الأخيرة لا تقع إلا بطريق العمد، فإن الركن المعنوي فيها يتمثل في القصد الجنائي، الذي يكفي لتوافره القصد العام دون الخاص بعنصره العلم والإرادة^(١)، فعنصر العلم يقضي بأن يكون المتهم عالماً بأن النظام يجرم الامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ بلا مبرر، وأن يعلم بأنه يمارس السلوك المكون لهذه الجريمة، أما عنصر الإرادة فيقضي بأن تتجه إرادة الشخص الصحيحة والمعتبرة شرعاً إلى السلوك المكون لجريمة الامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ، وأن تتجه إرادته أيضاً إلى تحقيق النتيجة الإجرامية المتمثلة في الإحجام عن الفعل المأمور به الذي يجب عليه نظاماً الامتناع له^(٢).



(١) - ينظر: جرائم الامتناع عن تنفيذ الأحكام وغيرها من جرائم الامتناع، عبد الفتاح مراد، ص ١٢٨، مرجع سابق.
(٢) - ينظر: جرائم الإخلال بسير العدالة والامتناع عن تنفيذ الأحكام والأوامر، محمد عبد الحميد الألفي، ص ٣٣٣، مرجع سابق.

المبحث الثامن: عدم تدوين البيانات المقررة في وثائق
الطائرة أو سجلاتها.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثامن: عدم تدوين البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

لقد أوجب نظام الطيران المدني على المشغل الجوي وقائد الطائرة الالتزام بتدوين بعض البيانات المهمة لسلامة الطائرة وما على متنها من أشخاص وممتلكات، كما عاقب أيضاً على الإخلال بهذا الالتزام، فجاءت المادة السادسة والستون بعد المائة بما نصه: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:]، ثم أتت الفقرة التاسعة بالآتي: [عدم تدوين البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها، أو تغييرها بسوء نية، أو تدوين بيانات مخالفة للواقع، ما يعرض أو يحتمل أن يعرض الطائرة للخطر].

ولما كان هذا النص يعاقب على بعض السلوكيات، فإنه بذلك يعد أيضاً نصاً تجريمياً بالنسبة لها، فتقوم الجريمة إذا لم تُدون البيانات الواجب تدوينها، أو تم تغييرها بسوء نية، أو دونت بشكل مخالف للحقيقة والواقع.

والبيانات واجبة التدوين لم يجر تحديدها وتفصيلها نظاماً، وهذا يعود إلى عدم صدور لائحة تنفيذية من الهيئة العامة للطيران المدني تتضمن ذلك، بل اكتفت الهيئة بتطبيق بعض أنظمة الطيران الفيدرالي للولايات المتحدة الأمريكية بشكل مؤقت إلى حين إصدار اللائحة التنفيذية^(١) التي لم تصدر حتى الآن، ومن وجهة نظري أن هذا التأخر من الهيئة في إصدار

(١) - ينظر: قرار رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني رقم ٢٦/٤ وتاريخ ٢٨/٨/١٤٢٨هـ.

اللائحة التنفيذية أمر لافت جداً للنظر، خصوصاً أن نظام الطيران المدني قد مضى على صدوره عشر سنوات، وهي مدة كافية لإصدار جميع اللوائح التنفيذية التي نص عليها النظام. ومع ذلك فإن هذه البيانات إما أن تكون متعلقة بالطائرة أو متعلقة بالرحلة الجوية المزمع بدؤها، فأما البيانات واجبة التدوين والمتعلقة بالطائرة، فهي مثل بيانات التأكد من إتمام الصيانة الدورية للطائرة التي تسبق كل رحلة، وكذلك تدوين بيانات ما يكتشفه قائد الطائرة من أعطال ليتم إصلاحه من قبل فريق الصيانة، وتدوين كمية الوقود المتوفرة في الطائرة، وكذلك أوزان الطائرة، سواء قبل شحنها بالبضائع وصعود الركاب أو بعد ذلك، وأما البيانات المتعلقة بالرحلة الجوية فهي ما يتعلق بجهة المغادرة وجهة الوصول، وزمن المغادرة والزمن المتوقع للوصول، وبيانات بأسماء الركاب وعددهم، والبيانات الشخصية لقائد الطائرة، وبيانات الأرصاد الجوية وسرعة الرياح^(١).

وذلك كله ليكون قائد الطائرة والمشغل لها على علم بظروف سير الرحلة سلفاً، وعلى دراية بحال الطائرة ومدى قدرتها على إتمام الرحلة الجوية والوصول إلى الوجهة المقصودة دون أن تتعرض وما على متنها من أشخاص وممتلكات لأي ضرر وتجنّباً لها عن مختلف احتمالات الخطر.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

إذا كان المنظم السعودي قضى بتجريم ومعاينة المشغل الجوي وقائد الطائرة على عدم تدوينهم البيانات المتعلقة بالطائرة أو الرحلة الجوية، وقضى كذلك بالتجريم والعقاب على تغيير هذه البيانات بسوء نية أو تدوينها على نحو مخالف للواقع، فإنه بذلك يهدف إلى تحقيق أعلى

(١) - القانون الجوي الدولي، طالب حسن موسى، ص ٥٨، الطبعة الأولى ١٤٣١هـ، دار الثقافة للنشر والتوزيع. قانون الطيران المدني، شريف محمد الغنام، ص ٨٨ وما بعدها، مرجع سابق. إفادة مجموعة من قائدي الطائرات العاملين في عدد من القطاعات وشركات الطيران.

المعايير لأمن وسلامة الطائرة في رحلتها الجوية، وإبعادها بقدر الإمكان عن الأخطار والأضرار التي قد تلحق بها وبما عليها من أشخاص وممتلكات في أثناء الطيران.

ولا شك أن ما جرمه المنظم السعودي وعاقب عليه يصب في نهاية المطاف إلى تحقيق مصلحة الجماعة المتمثلة في حماية المال والنفوس، وهما من الضروريات الكبرى الخمس التي لا تستقيم الحياة وتتنظم دون حفظها ورعايتها.

ولا خلاف بين فقهاء الشريعة الإسلامية في مشروعية تدخل ولي الأمر في شؤون الرعية بما يحقق مصالحهم ويدفع عنهم المفساد، وأن الامتثال لأوامره ونواهيه في ذلك واجب في غير معصية الله ورسوله صلى الله عليه وسلم.

وعلى ذلك فإن عدم تدوين البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها أو تغيير هذه البيانات بسوء نية، أو تدوينها على نحو مخالف للحقيقة، يعد في حقيقته عصياناً لولي الأمر فيما يمارسه من سياسة شرعية على رعيته، وهو ما يشكل جريمة في الفقه الإسلامي، وهذا ما سارت عليه أحكام نظام الطيران المدني السعودي، والله أعلم.

المطلب الثاني: الركن المادي.

حتى تقوم المسؤولية الجنائية على فاعل هذه الجريمة لابد من قيام الركن المادي بجميع عناصره السلوك والنتيجة والرابطة السببية، والسلوك الإجرامي في هذه الجريمة يتمثل في عدة صور، الأولى هي عدم تدوين البيانات في النماذج والدفاتر المخصصة لذلك كأن يتجاهل قائد الطائرة تدوين عطل أو خلل بالطائرة في دفتر الصيانة حتى تقوم فرقة الصيانة بإصلاحه أو عدم تدوين أسماء وعدد الركاب حتى يعلم قائد الطائرة بمن سيقوم بنقلهم أثناء الرحلة ولكي تعلم أيضاً دولة الهبوط بذلك، وأما الصورة الثانية للسلوك المكون للجريمة فهي مثل تغيير البيانات بسوء نية كطمس -مثلاً- الوزن الحقيقي للطائرة وتقييد وزن أخف للطائرة من أجل تفادي عقوبات

ذلك، أما الصورة الثالثة فهي تدوين البيانات على نحو مخالف للواقع كتدوين بيانات إتمام الصيانة الدورية للطائرة، فهي حين أنها لم تجر لها.

وبعد تمام السلوك المكون للجريمة يلزم توافر النتيجة الإجرامية، وهي في هذه الجريمة إما الإحجام والامتناع عن تدوين بيانات يجب تدوينها، أو طمس وتغيير بيانات صحيحة بأخرى غير صحيحة، أو إثبات بيانات لا تدل على الحقيقة مطلقاً، ومتى تحققت النتيجة فيجب أخيراً وجود الرابطة السببية بين سلوك الجاني والنتيجة الإجرامية بمعنى أن يثبت أن وقوع النتيجة لم يكن إلا المحصلة النهائية لسلوك الجاني، وأن هذا السلوك هو ما أدى إلى هذه النتيجة دون سواه.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

يعد عدم تدوين البيانات اللازمة، أو تغييرها بسوء نية، أو تدوينها على نحو مخالف للواقع من الجرائم العمدية؛ لأنها لا تقع بطريق الخطأ؛ ولذلك يتمثل ركنها المعنوي في القصد الجنائي، ويكفي لتوافره القصد العام فقط دون الخاص؛ لأن النص النظامي لم يشترط نيات خاصة لقيام الجريمة.

والقصد العام يقضي بأن يتوافر لدى الجاني عنصر العلم والإرادة، فالعلم هو أن يكون الجاني عالماً بأن عدم تدوين البيانات أو تغييرها بسوء نية أو إثباتها على نحو مخالف للقانون يعد جريمة معاقباً عليها، وأن يعلم أيضاً أنه يمارس السلوك المكون لها، وأما الإرادة فهي أن تتوافر لدى الجاني أولاً الإرادة الصحيحة والمعتبرة شرعاً، وأن تتجه هذه الإرادة إلى مباشرة السلوك الإجرامي بأن يعزم الجاني ويبدأ في الإحجام عن التدوين أو تغيير البيانات بسوء نية أو إثبات بيانات غير صحيحة، كما يلزم أيضاً في الإرادة أن تتجه إلى إحداث النتيجة التي جرمها النظام، وبعد أن تقوم جميع أركان الجريمة فلا أهمية بعد ذلك للباعث عليها في قيام الجريمة، بل تنحصر أهمية الباعث فقط في تقدير العقوبة إذا كانت تعزيرية، أما الجريمة فقيامها تام.

المبحث التاسع: مخالفات نظام الطيران المدني المتعلقة بتشغيل

وممارسة أنشطة الطيران المدني في المعاهدات والاتفاقيات الدولية.

في المباحث السابقة من هذا الفصل تكلمت عن عدد من السلوكيات المحظورة المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني، وذلك في ضوء أحكام النظام السعودي والفقهاء الإسلامي، وهذا هو ما يقتضيه منهجي في هذا البحث، وقد رأيت من الأفضل أن أزيد على ذلك بأن أتطرق إلى الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها المملكة وما أشير فيها إلى تلك السلوكيات.

فأول هذه السلوكيات التي تكلمت عنها في هذا الفصل هي قيادة أو تشغيل طائرة لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل، وبخصوص هذه المخالفة ألزمت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م^(١) أن تحمل جميع الطائرات جنسية الدولة التي سُجلت فيها^(٢)، ولا يعد تسجيل الطائرة صحيحاً إذا سُجلت في أكثر من دولة، ولكن يجوز نقل هذا التسجيل من دولة إلى أخرى^(٣)، وطبقاً لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م فقد ألزمت جميع الطائرات المستعملة في الملاحة الجوية الدولية أن تحمل على بدنها الخارجي العلامات الدالة على جنسيتها وتسجيلها^(٤)، وذلك طبقاً لأنظمة ولوائح دولة التسجيل^(٥)، ويلاحظ على هذه الاتفاقية أنها لم تنص صراحة على أن قيادة أو تشغيل الطائرة دون حمل علامات الجنسية والتسجيل ((جرم)) موجبة للعقاب بل جعلت ذلك التزاماً يجب تنفيذه، كما قصرت هذا الالتزام على الطائرات المستخدمة في الملاحة الجوية

(١) - اتفاقية الطيران المدني الدولي، حررت في مدينة شيكاغو بالولايات المتحدة الأمريكية في اليوم السابع من شهر ديسمبر لسنة ١٩٤٤م، وذلك باللغات الإنجليزية والفرنسية والإسبانية، وفتُح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في واشنطن العاصمة الأمريكية. والمملكة العربية السعودية إحدى الدول المنظمة إلى هذه الاتفاقية، ينظر: الفقرة ١-٣ من تمهيد البرنامج الوطني لأمن الطيران، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المادة ١٧، اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المادة ١٨، اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، مرجع سابق.

(٤) - ينظر: المادة ٢٠، اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، مرجع سابق.

(٥) - ينظر: المادة ١٩، اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، مرجع سابق.

الدولية فقط دون المحلية، وهذا ما اختلفت عنه أحكام النظام السعودي، حيث عاقبت على قيادة وتشغيل الطائرة التي لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل بغض النظر عن كونها مستخدمة في النقل الدولي أو المحلي.

وفيما يتعلق بالمخالفة الثانية من هذا الفصل وهي قيادة وتشغيل الطائرة دون الحصول على الشهادات اللازمة فقد قضت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م بعدم جواز الهبوط أو الإقلاع أو الطيران -لأي طائرة تابعة لدولة منضمة للاتفاقية- فوق إقليم دولة أخرى، إلا إذا كان ذلك بموجب ترخيص ووفقاً لشروطه^(١)، كما قضت بعدم الجواز لشركات الطيران تشغيل خطوط جوية دولية منتظمة فوق إقليم دولة متعاقدة، إلا بإذن أو ترخيص وطبقاً لشروط ذلك الإذن أو ترخيص^(٢)، ولا يجوز كذلك لطائرات الدول المتعاقدة أن تحمل جهاز إرسال لا سلكي في أثناء تواجدها في إقليم إحدى الدول المتعاقدة الأخرى، إلا إذا كانت الطائرة تحمل ترخيصاً بتركيب هذا الجهاز وتشغيله عليها من دولة تسجيلها، على أن يكون استعمال هذا الجهاز من قبل أعضاء طاقم الطائرة المرخص لهم بذلك، ووفقاً للأنظمة التي تضعها الدولة التي تحلق فوقها الطائرة^(٣)، وطبقاً للاتفاقية لا بد وأن تكون الطائرة المستخدمة في الملاحة الجوية الدولية حائزة على شهادة تثبت صلاحيتها وكفاءتها للطيران، على أن تكون هذه الشهادة صادرة أو معتمدة على الأقل من دولة تسجيلها^(٤)، كما اشترطت الاتفاقية حصول قائد الطائرة وأعضاء طاقمها على شهادات أهلية ورخص مهنية تثبت كفاءتهم وقدرتهم على مباشرة مهامهم على متن الطائرة^(٥)، وفي سبيل التحقق من وجود الشهادات والرخص النظامية لقيادة وتشغيل الطائرة فقد منحت الاتفاقية الحق للسلطات المختصة في كل الدول المتعاقدة تفتيش طائرات الدول

(١)- ينظر: الفقرة ج، المادة ٣، اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، مرجع سابق.

(٢)- ينظر: المادة ٦، اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، مرجع سابق.

(٣)- ينظر: المادة ٣٠، اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، مرجع سابق.

(٤)- ينظر: المادة ٣١، اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، مرجع سابق.

(٥)- ينظر: المادة ٣٢، اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، مرجع سابق.

المتعاقدة الأخرى عند الهبوط أو المغادرة وفحص ما تحمله من شهادات ومستندات نصت عليها الاتفاقية على ألا يتسبب ذلك في تأخير غير مقبول للطائرة^(١).

أما المخالفة الثالثة فهي قيادة الطائرة في المناطق الجوية المحظورة وعدم الإذعان للأوامر الصادرة، وبصدد هذه المخالفة، فقد منحت اتفاقية شيكاغو الحق للدول المتعاقدة أن تقيد أو تحظر الطيران فوق مناطق معينة من إقليمها، وذلك لاعتبارات عسكرية أو سياسية أو غيرها، ما يعود بالنفع والمصلحة للدولة، على أن تمارس الدول هذا الحق بشكل موحد ودون تمييز بين الطائرات بسبب الجنسية، وأوجبت الاتفاقية على الدول تحديد المناطق المقيدة أو المحظورة الطيران فيها من حيث الموقع والمساحة تحديداً دقيقاً ودون مبالغة حتى لا تعاق الملاحه الجوية بلا ضرورة، وينبغي للدول المتعاقدة إبلاغ منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) بأوصاف تلك المناطق وما يطراً عليها من تغيير لتقوم المنظمة بتعميمه على جميع الدول الأعضاء^(٢)، وطبقاً لأحكام الاتفاقية، فإنه يحق للدول المتعاقدة في سبيل ممارسة سيادتها أن تلزم أي طائرة مدنية تحلق فوق إقليمها بالهبوط في مطار معين، ولها أن تصدر لتلك الطائرة أي تعليمات أخرى عند قيام أسباب معقولة، وقد أوجبت الاتفاقية على الطائرات المدنية الامتثال لأي أمر صادر لها من السلطات المختصة لإحدى الدول المتعاقدة^(٣).

وبخصوص المخالفة الرابعة من هذا الفصل وهي الدخول في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات فقد ألزمت الاتفاقية الدول المتعاقدة بأن تعتمد الإجراءات التي تكفل امتثال كل طائرة تطير فوق إقليمها، أو تقوم بتحركات في داخله وفي أي مكان توجد فيه، للقواعد والأنظمة المطبقة في ذلك المكان بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها^(٤)، وتركت حرية تنظيم ذلك للدولة

(١) - ينظر: المادة ١٦، اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: الفقرة أ، المادة ٩، اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المادة ٣ مكرر، اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، مرجع سابق.

(٤) - ينظر: المادة ١٢، اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، مرجع سابق.

المتعاقدة، فقام المنظم السعودي بمعاينة من يدخل المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات بدون تصريح.

وبخصوص مخالفة الإقلاع أو الهبوط خارج الأماكن المخصصة، فقد أشارت اتفاقية شيكاغو على أحقية الدول المتعاقدة في تعيين الطرق الجوية التي يجب أن تسلكها الطائرات التي تحلق فوق أقاليمها، وتحديد كذلك المطارات التي يمكن استخدامها في سبيل ذلك^(١)، ولم تتوسع الاتفاقية في ذكر تفاصيل ممارسة الدول لذلك الحق، بل جعلت ذلك متروكاً للأنظمة واللوائح الداخلية لكل الدولة.

وأما مخالفة نقل المواد المحظورة بواسطة الطائرات فقد قضت الاتفاقية الدولية بعدم جواز نقل المواد والذخائر الحربية إلى داخل إقليم دولة أو فوقه، بواسطة طائرة تعمل في الملاحة الدولية إلا بإذن من تلك الدولة، على أن تحدد كل دولة القواعد المنظمة لذلك، كما منحت الاتفاقية الحق لجميع الدول المتعاقدة في تنظيم أو حظر أي أشياء أخرى، من نقلها إلى داخل إقليم الدولة أو فوقه على ألا يكون هناك تمييز في المعاملة بسبب جنسية الطائرة في هذا الشأن^(٢).

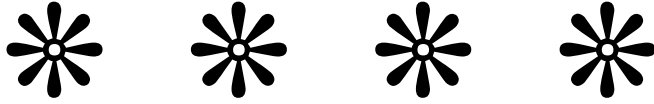
وفيما يتعلق بمخالفة الامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ، فقد ألزمت الاتفاقية كل دولة متعاقدة باتخاذ التدابير والإجراءات الممكنة لتقديم المساعدة للطائرات التي تكون في حالة خطر في إقليمها، كما ألزمت الاتفاقية الدول المتعاقدة بأن تسمح لمالكي الطائرة المعرضة للخطر أو سلطات الدولة المسجلة بها، أن تقدم المساعدة التي توجبها الظروف على أن يكون ذلك تحت رقابتها^(٣).

(١) - ينظر: المادة ٦٨، اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المادة ٣٥، اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المادة ٢٥، اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، مرجع سابق.

وعن مخالفة عدم تدوين البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها وهي المخالفة الأخيرة من هذا الفصل فلم أجد نصوصاً صريحة في الاتفاقيات الدولية تجرم أو تعاقب على عدم تدوين قائد الطائرة لبعض البيانات قبل بدء الرحلة الجوية، وهذا الأمر كما ذكرت سابقاً لا يقلص من الحق السيادي للدولة في سن الأنظمة واللوائح التي تكفل بإذن الله أمن وسلامة وانتظام مرفق الطيران المدني، ومع ذلك فقد أشارت اتفاقية شيكاغو وباختصار شديد إلى ضرورة أن تحمل كل طائرة تابعة لدولة متعاقدة وتعمل في الملاحة الجوية على متنها قائمة بأسماء الركاب ومكان المغادرة وجهة الوصول، وكذلك قائمة بالبضائع وإقرارات تفصيلية بشأنها، وأن تحتفظ بسجل الرحلات وتُفيد به البيانات المتعلقة بالطائرة وطاقتها وعن كل رحلة من رحلاتها^(١).



(١) - ينظر: المواد ٢٩، ٣٤، اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م، مرجع سابق.

الفصل الرابع: المخالفات اليسيرة التي ترتكب على متن الطائرة المدنية.

المبحث الأول: التدخين على متن الطائرة المدنية.

المبحث الثاني: العبث بأجهزة الكشف الموجودة على متن الطائرة.

المبحث الثالث: استعمال أجهزة إلكترونية محظورة على متن الطائرة .

المبحث الرابع: رفض الجلوس في المقعد المخصص للراكب .

المبحث الخامس: رفض ربط حزام الأمان .

المبحث السادس: المخالفات اليسيرة التي ترتكب على متن الطائرة المدنية

في المعاهدات والاتفاقيات الدولية.

الفصل الرابع: المخالفات اليسيرة التي ترتكب على متن الطائرة المدنية.

في هذا الفصل الأخير من الباب الأول سأتناول فيه بإذن الله السلوكيات التي نص عليها نظام الطيران المدني وعدّها مخالفات ترتكب على متن الطائرات المدنية، وليس جرائم كتلك التي سبق الحديث عنها في الفصول السابقة، وعدد هذه المخالفات محل البحث في هذا الفصل خمس مخالفات، وهي التدخين على متن الطائرة المدنية، والعبث بأجهزة الكشف الموجودة على متن الطائرة، واستعمال الأجهزة المحظورة على متن الطائرة، ورفض الجلوس في المقعد المخصص للراكب، وأخيراً رفض ربط حزام الأمان، لذا سأخصص لكل مخالفة من هذه المخالفات مبحثاً مستقلاً، بالإضافة إلى مبحث أخير أتناول فيه مجمل هذه المخالفات الخمس في ضوء الاتفاقيات والمعاهدات الدولية.

المبحث الأول: التدخين على متن الطائرة المدنية.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الأول: التدخين على متن الطائرة المدنية.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

منع المنظم السعودي ارتكاب جملة من السلوكيات على متن الطائرات المدنية التي تجوب أجواء المملكة، وعدّها مخالفات موجبة للعقاب، ومن هذه السلوكيات التدخين على متن الطائرة المدنية، حيث جاءت المادة الخامسة والخمسون بعد المائة بما نصه: [يعد مخالفاً كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال الآتية على متن طائرة المدنية:]، ثم أتت الفقرة (أ) من ذات المادة بالآتي: [أ- عدم الامتناع عن التدخين، أو التدخين في دورات المياه، أو في مكان آخر].

فهذا النص يحظر ممارسة التدخين على متن الطائرة المدنية دون أي اعتبار لجنسية هذه الطائرة أهى أجنبية أم وطنية، وهل هي على رحلة دولية أم رحلة محلية مادام قد وقع التدخين من شخص على متنها وهي داخل إقليم الدولة.

ويتسع حظر التدخين على متن الطائرة المدنية طبقاً للنص ليشمل كل شخص على متن الطائرة، سواء أكان ذكراً أم أنثى، أم كان الشخص راكباً أو أحد العاملين على متنها، بل حتى وإن كان هذا الشخص هو قائد الطائرة، لذا فإن التدخين محظور على جميع الفئات دون استثناء.

وطبقاً للنص النظامي السابق، فإن حظر التدخين على متن الطائرة المدنية لا يتعلق بمنطقة معينة داخل الطائرة دون أخرى، فليس هناك غرف خاصة بالتدخين داخل الطائرة على غرار بعض المرافق التي يكون فيها أماكن خاصة للمدخنين، ومن ثم جميع أجزاء الطائرة يحظر فيها التدخين.

كما جاءت لائحة ضبط ومعاقبة مرتكبي الأفعال غير المشروعة على متن الطائرات المدنية بنفس مدلول المادة النظامية السابقة، حيث نصت في مادتها الثانية بالآتي: [يعد مرتكباً لمخالفة كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال التالية على متن طائرة مدنية في حالة طيران]، ثم أتت الفقرة الثانية من ذات المادة بما يلي: [٢ - عدم الامتناع عن التدخين، أو التدخين في دورات المياه أو في أماكن أخرى]، إلا أنه يلاحظ على نص اللائحة أنه حصر حظر التدخين على متن الطائرة، وهي في حالة طيران فقط، أما نص النظام، فجعل الحظر عام على جميع الطائرات.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

لقد كانت الشريعة الإسلامية ولا تزال إلى أن تقوم الساعة مساندة لجميع متطلبات الإنسان في شتى نواحي الحياة، ومانعة لكل ما يخل بها وذلك لسعادة البشرية وفلاحهم في الدين والدنيا، وجعلت الأفراد في حصنٍ منيعٍ متى التزموا أحكامها ومقاصدها، لا يضرهم بعد ذلك شيء في دينهم وأنفسهم وعقولهم و أعراضهم وأموالهم.

وقد دلت الشريعة الإسلامية على حرمة ممارسة التدخين ليس على متن الطائرة فحسب، بل تحريمه في كل مكانٍ وأي وقت، وذلك باعتبار أن التدخين له آثار سيئة على الإنسان لم تعد تخفى، وذلك في صحته وعقله وماله.

ومما يدل على ذلك قوله تعالى: ﴿وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ﴾^(١)، فهذه الآية دلت على النهي عن إهلاك النفس، وهو لا يكون إلا باجتناح كل ضرر يؤدي إلى ذلك، ومعلوم أن

(١) - سورة البقرة: الآية رقم ١٩٥.

ممارسة التدخين على المدى المتوسط والبعيد تؤدي إلى أمراض مستعصية كأمراض القلب والرئتين والأورام السرطانية، وهو ما يفضي غالباً إلى إهلاك النفس وموتها^(١).

ويقول الله عز وجل: ﴿وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا﴾^(٢)، فالآية تدل على الزجر عن قتل النفس بأي طريق كان، ومن الثابت أن التدخين مضر بالصحة خصوصاً وأن علب السجائر مكتوب عليها تحذير صريح، يقضي بأن التدخين سبب رئيس لسرطان الرئة وأمراض القلب والشرابين.

وفضلاً عن الأضرار والمهالك الصحية التي تلحق بالنفس، فإن التدخين أيضاً سبب لهدر المال وضياعه، فليس هناك أي فائدة يمكن أن يجنيها المدخن غير حرق ماله والإضرار بصحته، وقد نهى الله عز وجل عن إهدار المال وإضاعته بلا فائدة معتبرة، يقول تعالى: ﴿وَكُلُوا وَاشْرَبُوا وَلَا تُسْرِفُوا﴾^(٣)، وقال أيضاً: ﴿وَلَا تُبَدِّرْ تَبْدِيرًا﴾^(٤)، ويؤيد ذلك قول الرسول صلى الله عليه وسلم: (إن الله حرم عليكم عقوق الأمهات، وواد البنات، ومنعاً وهات، وكره لكم قيل وقال، وكثرة السؤال، وإضاعة المال)^(٥).

وقد قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: (لا ضرر ولا ضرار)^(٦)، فالحديث نهى عن عموم الضرر قلّ أو كثر، والتدخين لا شك أبداً في وجود الضرر فيه على النفس والمال والعقل.

(١) - ينظر: الأدلة والبراهين على حرمة التدخين، إبراهيم محمد سرسيق، ص ٥٨، مجلة الجامعة الإسلامية، العدد الثالث ذو الحجة ١٣٩٧هـ.

(٢) - سورة النساء: الآية رقم ٢٩.

(٣) - سورة الأعراف: الآية رقم ٣١.

(٤) - سورة الاسراء: الآية رقم ٢٦.

(٥) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب في الاستقراض وأداء الديون، باب ما ينهى عن إضاعة المال، (٣/ ١٢٠)، حديث رقم ٢٤٠٨، مرجع سابق.

(٦) - سبق تخريجه ص ١٥٨.

كما قال صلى الله عليه وسلم: (من أكل ثوماً أو بصلاً فليعتزلنا وليقعد في بيته)^(١)، فالحديث هنا نهي عن الاجتماع بالمسلمين بسبب ما يخلفه أكل الثوم والبصل من رائحة كريهة مع أنهما مباحان ولهما منافع صحية، فيكون اجتماع المدخن بالمسلمين منهي عنه من باب أولى، لأن التدخين نتن الرائحة ومحرم وله أضرار صحية ظاهرة.

وإذا كان التدخين ذا أضرار صحية على النفس وسبب لهدر المال وله رائحة مؤذية وكريهة فهو إذن من الأمور المستقبحة والديئة والحبيثة التي نهي الله عز وجل عنها بقوله: ﴿وَيُحِلُّ لَهُمُ الطَّيِّبَاتِ وَيُحَرِّمُ عَلَيْهِمُ الْخَبَائِثَ﴾^(٢).

وقد أفتى سماحة أعضاء اللجنة الدائمة للبحوث العلمية والإفتاء بالمملكة العربية السعودية بتحريم التدخين بأي كيفية كانت، وذلك لأنه من الخبائث لما ينتج عنه من أضرار صحية بليغة على المدخن^(٣).

ولما سبق يظهر جلياً تحريم ممارسة التدخين في الفقه الإسلامي، سواء أكان التدخين في المطارات المدنية أم غيرها، والفقه الإسلامي بذلك أعم حمايةً وأشمل على نفس المسلم وماله من النظام السعودي الذي لم يمنع التدخين إلا في مناطق محددة كالمطارات والطائرات.

المطلب الثاني: الركن المادي.

حتى تقوم المسؤولية بحق الشخص بسبب تدخينه على متن الطائرة لا بد من قيام ركن المخالفة المادي، وأول ما يجب توافره لقيام الركن المادي هو عنصر السلوك أو الفعل المكون لمخالفة

(١) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب الأذان، باب ما جاء في الثوم الني والبصل والكرث، (١/١٧٠)، حديث رقم ٨٥٥، مرجع سابق.

(٢) - سورة الأعراف: الآية رقم ١٥٧.

(٣) - ينظر: فتاوى اللجنة الدائمة - المجموعة الأولى، تأليف اللجنة الدائمة للبحوث العلمية والإفتاء، (١٨٦/٢٢)، جمع وترتيب أحمد بن عبد الرزاق الدويش، نشر رئاسة إدارة البحوث العلمية والإفتاء.

التدخين على متن الطائرة المدنية، فلا بد أن يمارس الشخص فعل التدخين حتى يسأل عن مخالفته، وهذا الفعل يتخذ عدة صور، فمنها أن يقوم أحد الركاب باستعمال السيجارة والتدخين في دورة المياه، أو أن يقوم بالتدخين وهو جالس في مقعده.

وقد لا يكون المخالف في بعض الحالات أحد الركاب المسافرين، بل يكون أحياناً أحد أعضاء طاقم الطائرة من مضيفين أو مضيفات على سبيل المثال، فتقوم إحدى المضيفات بإشعال السيجارة والتدخين في مكان تحضير الوجبات للمسافرين بمؤخرة الطائرة، وفي بعض الفروض قد يكون المخالف هو قائد الطائرة إذا مارس التدخين مثلاً وهو في قمرة القيادة بمفرده.

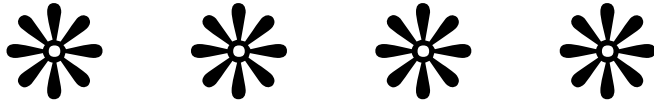
فمتى مارس المخالف سواءً أكان راكباً أم أحد العاملين بالطائرة التدخين على متن الطائرة، فإنه بذلك يكون قد قارف النشاط أو السلوك المكون للمخالفة، ويلزم بعد ذلك وقوع العنصر الثاني للركن المادي، وهو النتيجة التي حظرها النظام المتمثلة في اشتعال السيجارة بيد المخالف وقيامه باستنفادها، وبعد تحقق النتيجة لا يتبقى لاكتمال الركن المادي للمخالفة إلا العنصر الأخير وهو الرابطة السببية التي تصل بين الفعل والنتيجة، وهي تعني أن ممارسة التدخين كان بسبب اشتعال السيجارة من المدخن نفسه ليمارس التدخين.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

لا يكفي لمعاقبة المخالف أن تسند إليه ماديات المخالفة فقط، بل لا بد أن تسند إليه المخالفة كذلك معنوياً، وإذا كان الأصل والغالب في الجرائم والمخالفات وقوعها بطريق العمد، فإن مخالفة التدخين أيضاً لا تقع إلا عمدياً، ومن ثم يتمثل ركنها المعنوي في القصد الجنائي، الذي يكفي لتوافره القصد العام فقط دون الخاص؛ لأن المنظم السعودي حظر مجرد التدخين على متن الطائرة المدنية دون أن يعلق ذلك على نية خاصة لدى المدخن.

والقصد العام يتكون من العلم والإرادة، فالعلم يقتضي أن يكون المخالف عالماً بأنه على متن طائرة مدنية وأن ممارسة التدخين محظور عليها ومعاقب عليه، وأن يعلم كذلك أنه يمارس

السلوك أو النشاط المكون للمخالفة الذي سبق بيانه في المطلب السابق، أما الإرادة فهي تعني بأن يكون لدى المخالف الإرادة الصحيحة والمعتبرة شرعاً، وأن تتجه هذه الإرادة إلى مباشرة السلوك وتحقيق النتيجة، ومتى توافر القصد الجنائي العام لدى المخالف بالكيفية السابقة استحق العقوبة المقررة على المخالفة التي ارتكبتها دون أن يكون لباعث المخالف على التدخين أثر على قيام المسؤولية بحقه، فتقوم مسؤوليته عنها سواء أكان باعته على التدخين الإدمان أم لإيذاء الركاب المسافرين أم مجرد معاندة طاقم الطائرة.



المبحث الثاني: العبث بأجهزة الكشف الموجودة على متن
الطائرة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثاني: العبث بأجهزة الكشف الموجودة على متن الطائرة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

يعد المساس بأجهزة الكشف والسلامة الموجودة في الطائرة بما يؤثر على كفاءتها وقيامها بوظيفتها فعلاً محظوراً ومعاقباً عليه، هذا وقد نص نظام الطيران المدني على أن هذا السلوك يعد مخالفة موجبة للعقاب، حيث جاءت المادة الخامسة والخمسون بعد المائة بما يلي: [يعد مخالفاً كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال الآتية على متن طائرة مدنية:]، ثم أتت الفقرة (ب) بالآتي: [العبث بجهاز الكشف عن الدخان أو غير ذلك من الأجهزة المتعلقة بالسلامة الموجودة على متن الطائرة]، كما نصت لائحة ضبط ومعاينة مرتكبي الأفعال غير المشروعة على متن الطائرات المدنية في مادتها الثانية بما يلي: [يعد مرتكباً لمخالفة كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال التالية على متن طائرة مدنية في حالة طيران:]، ثم جاءت الفقرة الثالثة من ذات المادة بالآتي: [العبث بجهاز الكشف عن الدخان أو غير ذلك من الأجهزة المتعلقة بالسلامة والموجودة على متن الطائرة].

فهذه النصوص من النظام واللائحة تنص على حظر العبث بالأجهزة الموجودة على متن الطائرة المتعلقة بالسلامة بما يؤثر على قيامها بوظيفتها، وذلك من كل شخص يتواجد على متن الطائرة، حتى وإن كان من العاملين فيها، وإذا أردنا معرفة هذه الأجهزة نجد أنها جهاز كشف الدخان الموجود داخل دورات المياه أو في بقية أنحاء الطائرة، وأجهزة التنبؤ عن الحريق، وأقنعة الأوكسجين، وطفائيات الحريق، وكذلك الجاكيث الهوائي الذي يرتديه كل راكب عند تعرض الطائرة للسقوط في البحر الذي يساعد على العوم والسباحة^(١).

(١) - إفادة مجموعة من قائدي الطائرات العاملين في عددٍ من القطاعات وشركات الطيران.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

إن الطائرة لم تزود بأجهزة السلامة إلا من أجل رفع درجة الأمان لكل من يتواجد على متنها، وإضفاء حماية أكبر لهم طوال رحلتهم الجوية، والعبث بهذه الأجهزة بما يفقدها دورها في الأمان والسلامة فيه إضرار بسلامة شخص المخالف وسلامة الأشخاص الآخرين ممن هم على متن الطائرة، وقد نهي الله عز وجل عن ذلك فقال تعالى: ﴿وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ﴾^(١) كما أنه في حالة الطوارئ كنشوب حريق في الطائرة - لا سمح الله - وعدم فاعلية أجهزة كشف الدخان وإطفاء الحريق، فإن هذا الأمر يؤدي إلى هلاك الطائرة وما عليها من أرواح وممتلكات بسبب العبث بأجهزة السلامة والله عز وجل يقول: ﴿وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا﴾^(٢).

ويعد العبث بالأجهزة الموجودة على الطائرة بما يؤثر على فاعليتها تجاه سلامة وأمان الطائرة وركابها من الإفساد، حتى وإن لم تدع ضرورة إلى استخدامها، وقد نهي الله تعالى عن عموم الإفساد، حيث قال: ﴿وَلَا تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَاحِهَا﴾^(٣)، وقال سبحانه: ﴿فَهَلْ عَسَيْتُمْ إِنْ تَوَلَّيْتُمْ أَنْ تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ وَتَقَطُّعُوا أَرْحَامَكُمْ﴾^(٤)، كما وصف الله عز وجل من يضررون بمصلحة الجماعة ويفسدون في الأرض بالخاسرين، حيث قال: ﴿الَّذِينَ يَنْقُضُونَ عَهْدَ اللَّهِ مِنْ بَعْدِ مِيثَاقِهِ وَيَقْطَعُونَ مَا أَمَرَ اللَّهُ بِهِ أَنْ يُوصَلَ وَيُفْسِدُونَ فِي الْأَرْضِ أُولَئِكَ هُمُ الْخَاسِرُونَ﴾^(٥)، بل عاقبهم بالعذاب واللعنة والطرود والإبعاد، قال تعالى: ﴿وَالَّذِينَ يَنْقُضُونَ

(١) - سورة البقرة: الآية رقم ١٩٥.

(٢) - سورة النساء: الآية رقم ٢٩.

(٣) - سورة الأعراف: الآية رقم ٥٦.

(٤) - سورة محمد: الآية رقم ٢٢.

(٥) - سورة البقرة: الآية رقم ٢٧.

عَهْدَ اللَّهِ مِنْ بَعْدِ مِيثَاقِهِ وَيَقْطَعُونَ مَا أَمَرَ اللَّهُ بِهِ أَنْ يُوصَلَ وَيُفْسِدُونَ فِي الْأَرْضِ أُولَئِكَ هُمُ
اللَّعْنَةُ وَلَهُمْ سُوءُ الدَّارِ ﴿١﴾، والعقاب لا يكون إلا على فعل محرم في الشريعة الإسلامية.

ومن السنة فقد نهى رسول الله صلى الله عليه وسلم عن عموم الضرر قلّ أو كثر، وذلك في
قوله: (لا ضرر ولا ضرار)^(٢)، ولا تخفى الأضرار الناشئة عن العبث بأجهزة أمن وسلامة الطائرة
وركابها.

فهذه النصوص من الآيات الكريمة والسنة النبوية تدل على النهي عن الإفساد في الأرض
وإلحاق الضرر بالنفس أو بالآخرين ومعاقبة من يفعل ذلك، وظاهر أن من الإفساد والإضرار
العبث بأجهزة الكشف والسلامة الموجودة في الطائرة، ومن ثم يعد هذا السلوك فعلاً محظوراً في
الشريعة الإسلامية ومعاقباً عليه، والله أعلم.

المطلب الثاني: الركن المادي.

يتمثل الركن المادي لمخالفة العبث بأجهزة الكشف عن الدخان وأجهزة السلامة الأخرى -
الموجودة في الطائرة- في السلوك الإجرامي والنتيجة المحظورة والرابطة السببية، فالسلوك المكون
لهذه المخالفة يتسم بطبيعة مادية، ويتخذ عدة صور، منها أن يقوم أحد الركاب برش الماء على
جهاز كشف الدخان الموجود في دورة المياه بالطائرة، لكي يمارس تدخين السجائر مثلاً دون أن
يكتشفه أحد، أو أن يقوم الراكب بنزع أسلاك الطاقة عن جهاز كشف الدخان ليتوقف عن
العمل، ومن الصور المكونة لهذه المخالفة أن يقوم شخص على متن الطائرة بتفريغ أسطوانة
الأوكسجين لتكون فارغة منه عند الحاجة إليها، أو أن يقوم هذا الشخص بتعطيل طففاية الحريق
عن وظيفتها بأي طريقة كانت، ومن الصور أيضاً أن يقوم أحد الركاب بإحداث ثقب يؤدي

(١) - سورة الرعد: الآية رقم ٢٥.

(٢) - سبق تخريجه ص ١٥٨.

إلى تسرب الهواء من الجاكت الهوائي أو ما يسمى بسترة النجاة التي يرتديها الركاب عندما تتعرض الطائرة إلى سقوط في عرض البحر فيضطر الركاب إلى العوم والسباحة.

وبعد أن يقارف الشخص السلوك المكون لمخالفة العبث بأجهزة السلامة والأمان، فإنه يلزم بعد ذلك أن تقع النتيجة المحظورة حتى يسأل عن سلوكه، وتقع النتيجة بمجرد تأثر فاعلية هذه الأجهزة أو انعدام فاعليتها في أداء وظيفتها.

وحتى يكتمل بيان ركن المخالفة المادي لا بد من قيام الرابطة السببية بين السلوك والنتيجة، بحيث يكون وقوع النتيجة وهي انعدام أو تأثر فاعلية أجهزة السلامة عن أداء وظيفتها كان بسبب العبث الذي قام به المخالف، وأن العبث بهذه الأجهزة هو ما أثر على أداء هذه الأجهزة وكفاءتها تجاه السلامة والأمان.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

يتخذ الركن المعنوي لمخالفة العبث بأجهزة الكشف عن الدخان وبقية الأجهزة الأخرى المتعلقة بالسلامة داخل الطائرة الوضع الطبيعي والأصلي لأكثر السلوكيات المحظورة، وهو القصد الجنائي، وذلك لأن هذه المخالفة لا تقع إلا بطريق العمد.

والقصد الجنائي المطلوب في هذه المخالفة هو القصد العام دون الخاص؛ لأن النظام لم يتطلب نية خاصة لدى المخالف عند قيامه بالعبث بأجهزة السلامة داخل الطائرة.

والقصد العام يتمثل في العلم والإرادة، فالعلم يقضي بأن يكون المخالف عالماً بأن العبث بأجهزة السلامة داخل الطائرة محظور، وأن يعلم أنه يمارس السلوك المكون لهذه المخالفة، أما الإرادة فهي تقضي بأن يكون لدى المخالف الإرادة الصحيحة والمعتبرة شرعاً، وأن تتجه هذه الإرادة إلى ممارسة العبث بالأجهزة، وأن تتجه أيضاً إلى تحقيق النتيجة المحظورة المتمثلة في انقاص أو إعدام فاعلية الأجهزة تجاه دورها في السلامة والأمان.

المبحث الثالث: استعمال أجهزة إلكترونية محظورة على متن الطائرة.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الثالث: استعمال أجهزة إلكترونية محظورة على متن الطائرة.
المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

لسلامة الطائرة وتأمين أجهزتها الملاحية من التأثير أو التشويش أو انقطاع الإشارة اللاسلكية بين تلك الأجهزة فقد منع المنظم السعودي استخدام أي جهاز إلكتروني محمول، وذلك في فترات الطيران التي يكون فيها استخدام مثل هذه الأجهزة محظوراً، وهذا ما جاءت به المادة الخامسة والخمسون بعد المائة، حيث نصت على: [يعد مخالفاً كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال الآتية على متن طائرة مدنية:]، ثم أتت الفقرة ج بما يلي: [ج- تشغيل أي أجهزة إلكترونية محمولة عندما يكون ذلك محظوراً]، كما نصت اللائحة التنفيذية لضبط ومعاينة مرتكبي الأفعال غير المشروعة على متن الطائرات المدنية في مادتها الثانية على ما يلي: [يعد مرتكباً لمخالفة كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال التالية على متن طائرة مدنية في حالة طيران:]، ثم جاءت الفقرة الأولى من ذات المادة بالآتي: [١- عدم اتباع التعليمات المكتوبة أو التي يصدرها قائد الطائرة أو من ينيبه لغرض سلامة الطائرة أو سلامة أي من الأشخاص أو الممتلكات الموجودة على متنها، ومنها على سبيل المثال لا الحصر: ٣- استخدام الأجهزة الإلكترونية ذات التحكم عن بعد أو غيرها من الأجهزة الممنوع استخدامها على متن الطائرة].

فهذه النصوص من النظام واللائحة تجعل من استخدام أي من الأجهزة الإلكترونية أثناء الطيران في أوقات الحظر مخالفة تستوجب عقاب مرتكبيها.

وإذا ما أردنا معرفة الأجهزة الإلكترونية التي يحظر استخدامها في أثناء الطيران في أوقات الحظر نجد أن النظام واللائحة لم يخصصا أجهزة معينة، بل ذكرا كل الأجهزة المحمولة الممنوع استخدامها على متن الطائرة، ومن ثم يكون المرجع في تحديد نوعية الأجهزة الممنوعة هو قائد

الطائرة؛ لما له من سلطة بينها اللائحة، ومع ذلك قد يكون من الأجهزة الأكثر انتشاراً والممنوع استخدامها أثناء الطيران في أوقات الحظر جهاز الهاتف النقال و جهاز الكمبيوتر المحمول والأجهزة الذكية كالأيباد وغير ذلك من الأجهزة الإلكترونية المحمولة التي يحظرها قائد الطائرة متى رأى منها خطورة على سلامة الطيران^(١).

أما فترات حظر استخدام هذه الأجهزة أثناء الطيران فيرجع تحديدها إلى سلطة قائد الطائرة أيضاً، ولكنها غالباً ما تكون قبيل الإقلاع أو الهبوط، وبحسب نوعية الطائرة وتقنياتها، حيث إن هناك جيلاً جديداً من الطائرات متكيّفاً مع جميع الأجهزة الإلكترونية فلا تتأثر منها هذه الطائرات، بل إنها مزودة بخدمة الاتصال الهاتفي والانترنت للركاب المسافرين^(٢)، فقائد الطائرة هو صاحب السلطة في تحديد نوعية الأجهزة الممنوع استخدامها في أثناء الطيران وأوقات المنع.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

إن مخالفة استعمال أجهزة إلكترونية محظورة على متن الطائرة كغيرها من المخالفات المعاصرة التي قد لا يجد الباحث ما يجرمها من نصوص الكتاب والسنة، وهذا لا يدل أبداً على قصور في الشريعة الإسلامية، بل هو ما يعكس سعتها وشمولها وصلاحياتها لكل مكان وزمان، ويتضح ذلك جلياً إذا وجدنا أن حظر استعمال الأجهزة الإلكترونية على متن الطائرة من ولي الأمر طبقاً لقواعد السياسة الشرعية لم يكن إلا من أجل حماية الطائرة من الدمار وحفاظاً على ما هو على متنها من أرواح وممتلكات.

والشريعة الإسلامية زاخرةً بالنصوص الكثيرة من الكتاب والسنة التي تجرم السلوكيات الماسة بسلامة الأرواح والممتلكات، كما تمنع هذه النصوص كل سلوكٍ مفضٍ إلى الإخلال بهما، بل

(١) - إفادة مجموعة من قائدي الطائرات العاملين في عدد من القطاعات وشركات الطيران.

(٢) - المرجع السابق.

عدت الشريعة الإسلامية النفس والمال من الضرورات الخمس الكبرى التي لا تستقيم حياة البشرية وتنظم إلا بحمايتها ورعايتها.

ويدل على ذلك قوله تعالى: ﴿وَلَا تَقْتُلُوا النَّفْسَ الَّتِي حَرَّمَ اللَّهُ إِلَّا بِالْحَقِّ وَمَنْ قُتِلَ مَظْلُومًا فَقَدْ جَعَلْنَا لَوْلِيهِ سُلْطَانًا فَلَا يُسْرِفُ فِي الْقَتْلِ إِنَّهُ كَانَ مَنْصُورًا﴾^(١)، فهذه الآية نعت عن القتل وحرمته بغير حق، واستعمال الأجهزة الإلكترونية عندما تكون محظورة قد يؤثر ذلك على كفاءة الأجهزة اللاسلكية للطائرة، وهو ما قد يؤدي إلى هلاك الطائرة بما على متنها من أرواح وممتلكات، وحتى إذا لم تتضرر الطائرة وما على متنها من أرواح وممتلكات، فإنه لا يجوز مجرد تعريض الطائرة للخطر جراء ارتكاب هذه المخالفة؛ لأن ذلك يعد من الفساد المنهي عنه والله عز وجل يقول: ﴿وَإِذَا تَوَلَّى سَعَى فِي الْأَرْضِ لِيُفْسِدَ فِيهَا وَيُهْلِكَ الْحَرْثَ وَالنَّسْلَ وَاللَّهُ لَا يُحِبُّ الْفُسَادَ (٢٠٥) وَإِذَا قِيلَ لَهُ اتَّقِ اللَّهَ أَخَذَتْهُ الْعِزَّةُ بِالْإِثْمِ فَحَسْبُهُ جَهَنَّمُ وَلَبِئْسَ الْمِهَادُ﴾^(٢).

وقد جاء في السنة النبوية أن رسول الله صلى الله عليه وسلم قال: (إن دماءكم وأموالكم وأعراضكم عليكم حرام)^(٣)، فهذا الحديث نص في تحريم التعرض للدماء والأموال بأي طريقة كانت وبأي شكل.

فهذه النصوص السابقة من الكتاب والسنة تدل على حرمة المساس بسلامة الأرواح والممتلكات وتعريضها للخطر، سواء أكان باستعمال أجهزة إلكترونية مؤثرة على أجهزة الطائرة أو غير ذلك من السلوكيات، وهذا ما ذهبت إليه أحكام نظام الطيران المدني السعودي.

(١) - سورة الإسراء: الآية رقم ٣٣.

(٢) - سورة البقرة: الآية رقم ٢٠٥، ٢٠٦.

(٣) - سبق تخريجه ص ٩٣.

المطلب الثاني: الركن المادي.

يتمثل الركن المادي لمخالفة استعمال الأجهزة الإلكترونية المحظورة على متن الطائرة في السلوك والنتيجة المحظورة والرابطة السببية، فأما السلوك في هذه المخالفة فإنه يتسم بطبيعة مادية وبممارس بشكل إيجابي، وذلك كأن يقوم أحد الركاب ذكراً كان أو أنثى في أوقات الحظر التي تُعلن في الطائرة بتشغيل جهاز الكمبيوتر المحمول أثناء الطيران، أو يقوم بتشغيل هاتفه النقال أو أي جهاز إلكتروني آخر يتم حظر تشغيله على متن الطائرة، ولا يقتصر ممارسة السلوك المكون لهذه المخالفة على الراكب فقط، سواء أكان ذكراً أم أنثى، بل قد يمارسه قائد الطائرة أو أحد مساعديه أو غيرهما من العاملين على متن الطائرة، ومن ثم يسألون عن فعلهم.

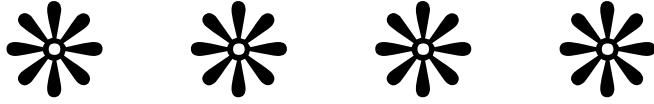
وإذا مارس المخالف السلوك المكون لهذه المخالفة فلا بد وأن تتحقق النتيجة المحظورة، وهذه النتيجة في هذه المخالفة هي التحقق الفعلي من انتقال الأجهزة الإلكترونية على متن الطائرة من وضع الإيقاف إلى وضع التشغيل في أثناء الطيران وفي فترات الحظر.

فإذا مارس المخالف السلوك وتحققت النتيجة، فإنه يجب أخيراً لقيام الركن المادي توافر الرابطة السببية بين السلوك والنتيجة، وذلك بأن يكون انتقال الأجهزة الإلكترونية المحظورة من وضع الإيقاف إلى وضع التشغيل كان المحصلة الحتمية لنشاط المخالف ولم يكن نتيجة لنشاط غيره.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

يتخذ الركن المعنوي لمخالفة استعمال الأجهزة الإلكترونية المحظورة على متن الطائرة صورة القصد الجنائي، لأنها من السلوكيات المحظورة التي لا يسأل عنها مرتكبها إلا إذا وقعت منه بطريق العمد، والقصد المطلوب في هذه المخالفة هو العام دون الخاص؛ لأن النظام لم يتطلب نية خاصة لدى المخالف عند مقارفة السلوك المكون للمخالفة.

والقصد العام يتمثل في عنصري العلم والإرادة، فالعلم هو أن يكون المخالف عالماً بأن استعمال الأجهزة الإلكترونية على متن الطائرة أثناء الطيران في فترات معينة محظور، وأن يعلم أنه يمارس السلوك المكون لهذه المخالفة، أما عنصر الإرادة فيقضي بأن يكون لدى المخالف الإرادة الصحيحة المعتبرة شرعاً، وأن تتجه هذه الإرادة إلى استعمال جهاز إلكتروني على متن الطائرة أثناء الطيران في فترة حظر، وأن تتجه كذلك إلى تحقيق النتيجة التي يحظرها النظام، وهي انتقال الأجهزة المحظورة من وضع الإيقاف إلى وضع التشغيل أثناء الطيران وفي وقت الحظر.



المبحث الرابع: رفض الجلوس في المقعد المخصص
للراكب.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الرابع: رفض الجلوس في المقعد المخصص للراكب.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

من المخالفات التي نص عليها المنظم السعودي في نظام الطيران المدني عدم جلوس الراكب في المقعد المخصص له، حيث جاءت المادة الخامسة والخمسون بعد المائة بما نصه: [يعد مخالفاً كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال الآتية على متن طائرة مدنية:]، ثم أتت الفقرة (د) بالآتي: [رفض الجلوس في المقعد المخصص....]، كما جاءت لائحة ضبط ومعاينة مرتكبي الأفعال غير المشروعة على متن الطائرات المدنية في مادتها الثانية بالآتي: [يعد مرتكباً لمخالفة كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال التالية على متن طائرة مدنية في حالة طيران:]، ثم جاءت الفقرة الأولى من ذات المادة بما نصه: [١- عدم اتباع التعليمات المكتوبة أو التي يصدرها قائد الطائرة أو من ينيبه لغرض سلامة الطائرة أو سلامة أي من الأشخاص أو الممتلكات الموجودة على متنها، ومنها على سبيل المثال لا الحصر: ١- رفض الجلوس في المقعد المخصص....].

فهذه النصوص من النظام واللائحة تحظر امتناع الراكب عن الجلوس في مقعده المخصص له، ومعلوم أن الراكب لا يتمكن من صعود الطائرة إلا بعد استصدار بطاقة الصعود على متن الطائرة (boarding pass) من المشغل الجوي، وهذه البطاقة تحتوي على مجموعة من البيانات المتعلقة بالرحلة الجوية ومن ضمن هذه البيانات رقم مقعد الراكب، ومن ثم لا تثير مقاعد الراكب في تحديدها لأصحابها اختلافاً مع الركاب أنفسهم أو مع طاقم الطائرة.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

إن اللائحة سألقة الذكر نصت على مخالفة رفض الجلوس في المقعد المخصص للراكب كأحد الأمثلة التي تعد من الأفعال المخلة بسلامة الأشخاص أو الطائرة، ومعلوم أن الطائرة أثناء

الرحلة الجوية تتعرض لمطبات هوائية أو توقف مفاجئ وسريع، وإذا صادف ذلك وقوف أحد الركاب على رجله، فإنه بذلك قد يتعرض للسقوط على الأرض أو على أحد الركاب، ما قد يسبب له ولغيره أضراراً وإصابات بليغة.

وقد نعت الشريعة الإسلامية عن كل ما يؤدي إلى الخطر أو الضرر للنفس أو الآخرين، يقول الله عز وجل: ﴿وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ وَأَحْسِنُوا إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ﴾^(١)، وجاء عن النبي صلى الله عليه وسلم: (لا ضرر ولا ضرار)^(٢)، ومما تقضي به القواعد الفقهية أيضاً أن الضرر يزال.

وفضلاً عن ذلك، فإن مجرد رفض تنفيذ أوامر وتعليمات قائد الطائرة أو من ينيبه في سبيل تحقيق أمن وسلامة الطيران يعد جريمة في النظام السعودي والفقه الإسلامي ويعاقب عليها بعقوبة تعزيرية، وقد سبق الكلام عن هذه الجريمة مفصلاً.

ولما سبق يعد رفض الراكب الجلوس في المقعد المخصص له فعلاً محظوراً في الفقه الإسلامي يستوجب العقاب، وهذا هو ما سارت عليه أحكام النظام السعودي، والله أعلم.

المطلب الثاني: الركن المادي.

من المعلوم أن المخالف لا يسأل عن فعله إلا بعد توافر الركن المادي للمخالفة التي ارتكبتها، وركن المخالفة المادي يتمثل أولاً في السلوك أو النشاط وهو في هذه المخالفة يمارس بطريق السلب أي الامتناع عن تنفيذ الفعل المأمور به، فإذا طُلب من الراكب الجلوس في المقعد المخصص له أثناء الرحلة الجوية وامتنع الراكب عن ذلك دون أن يكون له عذر معتبر، فإنه بذلك يعد مقارفاً لكامل السلوك المكون لمخالفة رفض الجلوس في المقعد المخصص للراكب.

(١) - سورة البقرة: الآية رقم ١٩٥.

(٢) - سبق تخرجه ص ١٥٨.

وبعد مقارفة السلوك المكون للمخالفة يجب لمساءلة المخالف عن فعله وقوع النتيجة التي يحظرها النظام، وهي أن يتحقق فعلياً إحجام الراكب عن تنفيذ ما أمر به من الجلوس في مقعده.

وأخيراً وحتى يكتمل ببيان الركن المادي لا بد من قيام الرابطة السببية بين سلوك المخالف والنتيجة المحظورة نظاماً، وذلك بأن يكون وقوع النتيجة التي يحظرها النظام كان بسبب عصيان المخالف، ولم يكن لسبب آخر مبيح كبدانة الراكب وضخامته، أو عطل بالمقعد يتعذر معه الجلوس عليه.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

كما تقرر سابقاً لا بد لمساءلة الشخص عن فعله أن يسند إليه الفعل معنوياً، فلا يكفي الإسناد المادي بمفرده، والركن المعنوي في مخالفة رفض الجلوس في المقعد المخصص للراكب يتمثل في القصد الجنائي، لأن هذه المخالفة لا تقع؛ ومن ثم لا يسأل عنها الفاعل إلا إذا ارتكبها بطريق العمد.

والقصد الجنائي المطلوب في هذه المخالفة القصد العام دون الخاص، وذلك لأن النظام لم يشترط نية معينة أثناء رفض الراكب الجلوس في مقعده، والقصد العام يتطلب لتوافره وجود عنصري العلم والإرادة لدى المخالف، فالعلم يقضي بأن يكون المخالف عالماً بأنه على متن طائرة في رحلة جوية، وأن يعلم أن عدم جلوسه في المقعد المخصص له عمداً وبلا مبرر يعد سلوكاً محظوراً ومعاقباً عليه، كما يلزم أن يكون المخالف عالماً بأنه يمارس السلوك أو النشاط المكون للمخالفة، أما عنصر الإرادة لدى المخالف فيقضي بأن يكون لديه الإرادة الصحيحة والمعتبرة شرعاً، وأن تتجه هذه الإرادة إلى الإحجام عن تنفيذ الفعل المأمور به، وهو جلوس الراكب في مقعده.

المبحث الخامس: رفض ربط حزام الأمان.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المبحث الخامس: رفض ربط حزام الأمان.

المطلب الأول: الركن الشرعي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام.

يعد الامتناع عن ربط حزام الأمان أثناء الطيران من المخالفات التي نص عليها نظام الطيران المدني، حيث جاءت المادة الخامسة والخمسون بعد المائة بما نصه: [يعد مخالفاً كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال الآتية على متن طائرة مدنية:]، ثم جاءت الفقرة (د) بالآتي: [د- أو رفض ربط الحزام]، كما نصت لائحة ضبط ومعاينة مرتكبي الأفعال غير المشروعة على متن الطائرات المدنية في مادتها الثانية بالآتي: [يعد مرتكباً لمخالفة كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال التالية على متن طائرة مدنية في حالة طيران:]، ثم أتت الفقرة الأولى من ذات المادة بالآتي: [١- عدم اتباع التعليمات المكتوبة أو التي يصدرها قائد الطائرة أو من ينييه لغرض سلامة الطائرة أو سلامة أي من الأشخاص أو الممتلكات الموجودة على متنها ومنها على سبيل المثال لا الحصر: ١- رفض الجلوس في المقعد المخصص أو رفض ربط حزام الأمان].

فهذه النصوص من النظام واللائحة تحظر الامتناع عن ربط حزام الأمان على عموم من يتواجد على متن طائرة أثناء الطيران إذا طلب ذلك قائد الطائرة أو من ينييه، ويلاحظ عند تجربة السفر بالطائرة أن ربط الحزام لا يكون وجوباً إلا إذا تم تشغيل المؤشرات الضوئية الخاصة بحزام الأمان الموجودة أمام مقاعد الركاب، ولا يتم تشغيل هذه المؤشرات غالباً إلا عند الهبوط أو الإقلاع وعند الاستعداد لهما.

الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه.

عندما حظر المنظم السعودي الامتناع عن ربط حزام الأمان لم يستهدف من ذلك إلا حماية المتواجدين على متن الطائرة مما قد يصيبهم من الأخطار والأضرار عندما تتعرض الطائرة لمطبات هوائية في أثناء الطيران أو توقف مفاجئ سريع أو غير ذلك من العوارض.

وامتناع الشخص ذكراً كان أم أنثى عن ربط حزام الأمان قد يؤدي إذا ما تعرضت الطائرة لسوء إلى ارتطامه بالمقعد أمامه أو بالأجسام المحيطة به أو يسقط أرضاً، وهذا يضر به وقد يؤدي إلى هلاكه، والله عز وجل يقول: ﴿وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ وَأَحْسِنُوا إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ﴾^(١)، وقال تعالى: ﴿وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا﴾^(٢).

وقد جاءت السنة النبوية متوافقة مع ذلك، حيث روي عن النبي صلى الله عليه وسلم أنه قال: (لا ضرر ولا ضرار)^(٣)، فأقواله صلى الله عليه وسلم تدل على النهي عن الضرر، وعلى إزالة دواعيه وأسبابه، ومما تقضي به القواعد الفقهية أيضاً أن الضرر يزال.

وفضلاً عن ذلك، فإن مخالفة أمر ولي الأمر بربط الحزام وعصيانه في ذلك أو فيما يسنه من الأنظمة المتوافقة مع قواعد السياسة الشرعية أمر محرم في الفقه الإسلامي وموجب للعقاب، وهذا ما سبق تقريره.

لذا فإن رفض ربط حزام الأمان ممن يتواجد على متن الطائرة أثناء الطيران فعل محظور في الفقه الإسلامي يستوجب العقاب، ويظهر هنا موافقة النظام السعودي لما جاء في الفقه الإسلامي والله أعلم.

(١) - سورة البقرة: الآية رقم ١٩٥.

(٢) - سورة النساء: الآية رقم ٢٩.

(٣) - سبق تخرجه ص ١٥٨.

المطلب الثاني: الركن المادي.

كأي مخالفة لابد من توافر الركن المادي حتى يسأل المخالف عن فعله، وهذا الركن يتمثل في ممارسة السلوك المحظور، كأن يُطلب من أحد الركاب ربط حزام الأمان فيمتنع عن ذلك ويرفض.

وطلب ربط الحزام يكون دائماً من قائد الطائرة أو ممن ينوب عنه من أعضاء طاقم الطائرة، وهذا الطلب قد يكون شفهيًا، وقد يكون مكتوبًا، إلا أن الغالب أنه يكون عبر مؤشرات تضيء كلما كان ربط الحزام واجباً.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

يتمثل الركن المعنوي لمخالفة ربط حزام الأمان في القصد الجنائي، الذي يكفي لتوافره القصد العام بعنصره العلم والإرادة، فالعلم يقتضي أن يكون المخالف عالماً بأن النظام يحظر الامتناع عن ربط حزام الأمان عند طلب ذلك على متن طائرة مدنية أثناء الطيران، وأن يعلم أنه يمارس السلوك المكون لهذه المخالفة، أما عنصر الإرادة، فهو يقضي بأن يكون لدى المخالف الإرادة الصحيحة والمعتبرة شرعاً، وأن تتجه هذه الإرادة إلى الإحجام والامتناع عن ربط حزام الأمان المأمور به نظاماً.

المبحث السادس: المخالفات اليسيرة التي ترتكب على متن الطائرة المدنية في المعاهدات والاتفاقيات الدولية.

في المباحث السابقة من هذا الفصل تكلمت عن عدة مخالفات ترتكب على متن الطائرة، وهذه المخالفات هي التدخين على متن الطائرة المدنية، والعبث بأجهزة الكشف الموجودة بداخلها، واستعمال أجهزة إلكترونية محظورة على متنها، ورفض الراكب الجلوس في المقعد المخصص له، أو رفضه لربط حزام الأمان.

وقد بينت ما أمكن الأحكام النظامية والفقهية لهذه المخالفات، ومن الزيادة في التوضيح لهذه المخالفات، فقد رأيت أن أتطرق إلى ما أشير إلى هذه المخالفات في نصوص الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها المملكة، إلا أنني لم أر نصوصاً تحظر ممارسة السلوكيات السابقة أو تعاقب عليها في ضوء الاتفاقيات الدولية، ولم أجد سوى ما ذكرته سابقاً من نصوص نظام الطيران المدني السعودي ولائحة ضبط ومعاينة مرتكبي الأفعال غير المشروعة على متن الطائرات المدنية الصادرة بقرار مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني.

وهذا يأتي انطلاقاً من الحق السيادي الذي يملكه المنظم السعودي في سن الأنظمة واللوائح الداخلية التي تجرم وتعاقب على بعض السلوكيات بغض النظر عن كون هذه السلوكيات مجرمة في الأنظمة الدولية أو لم تكن كذلك، وذلك طبقاً لما تمليه أحكام السياسة الشرعية وقواعدها العامة.

الباب الثاني: مراحل الدعوى الجزائية لمخالفة نظام الطيران
المدني.

الفصل الأول: مرحلة الضبط الجنائي.

الفصل الثاني: مرحلة التحقيق الجنائي.

الفصل الثالث: الحكم في الدعوى الجنائية.

الباب الثاني: مراحل الدعوى الجزائية لمخالفة نظام الطيران المدني.

تكلمت في الباب السابق عن جميع السلوكيات محل هذا البحث التي حظرها نظام الطيران المدني السعودي وجعل منها ما هو جريمة وما هو مخالفة، وذلك من حيث أركانها الثلاثة، الشرعي والمادي والمعنوي، وكان كلامي عنها من الناحية النظامية والفقهية معاً، ومعلوم أن لكل جريمة أو مخالفة جهة تتولى ضبط مرتكبيها، وجهة ثانية تتولى التحقيق معهم، وجهة أخرى تختص بمحاكمتهم، لذا سأتناول في هذا الباب مراحل الدعوى الجنائية على النحو التالي:-

الفصل الأول: مرحلة الضبط الجنائي.

الفصل الثاني: مرحلة التحقيق الجنائي.

الفصل الثالث: الحكم في الدعوى الجنائية.

الفصل الأول: مرحلة الضبط الجنائي.

المبحث الأول: الاختصاص الدولي لضبط مخالفة نظام الطيران المدني.

المبحث الثاني: اختصاص الضبط الجنائي لمخالفة نظام الطيران المدني في النظام السعودي.

المبحث الثالث: السلطات المختصة بالضبط الجنائي وإجراءاتها في النظام السعودي.

المبحث الرابع: موقف الفقه الإسلامي من مرحلة الضبط الجنائي.

الفصل الأول: مرحلة الضبط الجنائي.

مقدمة

يعد الضبط الجنائي أولى مراحل تحريك الدعوى الجنائية على الجناة ولا أعني به الضبط الإداري الذي يهدف إلى استتباب النظام العام بين أفراد المجتمع ووقايتهم من الإضرار، بل أقصد به ما يسمى أيضاً بالضبط القضائي الذي يهدف إلى تعقب الجناة بعد ارتكابهم لجرائمهم^(١)، وعُرف الضبط الجنائي بأنه: "البحث عن مرتكبي الجرائم، وضبطهم، وجمع المعلومات، والأدلة اللازمة، للتحقيق وتوجيه الاتهام"^(٢).

وقد لا تثير مرحلة الضبط من حيث الاختصاص إشكالاً عندما ترتكب إحدى جرائم أو مخالفات الطيران المدني داخل إقليم المملكة، بل يثور ذلك على سبيل المثال عندما تُرتكب هذه الجرائم والمخالفات على متن طائرات مدنية سعودية الجنسية، وهي في مكان لا يتبع لأي دولة كأعالي البحار، أو عندما تُرتكب على الطائرات السعودية داخل أقاليم دولة أجنبية، فما النصوص الجنائية التي ستسري على تلك الوقائع؟

وللإجابة عن هذا التساؤل وغيره سأتناول بإذن الله في هذا الفصل اختصاص الضبط في الاتفاقيات الدولية في مبحث أول، ثم الاختصاص في نظام الطيران المدني السعودي في مبحث ثانٍ، وفي مبحث ثالث سأبين السلطات المختصة بالضبط وإجراءاتها، وأخيراً موقف الفقه الإسلامي من مرحلة الضبط الجنائي في مبحث أخير.

(١) - ينظر: المرصفاوي في أصول الإجراءات الجنائية، حسن صادق المرصفاوي، ص ٢٥٢، طبعة ١٩٩٦م، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية.

(٢) - الإجراءات الجنائية في المملكة العربية السعودية، سعد بن محمد علي، ص ٤٥، طبعة ١٤٣٢هـ، مطابع الحميضي، بدون دار نشر.

المبحث الأول: الاختصاص الدولي لضبط مخالفة نظام الطيران المدني.

قد لا تثير الجرائم المرتكبة خارج الطائرة صعوبات عملية في تحديد دولة الاختصاص، باعتبار أن هذه الجرائم مثل تلك التي تقع على أرض المطارات تخضع لقانون إقليم الدولة التي حدثت فيها الجريمة، أما بخصوص الجرائم التي تقع على متن الطائرة، فهو ما يثور فيه الإشكال، فبطبيعة الحال تقوم الطائرات المدنية بدورها في النقل الجوي، وهي في سبيل ذلك تخترق أجواء مختلفة فتحلق في أقاليم دول متعددة، أو فوق بحار وأتجار قد لا تنتمي إلى أي دولة ما، وهذا التنوع في الأجواء التي تمر بها الطائرة يثير التساؤل عن أي الدول التي ينعقد لها الاختصاص بضبط الجرائم والمخالفات التي ترتكب على متن هذه الطائرة خلال رحلاتها الجوية لتطبيق نظامها الداخلي، وقد تعددت آراء شراح الأنظمة في ذلك.

فالرأي الأول: يؤيد قانون الدولة التي حدثت الواقعة فوق إقليمها، وهو ما يطلق عليه (قانون دولة السطح)، ومقتضاه هو تطبيق نظام الدولة التي كانت تحلق في أجوائها الطائرة لحظة حدوث الواقعة، وأساس هذا الرأي مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي أسوة بسيادتها على إقليمها ومياهها الإقليمية، وواجه هذا الرأي نقداً في محله، وهو انتفاء تطبيق قانون الدولة في حالة حدوث الوقائع على متن الطائرة، وهي في أجواء غير تابعة لأحد، كالأجواء فوق أعالي البحار مثلاً، ويترتب على ذلك إفلات الجناة من العقاب، وفضلاً عن ذلك، فإنه من المتصور حدوث وقائع لا تهم الدولة صاحبة الفضاء، ولا تمس أمنها لا من قريب ولا من بعيد، ما لا يدفعها إلى اتخاذ إجراء نظامي صارم ضد مرتكبي الواقعة^(١).

والرأي الثاني: يشجع تطبيق قانون دولة المهبوط، وبمقتضاه يتم تطبيق قانون الدولة التي ترسو فيها الطائرة بعد حدوث الواقعة مباشرة، وأساس هذا الرأي هو الاعتبارات العملية من حيث سهولة قيام الدولة التي ترسو على إقليمها الطائرة بجمع الأدلة والمعينة بشكل فوري، وقد وُجه

(١) - ينظر: القانون الجوي، سميحة القليوبي، ص ٦٤، مرجع سابق.

النقد لهذا الرأي بأنه قد لا يكون في الواقعة المرتكبة على متن الطائرة ما يشكل مساساً بأمن دولة الهبوط أو أحد رعاياها، فتجد الدولة عدم حاجتها إلى التدخل^(١).

أما الرأي الثالث: فقد ذهب بعض شراح الأنظمة إلى ترجيح قانون علم الطائرة -أي قانون جنسية الطائرة- وقد أيد هذا الرأي كثير من شراح الأنظمة، نظراً لما يتميز به من السهولة والوضوح في معرفة المختص من الدول بضبط الجرائم أو المخالفات المتعلقة بنظام الطيران المدني، إلا أنه لم يسلم أيضاً من النقد لعدة أسباب منها: أنه من الصعب النظر إلى الطائرة باعتبارها جزءاً من إقليم الدولة التي تحمل جنسيتها، خصوصاً إذا كان الجاني والمجني عليه كلاهما لا ينتميان بجنسيتهما إلى جنسية الطائرة، كما يمكن من جهة أخرى أن تمس الجريمة أمن دولة السطح، وهنا يتعين تغليب اختصاص هذه الدولة الأخيرة على اختصاص دولة جنسية الطائرة^(٢).

والرأي الرابع: يرى تطبيق قانون دولة إقلاع الطائرة، وبمقتضاه يتم تطبيق قانون الدولة التي بدأت الطائرة منها رحلتها الجوية، ووجه إلى هذا الرأي النقد ذاته الموجه إلى الرأي القائل باختصاص دولة الهبوط^(٣).

ولعل الرأي الخامس هو الرأي السائد، حيث جمع بين معيار قانون علم الطائرة ومعيار قانون السطح، وبهذا الرأي يطبق قانون علم الطائرة باعتباره امتداداً لإقليم الدولة التي تحمل جنسيتها على ما يقع على متنها من جرائم في الأجواء غير التابعة لدولة ما، أما ما يقع على متنها من

(١) - ينظر: المرجع السابق.

(٢) - ينظر: القانون الجوي -قانون الطيران التجاري-، أبو زيد رضوان، ص ٨٥، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: القانون الجوي، سميحة القليوبي، ص ٦٤، مرجع سابق.

جرائم في إقليم دولة معينه، فإنها تخضع لقانون دولة السطح، وهو قانون إقليم الدولة التي كانت الطائرة تحلق في أجوائها لحظة وقوع الجريمة^(١).

وإزاء تضارب هذه الآراء وعدم اتفاقها على رأي واحد، وبعد أن استشعر المجتمع الدولي خطورة عدم وضوح القواعد التي تحكم اختصاص الدول في ضبط الجرائم المرتكبة على متن الطائرات، وإفلات الجناة نتيجة لذلك؛ اتجه المجتمع الدولي إلى إبرام الاتفاقيات من أجل تحديد اختصاص الدول في سبيل مكافحة السلوكيات الماسة بسلامة الطيران المدني.

وأول هذه الاتفاقيات الدولية هي اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، حيث قضت بأن الاختصاص ينعقد لدولة تسجيل الطائرة فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متنها^(٢)، وينعقد الاختصاص لها بغض النظر عن جنسية الجاني والمجني عليه، وعن مكان تواجد الطائرة لحظة ارتكاب الجريمة، أهو في البحار العالية، أم فوق إقليم غير تابع لسيادة أي دولة، أم فوق إقليم إحدى الدول^(٣).

وقضت الاتفاقية بعدم استبعادها لأي اختصاص جنائي يمارس وفقاً للقانون الوطني لأي دولة^(٤)، ولم تحدد الاتفاقية الدولة التي لا يُستبعد قانونها الوطني فهي دولة التسجيل أم دولة الهبوط أم دولة الإقلاع، أم الدولة التي ينتمي إلى جنسيتها الجاني أو المجني عليه، ومع ذلك يبدو أن المقصود من نصوص الاتفاقية هو التأكيد على اختصاص دولة التسجيل في ضبط

(١) - ينظر: المرجع السابق ص ٦٥.

(٢) - ينظر: الفقرة ١، المادة ١، اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: الحماية الجنائية لوسائل النقل الجوي والبحري، حمدي حسن النهري، ص ٢٥٧، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق من جامعة القاهرة عام ٢٠١٣م.

(٤) - ينظر: الفقرة ٣، المادة ٣، اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م، مرجع سابق.

الجرائم التي تقع على متن الطائرات، وهذا ما يتفق مع المفهوم العام للمادة الثالثة من الاتفاقية ويمنع التضارب^(١).

وتأكيداً للاختصاص الأصيل لدولة تسجيل الطائرة، فقد منعت الاتفاقية أي دولة متعاقدة إذا لم تكن دولة التسجيل التعرض لأي طائرة مدنية في حالة طيران من أجل أن تمارس اختصاصها الجنائي إلا في الحالات الاستثنائية التالية:

أ- أن يكون للجريمة أثر على إقليم تلك الدولة.

ب- أن تكون الجريمة قد ارتكبتها مواطن من تلك الدولة، أو شخص يقيم فيها بصفة دائمة، أو ارتكبت ضده.

ج- أن تمس الجريمة أمن تلك الدولة.

د- أن تشكل الجريمة انتهاكاً لأي قواعد أو أنظمة سارية في تلك الدولة، وتتعلق بالطيران أو بتحركات الطائرة.

هـ- أن تكون ممارسة هذا الاختصاص ضرورية لتأكيد مراعاة تلك الدولة لأي التزام يفرضه عليها اتفاق دولي متعدد الأطراف^(٢).

وبعد سبع سنوات على إبرام اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م التي جعلت الاختصاص الأصيل لدولة تسجيل الطائرة بالنسبة للجرائم الواقعة على متنها واستثناءً من ذلك في حالات معينة يكون الاختصاص لدول أخرى؛ فقد تحرك المجتمع الدولي نحو إبرام اتفاقية أخرى توسع من نطاق الدول التي ينعقد لها الاختصاص القضائي على ما يرتكبه الجناة، على ألا يخل ذلك بطبيعة

(١) ينظر: الجرائم التي تقع على الطائرات في القواعد الدولية وقانون دولة الإمارات، محمد راشد النعبي، ص ٨٢، مرجع سابق.

(٢) ينظر: المادة ٤، اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م، مرجع سابق.

الحال بمبدأ (عدم محاكمة المتهم مرتين على فعل واحد)، وبالفعل أبرمت اتفاقية لاهاي الدولية عام ١٩٧٠م وتضمنت تغييراً في تأسيس قواعد الاختصاص للدول المتعاقدة في ضبط ومعاينة مرتكبي جرائم خطف الطائرات وأعمال العنف الموجهة ضد الركاب والطاقم.

فقضت اتفاقية لاهاي ١٩٧٠م بأن تتخذ جميع الدول المتعاقدة الإجراءات الضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي ضمن قوانينها الوطنية بالنسبة لجرائم خطف الطائرات وأعمال العنف الأخرى الموجهة ضد الركاب والطاقم، وذلك في الحالات التالية^(١):

- ١- عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة.
- ٢- عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت الجريمة على متنها في إقليم تلك الدولة والجاني المشتبه فيه ما يزال على متنها.
- ٣- عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون مركز أعماله الرئيس في تلك الدولة، أو تكون له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن له مركز بها.
- ٤- عند تواجد المتهم على إقليمها ولم تقم بتسليمه للدول المشار إليها في الفقرات السابقة.

كما أفسحت اتفاقية لاهاي ١٩٧٠م أمام القوانين الوطنية للدول تأسيس الاختصاص القضائي لها في غير الحالات التي ذكرتها^(٢)، وفي ذلك توسيع لنطاق الاختصاص للدول المتعاقدة التي لها الحق في ممارسة الاختصاص القضائي، ويبدو أن ذلك تبغى به الاتفاقية التعقب أكثر وإحكام السيطرة بشدة على الجناة لضبطهم ومعاقتهم، والحيلولة دون هروبهم، ويلاحظ أيضاً حرص واضعي الاتفاقية على المساواة بين تلك الدول وعدم إرساء قاعدة يمكن من خلالها تقرير أولوية لإحدى الدول في ممارسة الاختصاص القضائي، وبذلك تصبح جميع

(١) - ينظر: المادة ٤، اتفاقية لاهاي ١٩٧٠م، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: الفقرة ٣، المادة ٤، اتفاقية لاهاي ١٩٧٠م، مرجع سابق.

الدول التي حددتها الاتفاقية في مادتها الرابعة صاحبة اختصاص في ضبط الجريمة ومعاينة مرتكبها، وهو ما قد يؤدي إلى انتهاك مبدأ (عدم محاكاة المتهم مرتين على فعل واحد)^(١).

وبعد وقت قصير على إبرام اتفاقية لاهاي ١٩٧٠م ظهرت الحاجة الشديدة إلى إبرام اتفاقية دولية جديدة تتضمن تجريم بعض السلوكيات التي لم تكن مجرمة في الاتفاقيات السابقة، مع قيامها بتعديلات بسيطة على قواعد الاختصاص القضائي التي نصت عليها اتفاقية طوكيو ولاهاي، وهذه الاتفاقية هي اتفاقية مونتريال بشأن قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة عام ١٩٧١م، حيث ألزمت الاتفاقية جميع الدول المتعاقدة باتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لمباشرة الدول لاختصاصها في الجرائم، وذلك في الحالات التالية:-

١- عندما ترتكب الجريمة داخل الحدود الإقليمية للدولة.

٢- عندما ترتكب الجريمة ضد أو على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة.

٣- عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة في إقليم تلك الدولة وما يزال المتهم على متنها.

٤- عندما ترتكب الجريمة ضد طائرة أو على متن طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون مركز أعماله الرئيس في تلك الدولة، أو تكون له إقامة فيها، إذا لم يكن له فيها مثل هذا المركز.

٥- إذا تواجد المتهم في إقليمها ولم تقم بتسليمه طبقاً للمادة الثامنة من الاتفاقية للدول المشار إليها في البنود الأربعة السابقة، وذلك بالنسبة للجرائم المذكورة في الفقرات الفرعية (أ)، (ب)، (ج)، من الفقرة ١، من المادة الأولى، وبالنسبة أيضاً للجرائم المذكورة في الفقرة ٢ من

(١)- ينظر: دور الشرطة في حماية أمن الطيران المدني، إيهاب سيد العماوي، ص ٩٧، مرجع سابق.

نفس المادة. ولم تشأ اتفاقية مونتريال استبعاد أي اختصاص جنائي يمارس وفقاً للقوانين الوطنية للدول المتعاقدة^(١)، وذلك سعياً منها إلى إحكام السيطرة على الجناة لضبطهم ومعاقبتهم.

ونظراً لتعدد الحالات التي تُلزم الدول الموقعة على اتفاقية مونتريال ١٩٧١م ممارسة الاختصاص القضائي في حق الجناة، وتوقعاً لحدوث أي خلاف حول تفسير أو تطبيق معاهدة مونتريال فإنه ينبغي للدول المتنازعة اللجوء إلى التفاوض أو التحكيم قبل اللجوء إلى القضاء^(٢)، وفي هذا الشأن قضت اتفاقية مونتريال بأن على الدول المتنازعة بشأن يتعلق بتطبيق أو تفسير الاتفاقية إحالة النزاع إلى التحكيم بناء على طلب إحدى الدول، وذلك عند تعذر حله عن طريق التفاوض، وإذا لم يتم الاتفاق على هيئة التحكيم في غضون ستة أشهر من طلب الإحالة إلى التحكيم، فإنه يجوز لأي طرف من هؤلاء الأطراف إحالة النزاع إلى محكمة العدل الدولية بموجب طلب يقدم وفق نظامها^(٣).

ولما تفرضه الاتفاقيات الثلاثة السابقة من التزام الدول الموقعة بتأسيس اختصاصها القضائي على الجرائم ضمن قوانينها الوطنية، ولما كانت المملكة العربية السعودية إحدى الدول الموقعة على تلك الاتفاقيات فقد أصدر المنظم السعودي نظاماً خاصاً ينظم جميع نواحي مرفق الطيران المدني بما في ذلك الاختصاص القضائي للمملكة على الجرائم والمخالفات المتعلقة بالمرفق، وذلك وفاءً منه للالتزامات المقررة تجاه المجتمع الدولي، وهذا ما سأتناوله بإذن الله في المبحث التالي.

(١) - ينظر: المادة ٥، اتفاقية مونتريال ١٩٧١م، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: مكافحة الجرائم ضد الطائرات، عبد الكريم أبو الفتوح، ص ٣٥، طبعة ١٤١٨هـ، دار النهضة العربية، القاهرة.

(٣) - المادة ١٤، اتفاقية مونتريال ١٩٧١م، مرجع سابق،

المبحث الثاني: اختصاص الضبط الجنائي لمخالفة نظام الطيران المدني في النظام السعودي.

في المبحث السابق رأينا كيف أن الاتفاقيات الدولية التي مر ذكرها ألزمت الدول المتعاقدة بتأسيس اختصاصها القضائي بالنسبة للأفعال الموجهة ضد سلامة مرفق الطيران المدني، وذلك وفق قواعد ومعايير تدرجها الدول المتعاقدة ضمن قوانينها الوطنية بما لا يخالف تلك التي نصت عليها الاتفاقيات وسبق إيرادها.

وبما أن المملكة العربية السعودية إحدى الدول التي وقعت على الاتفاقيات الدولية المشار إليها في المبحث السابق، ووفاءً من المنظم السعودي بالتزاماته التي قضت بها هذه الاتفاقيات، فقد صدر عام ١٤٢٦هـ نظام الطيران المدني، وتضمن الحالات التي ينعقد معها الاختصاص الجنائي للمملكة العربية السعودية بالنسبة للأفعال الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، كما صدر أيضاً البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني الذي تتولى وتشرف على تنفيذه الهيئة العامة للطيران المدني ليعكس مضامين نصوص النظام السعودي والاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها المملكة بما في ذلك الحالات التي ينعقد معها الاختصاص للمملكة، وهذه الحالات هي (١):-

١- إذا ارتكب الجاني جريمة في إقليم المملكة: وفي هذه الحالة أخذ المنظم السعودي بمبدأ إقليمية قانون العقوبات انطلاقاً من سيادة الدولة على إقليمها، ولم يهتم النظام طبقاً لهذا المبدأ بمكان ارتكاب الجريمة من الإقليم مادامت قد وقعت داخله، فلا فرق بين ارتكاب الجرم على أرض المطارات، أو على متن طائرة رابطة على أرضه، أو على متن طائرة تجوب الأجواء التي تعلق الإقليم، وذلك بغض النظر أيضاً عن كون الطائرة في رحلة داخلية أم رحلة دولية، أو

(١) - ينظر: المادة ١٧٢، نظام الطيران المدني، مرجع سابق. المادة ١، الفقرة ٤، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، مرجع سابق.

كانت مسجلة في المملكة أو خارجها، وسواء أكان تشغيل الطائرة من شخص يحمل الجنسية السعودية أم لا يحملها مادام الجرم قد ارتكبه الجاني داخل إقليم المملكة.

٢- إذا ارتكب الجاني جريمة على متن طائرة مسجلة في المملكة أو ضدها: بالإضافة إلى مبدأ إقليمية قانون العقوبات الذي أخذ به المنظم السعودي في الحالة السابقة؛ فإنه في هذه الحالة أخذ أيضاً بمبدأ قانون علم الطائرة - أي قانون جنسية الطائرة - وبذلك ينعقد اختصاص المملكة على الجرائم والمخالفات الماسة بأمن وسلامة الطيران طبقاً لذلك؛ إذا ارتكبت الجريمة على متن طائرة مسجلة في المملكة أو ضدها، بغض النظر عن مكان تواجد الطائرة لحظة ارتكاب الجريمة أو المخالفة مادامت الطائرة مسجلة في المملكة، فيستوي الأمر أن يكون مكان الطائرة داخل إقليم المملكة أو كان فوق إقليم إحدى الدول أو كانت الطائرة في منطقة غير خاضعة لسلطة أي دولة كأعالي البحار، وينعقد أيضاً الاختصاص للمملكة بغض النظر عن مكان تواجد الجاني أهو على متن الطائرة المسجلة بالمملكة التي ارتكب فيها جرمته أم خارجها، وإذا كان خارج الطائرة فلا فرق بين وجوده داخل الأراضي السعودية أم في دولة أخرى.

٣- الحالة الثالثة هي إذا هبطت الطائرة التي وقعت فيها الجريمة في أحد مطارات المملكة ولا يزال المتهم على متنها: في هذه الحالة يتجسد ما اتجه إليه النظام السعودي من إعمال قانون دولة الهبوط على كل ما يخل بأمن الطيران المدني وسلامته، وذلك للاعتبارات العملية التي سبق ذكرها والمتمثلة في سهولة القبض على المتهم وسرعة جمع الأدلة على الاتهام والمعاينة وغيرها من الإجراءات الجنائية التي يمكن اتخاذها بشكل فوري.

٤- ينعقد الاختصاص للمملكة أيضاً عند ارتكاب الجريمة ضد أو على متن طائرة مؤجرة دون طاقم إلى مستأجر يكون مقر عمله الرئيس في المملكة أو تكون له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن له فيها مثل هذا المركز.

٥- إذا تم ارتكاب الجريمة على متن طائرة يشغلها سعودي في مكان غير خاضع لأي سلطة: أدخل المنظم السعودي ضمن الحالات السابقة التي ينعقد معها اختصاص المملكة على الأفعال الماسة بأمن وسلامة الطيران؛ حالة ارتكاب الجرم على متن طائرة غير مسجلة في المملكة، ولكن الشخص القائم بتشغيلها سعودي الجنسية، وذلك فقط إذا كانت الطائرة لحظة ارتكاب الجرم في مكان غير خاضع لسلطة أي دولة كأعالي البحار مثلاً.

٦- عند وجود المتهم بارتكاب الجريمة في إقليم المملكة.

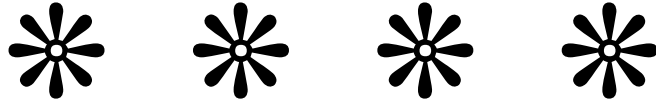
٧- عند ارتكاب الجريمة في أي حالة أخرى تباشر فيها إحدى السلطات اختصاصها على الجريمة بمقتضى الأنظمة المعمول بها في المملكة.

فهذه سبع حالات ينعقد معها الاختصاص الجنائي للمملكة متى توافرت إحداها، ويتضح أن المنظم السعودي أراد بزيادة هذه الحالات توسيع نطاق اختصاص المملكة على كل ما يقع مخلاً بأمن الطيران وسلامته من جرائم ومخالفات، في خطوة تهدف إلى إحكام السيطرة على الجناة وتعقبهم والحيلولة دون إفلاتهم من العقاب.

ويلاحظ على المنظم السعودي أنه سكت عن شمول اختصاص المملكة لإحدى الحالات التي ذُكرت في الاتفاقيات الدولية سابقاً، ولا أعلم لماذا، وهذه الحالة هي إذا ارتكب الجريمة أو المخالفة شخص يحمل الجنسية السعودية ولو كان ذلك داخل إقليم إحدى الدول، فهل ينعقد حينئذ الاختصاص للمملكة باعتبار أن الجاني من رعاياها أم لدولة الإقليم باعتبار أن الجريمة وقعت داخله؟^(١).

(١)- ينظر: جريمة اختطاف الطائرات المدنية في الفقه الإسلامي والنظام السعودي، علي عبد الله الشهري، ص ٩٤، مرجع سابق.

ومتى انعقد الاختصاص الجنائي للمملكة العربية السعودية في ضوء ما سبق على ضبط الجريمة أو المخالفة ومعاقبة الجاني؛ فإنه حينئذ تبدأ مهمة السلطات السعودية المختصة بمباشرة اختصاصها النظامي في هذا الشأن، وهذا ما سأتناوله إن شاء الله في المبحث القادم.



المبحث الثالث: السلطات المختصة بالضبط الجنائي وإجراءاتها في النظام السعودي.

تطرق النظام السعودي المتمثل في نظام الطيران المدني إلى عددٍ من الأشخاص والجهات الذين يقع عليهم واجب مباشرة اختصاصهم النظامي في الضبط الجنائي لمخالفة نظام الطيران المدني، كما منحهم النظام سلطات معينة يتخذونها وفق الإجراءات النظامية، وهؤلاء الأشخاص والجهات هم ممثلو الهيئة العامة للطيران المدني ممن حولوا سلطة الضبط الجنائي من إدارة الهيئة، وقائدي الطائرات، وهناك أجهزة أمنية أخرى في المطار مختصة بالضبط الجنائي أيضاً؛ لذا سأحدث عن هؤلاء الأشخاص والجهات في ثلاثة مطالب.

المطلب الأول: ممثلو الهيئة العامة للطيران المدني.

لقد منح نظام الطيران المدني صفة الضبط الجنائي لبعض موظفي الهيئة العامة للطيران المدني الذين يجري اختيارهم لهذه المهمة من إدارة الهيئة، وذلك للتصدي لكل مخالفة للنظام أو اللوائح أو القرارات المنظمة لمرفق الطيران، حيث نص على: [يكون لممثلي الهيئة الذين يحدددهم رئيس الهيئة صلاحية ضبط مخالفات أحكام هذا النظام أو لائحته أو القرارات أو التعليمات أو القواعد المنفذة لها]^(١).

ومن ثم يكون ممثلو الهيئة من رجال الضبط الجنائي وفي مركزٍ مساوٍ لمركزهم النظامي، ويؤكد ذلك ما نص عليه نظام الإجراءات الجزائية، حيث حدد الأشخاص والجهات الموكول إليهم القيام بأعمال الضبط الجنائي، وذكر منهم الموظفين والأشخاص الذين حولوا صلاحيات

(١) - المادة ١٦٢، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

الضبط الجنائي بموجب أنظمة خاصة بهم^(١)، وهو ما ينطبق على ممثلي الهيئة المخول لهم سلطة الضبط الجنائي بموجب نظام الطيران المدني.

ومن أجل مباشرة ممثلي الهيئة لاختصاصهم في الضبط الجنائي، فقد منح نظام الطيران المدني لممثلي الهيئة المعتمدين سلطة الدخول في أي وقت إلى أي مكان عمل تابع للمشغل الجوي، وذلك للتفتيش والمراقبة على تنفيذه للمواصفات التشغيلية والأنظمة والتعليمات النافذة في المملكة، ولهم سلطة إيقاف أي رحلة أو خط جوي إذا ظهر أن مستوى التشغيل مخالف للأنظمة والمعايير المتبعة^(٢).

كما يحق لممثلي الهيئة الدخول إلى مكاتب وأماكن شركات ومؤسسات النقل الجوي التي تمارس نشاطها من مقارٍ تتخذها داخل المملكة، سواءً الوطنية منها أو الأجنبية، وكذلك شركات ووكالات الشحن الجوي والخدمات الأرضية للطائرات، من أجل التفتيش عليها ومراقبتها في تنفيذ ما تقضي به أحكام التراخيص أو التصاريح أو الإجازات الممنوحة لهم لممارسة نشاطها. ويحق لهؤلاء الممثلين في سبيل ذلك الاطلاع على أي وثائق أو مستندات يرونها ضرورية لإجراء التفتيش ولإزالة لاكتشاف المخالفات لأحكام النظام أو التراخيص أو التصاريح أو الإجازات الممنوحة من الهيئة^(٣).

المطلب الثاني: قائد الطائرة.

قائد الطائرة هو الشخص الذي يتولى قيادتها، وهو على متنها يمثل المشغل للطائرة، ويعد صاحب الكلمة العليا في كل شؤون الطائرة أثناء رحلتها الجوية وأهم أشخاص الملاحة الجوية، ويعتبر عميد أفراد الطاقم، وذلك لما يتمتع به من سلطات واسعة؛ يباشرها بعيداً عن سلطات

(١) - ينظر: الفقرة ٧، المادة ٢٦، نظام الإجراءات الجزائية الصادر بالمرسوم الملكي رقم ٢/م وتاريخ ١/٢٢/١٤٣٥هـ.

(٢) - ينظر: المادة ١٠٠، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المادة ١٧، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

الدولة ورقابة المشغل الجوي، وبياسر قائد الطائرة نوعين من الاختصاصات، الأولى: يباشرها بوصفه تابعاً وممثلاً للمشغل الجوي كالاختصاصات الفنية أو التجارية، فالفنية مثل الطيران طبقاً لقواعد الجو والالتزام ببرنامج الرحلة الجوية والتأكد من تزويد الطائرة بالوقود ونحو ذلك، أما التجارية فهي مثل إبرام العقود والتصرفات اللازمة لإدارة الطائرة واستغلالها بشكل أمثل نيابة عن المشغل، وأما النوع الثاني من اختصاصات قائد الطائرة وهو ما يعيننا هنا فهي ما يباشره بوصفه ممثلاً للسلطة العامة باعتباره يمثل الدولة في حفظ الأمن والنظام على متن الطائرة التي يخلق بها بعيداً عن سلطانها^(١).

وقد ألزم النظام مشغل الطائرة ألا يقوم باستخدامها في رحلة جوية إلا بعد أن يعين أحد الطيارين قائداً لها يكون مسؤولاً عن سلامتها وسلامة كل ما على متنها، كما ألزم جميع المتواجدين على متن الطائرة من ركاب أو عاملين بتنفيذ أوامر وتعليمات قائد الطائرة لضمان سلامتها وحمولتها^(٢).

ولذلك فقد منح النظام لقائد الطائرة عدة سلطات يمارسها من أجل الحفاظ على سلامة الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال، وهذه السلطات هي:

١- "يجوز لقائد الطائرة إذا اعتقد لأسباب معقولة أن شخصاً على متن الطائرة -وهي في حالة طيران- قد ارتكب أو يشرع بارتكاب إحدى الجرائم المنصوص عليها في هذا الباب، أو أي فعل يعرض أو قد يعرض للخطر سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال على متنها، أو يعرض للخطر حسن النظام والانضباط على متنها؛ أن يتخذ تجاه هذا الشخص ما يراه من تدابير ضرورية ووقائية بما فيها تقييد الحرية"^(٣).

(١)- القانون الجوي الخاص، عبد الفضيل محمد أحمد، ص ١٧٦ وما بعدها، مرجع سابق.

(٢)- ينظر: المادة ١٠٢، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٣)- الفقرة ١، المادة ١٥٧، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

فهذا النص منح قائد الطائرة اتخاذ الإجراءات الوقائية والضرورية حيال جريمة وقعت، أو على وشك الوقوع، وفي مواجهة أي شخص، سواء أكان ذكراً أم أنثى، أو كان من الركاب أو العاملين على متن الطائرة، ولم يحصر النظام الإجراءات أو التدابير التي يجوز لقائد الطائرة اتخاذها، بل جعل له اتخاذ كل ما يراه محققاً لأمن وسلامة الطيران.

٢- "يجوز لقائد الطائرة أن يأمر باقي أعضاء الطاقم أو يأذن لهم بمعاونته في اتخاذ التدابير المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة، كما يجوز له أن يطلب تلك المعونة من الركاب أو يأذن لهم بها إلا أنه لا يجوز له إجبارهم على ذلك" (١).

في هذا النص يتضح استشعار النظام لأهمية التسهيل على قائد الطائرة أثناء قيامه بمسؤولياته على متن الطائرة، فسمح له بالاستعانة بأعضاء الطاقم، وأجاز له كذلك الاستعانة بالركاب على أن يكون ذلك باختيار منهم دون إجبار.

٣- "لقائد الطائرة أن يطلب من السلطات المختصة في الدولة التي تهبط الطائرة في إقليمها إنزال الشخص المشار إليه في الفقرة (١) من هذه المادة مع بيان الأسباب المسوغة لذلك" (٢).

في هذه الفقرة أجاز النظام لقائد الطائرة إنزال أي شخص في أي دولة تهبط فيها الطائرة عند توافر شرطين:-

أ- أن يكون إنزال ذلك الشخص ضرورياً لحماية وسلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال التي على متنها، أو من أجل المحافظة على حسن النظام والانضباط على متنها.

(١) - الفقرة ٢، المادة ١٥٧، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٢) - الفقرة ٣، المادة ١٥٧، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

ب- أن يتوفر لدى قائد الطائرة الدلائل الكافية التي تجعله يعتقد أن ذلك الشخص كان يرتكب أو على وشك أن يرتكب جريمة على متن الطائرة، ولا بد من تقديم هذه الدلائل إلى سلطات الدولة التي سيتم فيها إنزال الشخص المذكور^(١).

٤- ومن السلطات الممنوحة نظاماً لقائد الطائرة "إذا رأى قائد الطائرة تسليم شخص على متن الطائرة بسبب خطورة الجريمة التي ارتكبها، فعليه إخطار سلطات الدولة التي تمسك بالطائرة في إقليمها بأسرع وقت ممكن مع بيان الأسباب وعليه أن يقدم عند الهبوط عناصر الإثبات والمعلومات المتوافرة لديه"^(٢).

هذه الفقرة تتعلق بسلطة قائد الطائرة عند تحقق ارتكاب جريمة ما، وليس الشروع في ارتكاب الجريمة أو الظن بأن شخصاً ما سيرتكب جريمة، وكانت هذه الجريمة المرتكبة تتسم بالجسامة والخطورة، فحينئذ يجوز لقائد الطائرة تسليم المجرم لسلطات الدولة التي سيهبط فيها بالطائرة، ويلزم أولاً إخطارها بذلك على وجه السرعة مع بيان أدلة الإثبات والقرائن والأسباب المؤيدة للتسليم.

المطلب الثالث: الأجهزة الأمنية الأخرى في المطار.

بالإضافة إلى ممثلي الهيئة العامة للطيران المدني وقائدي الطائرات الذين حُولوا سلطة الضبط الجنائي، فقد قضى نظام الطيران المدني بتشكيل لجنة أمنية تحضيرية في المطارات تضم عدداً من الأجهزة الحكومية الأمنية لتقوم باختصاصها في الضبط الجنائي طبقاً لما تقضي به أنظمتها

(١) - ينظر: جريمة اختطاف الطائرات المدنية في الفقه الإسلامي والنظام السعودي، علي عبد الله الشهري، ص ٧٣، مرجع سابق.

(٢) - الفقرة ٣، المادة ١٥٧، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

الخاصة، حيث نص على ما يلي: [تنشأ لجنة للأمن في كل مطار مدني في إقليم المملكة وفقاً لما تحدده اللائحة في هذا الخصوص] (١).

وبالفعل شكّلت هذه اللجنة في كل مطار في المملكة، ويتولى رئاستها مدير المطار، وهو يعد الممثل للهيئة العامة للطيران المدني في المطار الذي يتولى إدارته، وتضم اللجنة في عضويتها بعض الأجهزة التي يقع عليها تنفيذ مهامها الأمنية وفقاً لاختصاصها النوعي، وهذه الأجهزة هي:-

١- وحدة أمن المطار التابعة للقوات الجوية الملكية السعودية (الشرطة الجوية).

٢- هيئة استخبارات وأمن القوات المسلحة.

٣- مكتب جوازات المطار.

٤- مكتب شرطة المطار.

٥- وحدة مكافحة المخدرات.

٦- مكتب إدارة المباحث العامة.

٧- قوات الأمن الخاصة.

٨- إدارة جمارك المطار.

٩- مكتب الاستخبارات العامة.

١٠- الحرس الملكي.

١١- مكتب مراقبة المطبوعات والمواد الإعلامية التابع لوزارة الإعلام (٢).

(١)- المادة ٤٧، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٢)- المادة ١، الملحق الأول، البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، مرجع سابق.

وتعد هذه الأجهزة وحدات أو مكاتب متفرعة عن الوزارات أو الإدارات المستقلة في الدولة، التي تمارس اختصاصاتها بموجب أنظمة خاصة بها، وقد تطرق البرنامج الوطني السعودي لأمن الطيران المدني لبعض المهام والإجراءات والتدابير التي يجب القيام بها من قبل هذه الأجهزة في سبيل تعقب الجناة.

ولكون مضامين البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني تتسم في أكثرها بالسرية وعدم القابلية للنشر والتداول حتى لا يستفيد منها الجناة ما يمكنهم من الإفلات من قبضة العدالة؛ فإنه من غير المناسب الحديث عن ذلك، خصوصاً أن المختصين بأمن الطيران طلبوا مني الاقتضاب في بعض الجوانب الأمنية في أثناء كتابة بحثي.

ومع ذلك فإن إجراءات هذه الأجهزة لا تخرج في جوهرها عما نص عليه نظام الإجراءات الجزائية، وذلك باعتبار العاملين في هذه الأجهزة من رجال الضبط الجنائي الذين نصت عليهم المادة ٢٦ من نظام الإجراءات الجزائية.

وقد حول نظام الإجراءات الجزائية رجال الضبط الجنائي مجموعة من الصلاحيات التي يجب عليهم ممارستها دون تقصير، تحت إشراف هيئة التحقيق والادعاء العام، وهيئة التحقيق في سبيل ذلك أن تطلب من أي جهة أمنية مختصة يتبع لها رجل الضبط الجنائي النظر في حال كل من يقع منه مخالفة أو تقصير في أداء عمله، كما لها أن ترفع الدعوى التأديبية عليه دون أن يخل ذلك بالحق في رفع الدعوى الجزائية عن المخالفة ذاتها^(١).

كما ألزم النظام رجال الضبط الجنائي ومنهم العاملون في الأجهزة التي سبق ذكرها؛ بأن يقوموا باستقبال البلاغات والشكايات كل بحسب اختصاصه في جميع الجرائم؛ وعليهم القيام بفحص صحتها وجمع المعلومات والدلائل المتعلقة بها، على أن يكون ذلك في محضر يوقع عليه، مع

(١) - ينظر: المادة ٢٥، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

ضرورة إبلاغ هيئة التحقيق والادعاء العام بالواقعة، وكذلك الانتقال إلى مكانها للمحافظة عليه من التغيير وضبط كل ما من شأنه الوصول إلى الحقيقة وكشف الغموض^(١).

وقد منح النظام لرجال الضبط الجنائي حق الاستماع لكل شخص لديه معلومات أو بيانات قد تفيد في معرفة مرتكبي الجرائم، ولهم كذلك سؤال من توجهت عليه دلائل أو قرائن ارتكابها، ولهم أيضاً الاستعانة بأهل الخبرة من أطباء ومهندسين وغيرهم على أن يثبتوا ذلك كله في محضر يعد لهذا الغرض^(٢).

وفي حالة تلبس الجاني بجريمته أوجب النظام على رجل الضبط الجنائي الانتقال بشكل فوري إلى مكان الواقعة الإجرامية لمعاينة الآثار المادية والمحافظة عليها، وإثبات حالة الأماكن والأشخاص المتواجدين بالقرب من الواقعة والسماع لأقوالهم، كما يجب عليه أيضاً تبليغ هيئة التحقيق والادعاء العام بالانتقال دون تأخر^(٣).

وقد أجاز النظام في حالة التلبس أن يمنع رجل الضبط الجنائي الأشخاص المتواجدين في مكان الواقعة من المغادرة أو الابتعاد عنه حتى يستكمل كل ما يفيد في كشف الحقيقة ويجزر المحضر اللازم لذلك، وله أن يحيل إلى المحكمة المختصة كل من يخالف أوامره المتعلقة بذلك بعد أن يقوم بتحرير المحضر اللازم لإثبات المخالفة^(٤).

ومن السلطات المقررة لرجل الضبط الجنائي إلقاء القبض على المتهم، والقبض هو الإمساك بالشخص من جسده، وتقييد حركته، وحرمانه من التنقل والتجول، ولو كان ذلك لفترة يسيرة

(١) - ينظر: المادة ٢٧، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المادة ٢٨، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المادة ٣١، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٤) - ينظر: المادة ٣٢، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

تمهيداً لاتخاذ بعض الإجراءات الجنائية بحقه^(١)، ولكن لا يجوز استخدام هذه السلطة إلا عند توافر دلائل كافية لتوجيه التهمة إلى الشخص، على أن يحزر رجل الضبط الجنائي محضراً يدون فيه ذلك، ويسارع إلى إبلاغ هيئة التحقيق فوراً، وفي جميع الأحوال لا يجوز إبقاء المتهم المقبوض عليه أكثر من أربع وعشرين ساعة إلا بأمر مكتوب من المحقق^(٢).

وعند القبض على المتهم الذي توافرت ضده الدلائل، فحينئذ يجب على رجل الضبط الجنائي سماع أقواله بشكل فوري، فإن قامت قرائن أو أدلة على إدانته فيقوم بإرساله مع المحضر خلال أربع وعشرين ساعة إلى المحقق، فيقوم المحقق باستجوابه خلال أربع وعشرين ساعة إضافية، ثم يقوم بتمديد إيقافه أو الإفراج عنه بحسب ما يظهر له من دلائل^(٣).

ويجب عدم التعرض لكرامة الموقوف بما يمسه بسوء، وعدم إلحاق الأذى به جسدياً أو معنوياً، كما يجب إعلامه بالأسباب التي دعت إلى توقيفه، ومنحه فرصة التواصل مع من يرغب بإبلاغه، وإذا كان الموقوف موظفاً فيلزم تبليغ مرجعه الوظيفي فور صدور أمر المحقق بتمديد إيقافه، وفي الحالات التي يكون فيها المتهم امرأة فلا بد أن يكون سماع أقوالها أو استجوابها أو التحقيق معها بحضور أحد محارمها، فإن تعذر حضوره فيكون ذلك بأي وسيلة تمنع الخلوة^(٤).

وفي الأحوال التي يجوز معها لرجل الضبط الجنائي القبض على المتهم -التي سبق ذكرها- فإنه من الجائز له أيضاً حينها أن يقوم بتفتيشه، والتفتيش هو: "البحث في مستودع أسرار فرد معين عن أدلة تفيد التحقيق بشأن جريمة معينة وقعت وتقوم الدلائل الجدية ضد هذا الشخص على

(١) - ينظر: شرح قانون الإجراءات الجنائية، أسامه عبدالله قايد، ص ١٧٤، طبعة ١٤٢٨هـ، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة.

(٢) - ينظر: المادة ٣٣، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المادة ٣٤، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٤) - ينظر: المادة ٣٦، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

ارتكابه لها^(١)، ويشمل التفتيش جسد المتهم وملابسه وأمتعته، وإذا كان المتهم امرأة، فإنه لا يجوز لرجل الضبط الجنائي القيام بتفتيشها إلا من قبل امرأة يندبها لهذا الغرض^(٢).

وسواء أكان التفتيش موجهاً لرجل أو امرأة، فإنه لا يجوز القيام به إلا من أجل الجريمة التي وقعت بالفعل ويجري جمع الدلائل عنها والتحقيق بشأنها، ورغم ذلك قد يظهر لرجل الضبط مصادفةً أثناء القيام بالتفتيش أشياء تعد حيازتها جريمة أو تفيد في كشف الحقيقة في جرائم أخرى، فحينئذ يجب على رجل الضبط الجنائي ضبطها وإثباتها في محضر التفتيش^(٣).

وأخيراً يجب على رجل الضبط الجنائي عند تدوين محضر التفتيش أن يضمه اسم من قام بالتفتيش ووظيفته وإمضاءه، وتاريخ التفتيش وساعته، ونص الإذن الصادر له بإجراء التفتيش أو بيان الضرورة التي دعت إليه بغير إذن، وأن يضمه كذلك أسماء الأشخاص الذين حضروا أثناء التفتيش وإمضاءاتهم، ووصف الموجودات التي عثر عليها وصفاً دقيقاً، مع إثبات جميع الإجراءات التي جرت أثناء التفتيش، وكذلك التي جرت بالنسبة للأشياء المضبوطة^(٤).

(١) - الموجز في الضبطية القضائية والتحقيق الابتدائي، رضا حمدي الملاح، ص ٥٩، الطبعة الأولى ١٤٣٠هـ، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض.

(٢) - ينظر: المادة ٤٣، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المادة ٤٦، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٤) - ينظر: المادة ٤٨، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

المبحث الرابع: موقف الفقه الإسلامي من مرحلة الضبط الجنائي.

يعد الضبط الجنائي من المسميات الحديثة التي لم تكن موجودة في العصور المتقدمة، وإن كانت في حقيقتها في تلك العصور قد مورست ولكن تحت مسميات مختلفة كالحسبة والشرطة.

والحسبة هي: "أمر بالمعروف إذا ظهر تركه، ونهي عن المنكر إذا ظهر فعله"^(١)، يقول ابن العربي^(٢): "وأما ولاية الحسبة فهي محدثة؛ وأصلها أكبر الولايات، وهي الأمر بالمعروف والنهي عن المنكر، ولكثرة ذلك رأى الأمراء أن يجعلوها إلى رجل يتفقدتها في الأحيان من الساعات"^(٣).

أما الشرطة فهي من: "الشُرط، واحدهم شُرطي و شُرطي، وهم أعوان السلطان الذين ينصبهم لتتبع أحوال الناس وحفظهم، وإقامة الحدود، وعقاب المسيء، سمو بذلك لأنهم أُعدُّوا

(١) - الأحكام السلطانية، أبو الحسن الماوردي، (٣٤٩/١)، مرجع سابق. الأحكام السلطانية، القاضي أبو يعلى، (٢٨٤/١)، مرجع سابق.

(٢) - محمد بن عبد الله بن محمد بن عبد الله بن العربي المعافري الإشبيلي القاضي عالم متفنن أصولي محدث، عرف بالفقه والحفظ، واشتهر بالأدب والشعر، رئيس زمانه، رحل في أحواز الخمسمائة وصحبه ابنه وأقام بالعراق مدة، وبالشام ومصر وتفقه هناك، وأكثر من الرواية وممن روى عنهم أبو بكر الفهري، وأبو الحسين المبارك، والشريف أبو الفوارس، وأبو محمد هبة الله الأكفاني، وأبو عبد الله الحسن، وغيرهم، ومؤلفاته كثيرة ونافعة قيل: إنها أربعون مؤلفاً، منها: كتاب "أنوار الفجر" ومنها كتاب "أحكام القرآن" وكتاب "التلخيص في مسائل الخلاف" وكتاب "ملجئة المتفقهين إلى معرفة غوامض النحويين" وكتاب "القبس في شرح موطأ مالك بن أنس"، ثم انصرف إلى الأندلس من رحلته في سنة اثني عشرة وخمسمائة، ثم ولي قضاء إشبيلية بلده، ثم انتقل إلى قرطبة وحدث بها، وقيل: إنه لا أفصح ولا أخطب من الحافظ أبي بكر بن العربي، توفي رحمه الله قرب مدينة فاس من مراكش سنة ثلاث وأربعين وخمسمائة، وكان مولده في سنة ثمان وستين وأربعمائة. ينظر: بغية الملتبس في تاريخ رجال أهل الأندلس، أحمد بن يحيى بن أحمد بن عميرة، ص ٩٢ وما بعدها، بدون طبعة، عام النشر ١٩٦٧م، دار الكتاب العربي، القاهرة.

(٣) - أحكام القرآن، محمد بن عبد الله بن العربي، (٦٣/٤)، الطبعة الثالثة ١٤٢٤هـ، دار الكتب العلمية، بيروت.

لذلك^(١)، وجاء عن بعض المتأخرين أن الشرطة هي: "الجند الذين يعتمد عليهم الخليفة أو الوالي في استتباب الأمن وحفظ النظام والقبض على الجناة والمفسدين وما إلى ذلك من الأعمال الإدارية التي تكفل سلامة الجمهور وطمأنينتهم"^(٢)، وبذلك تعود مهام الشرطة في جوهرها إلى ذات مهام المحتسب، وهي الأمر بالمعروف والنهي عن المنكر.

والأمر بالمعروف والنهي عن المنكر مما أوجبه الشريعة الإسلامية وجوباً كفائياً، وهذا ما دلت عليه النصوص من الكتاب والسنة النبوية، يقول الله تعالى: ﴿وَلْتَكُنْ مِنْكُمْ أُمَّةٌ يَدْعُونَ إِلَى الْخَيْرِ وَيَأْمُرُونَ بِالْمَعْرُوفِ وَيَنْهَوْنَ عَنِ الْمُنْكَرِ وَأُولَئِكَ هُمُ الْمُفْلِحُونَ﴾^(٣).

فالآية جاءت بقوله ((ولتكن منكم)) وهو أمر ظاهره الوجوب وحقيقته تقتضي البعض دون البعض الآخر، وبذلك يكون الأمر بالمعروف والنهي عن المنكر فرض كفاية إذا قام به البعض ولو كان واحداً سقط الحرج عن الباقي، أما إذا تركوه جميعاً فقد عمهم الحرج جميعاً^(٤)، فالمقصود إذن من الآية أن يكون هناك فئة من الناس تتصدى للجرائم وجميع الأفعال غير المشروعة - وهو ما يقوم به رجال الضبط الجنائي - فيعد ذلك منهم أمراً بالمعروف ونهياً عن المنكر.

(١) - جامع الأحوال في أحاديث الرسول، مجد الدين أبو السعادات، (٦/٦٥٥)، تحقيق عبدالقادر الأرئوط وبشير عيون، الطبعة الأولى، نشر مكتبة الحلواني ومطبعة الملاح ومكتبة دار البيان.

(٢) - تاريخ الإسلام السياسي والديني والثقافي والاجتماعي، حسن إبراهيم حسن، (١/٣٧٤)، الطبعة الرابعة عشرة ١٤١٦هـ، دار الجيل ومكتبة النهضة المصرية للنشر.

(٣) - سورة آل عمران: الآية رقم ١٠٤.

(٤) - ينظر: أحكام القرآن، أحمد بن علي أبو بكر الرازي، (٢/٣١٥)، مرجع سابق.

ومما يدل على وجوب القيام بالأمر بالمعروف والنهي عن المنكر وهو الذي لا تخلو منه أعمال الضبط الجنائي قوله تعالى: ﴿الَّذِينَ إِنْ مَكَّنَّاهُمْ فِي الْأَرْضِ أَقَامُوا الصَّلَاةَ وَآتَوُا الزَّكَاةَ وَأَمَرُوا بِالْمَعْرُوفِ وَنَهَوْا عَنِ الْمُنْكَرِ وَلِلَّهِ عَاقِبَةُ الْأُمُورِ﴾^(١).

فالمقصود بهذه الآية على الأصح الولاية^(٢)، يقول الضحاك^(٣): "هو شرط شرطه الله على من آتاه الملك^(٤)".

وقال شيخ الإسلام ابن تيمية^(٥): "وولي الأمر إنما نُصِب ليأمر بالمعروف وينهى عن المنكر، وهذا هو مقصود الولاية.... فإن صلاح المعاش والعباد في طاعة الله ورسوله، ولا يتم ذلك إلا بالأمر بالمعروف والنهي عن المنكر"^(٦).

فتكون دلالة الآية السابقة أن الله جعل من المهام الواجبة على الذين يمكنهم في الأرض القيام بالأمر بالمعروف والنهي عن المنكر، ويتحقق ذلك بتعيين أشخاص يبلغون عن الجرائم

(١) - سورة الحج: الآية رقم ٤١.

(٢) - ينظر: الجامع لأحكام القرآن، أبو عبد الله القرطبي، (٧٣/١٢)، مرجع سابق.

(٣) - الضحاك بن مزاحم الهلالي البلخي الخراساني، أبو القاسم، ويقال أبو محمد، أخو محمد بن زاحم ومسلم بن زاحم، تابعي جليل، ومفسر مشهور، صاحب كتاب التفسير، عاش ببلخ وسمرقند ونيسابور، روى عن أنس وابن عمر وأبي هريرة، وغيرهم من التابعين، وقيل إنه لم يصح له سماع من الصحابة ولا من ابن عباس، وقال الثوري: "خذوا التفسير عن أربعة: مجاهد وعكرمة وسعيد بن جبير والضحاك"، وثقّه الإمام أحمد، وذكره ابن حبان في الثقات، وقال ابن القطان: "كان ضعيفاً"، وكان يؤدب الأطفال، ذُكر أنه كان في مدرسته ثلاثة آلاف صبي، كان يطوف عليهم على حمار، ولا يأخذ على تعليمهم أجراً، مات بخراسان، واختلفوا في وفاته فقيل: توفي سنة ١٠٠ وقيل: ١٠٢ وقيل: ١٠٦ من الهجرة. ينظر: الثقات، محمد بن حبان بن أحمد البُستي، (٤٨٠/٦)، الطبعة الأولى ١٣٩٣هـ، نشر دائرة المعارف العثمانية بحيدر آباد. إكمال تهذيب الكمال في أسماء الرجال، مغلطي بن قليب الحنفي، (٢٩/٧)، تحقيق عادل محمد وأسامة إبراهيم، الطبعة الأولى ١٤٢٢هـ، دار الفاروق الحديثة للطباعة والنشر.

(٤) - الجامع لأحكام القرآن، أبو عبد الله القرطبي، (٧٣/١٢)، مرجع سابق.

(٥) - سبق ترجمته ص ١٦٧.

(٦) - السياسة الشرعية في إصلاح الراعي والرعية، ابن تيمية، ص ٥٨، الطبعة الأولى ١٤١٨هـ، نشر وزارة الشؤون الإسلامية والأوقاف والدعوة والإرشاد بالسعودية.

والمخالفات ويتحرون عنها ويقومون بضبط مرتكبيها، وبذلك يعد ما يقومون به من الأمر بالمعروف والنهي عن المنكر الذي كُلف به الذين مُكنوا في الأرض وهم الولاة.

وقد جاءت السنة النبوية بوجوب الأمر بالمعروف والنهي عن المنكر، حيث أمر رسول الله صلى الله عليه وسلم بالتصدي للمنكرات فقال: (من رأى منكم منكراً فليغيره بيده، فإن لم يستطع فبلسانه، فإن لم يستطع فبقلبه وذلك أضعف الإيمان)^(١).

فهذا الحديث أصل في صفة تغيير المنكر، فمن حق القائم بالتغيير إذا كان عالماً بما يغيره وعارفاً بالمنكر من غيره؛ أن يغير المنكر بكل الأوجه التي تمكنه من ذلك، سواء بالقول أو بالفعل أو بالرفع إلى الحاكم^(٢)، ولاشك أن الضبط الجنائي فيه من تغيير المنكر باليد والرفع به إلى الحاكم أو إلى من ينوب عنه.

ويقول صلوات الله عليه: (مثل القائم على حدود الله والواقع فيها كمثل قوم استهموا^(٣) على سفينة فأصاب بعضهم أعلاها وبعضهم أسفلها، فكان الذين في أسفلها إذا استقوا من الماء مروا على من فوقهم، فقالوا: إنا حرقنا في نصيبنا حرقاً ولم نؤذ من فوقنا، فإن يتركوهم وما أرادوا هلكوا جميعاً، وإن أخذوا على أيديهم نجوا ونجوا جميعاً)^(٤).

والمقصود بالقائم على الحدود في الحديث: من يأمر بالمعروف وينهى عن المنكر، أما الواقع فيها: فهو من يرتكب المنكر^(٥)، وفي الحديث تشبيه الأفراد في المجتمع بركاب السفينة الواحدة،

(١) - سبق تخريجه ص ١٩٨.

(٢) - ينظر: إكمال المعلم بفوائد مسلم، عياض بن موسى، (١/٢٩٠)، تحقيق يحيى إسماعيل، الطبعة الأولى ١٤١٩ هـ، دار الوفاء للطباعة والنشر والتوزيع، مصر.

(٣) - استهموا: أي اقترعوها، فأخذ كل واحد منهم سهماً من السفينة بالقرعة، بأن تكون مشتركة بينهم. ينظر: فتح الباري شرح صحيح البخاري، أحمد بن علي بن حجر، (٥/٢٩٥)، مرجع سابق.

(٤) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب الشركة، باب هل يقرع في القسمة والاستهام فيه، (٣/١٣٩)، حديث رقم ٢٤٩٣، مرجع سابق.

(٥) - ينظر: فتح الباري شرح صحيح البخاري، أحمد بن علي بن حجر، (٥/٢٩٥)، مرجع سابق.

فمن يقوم بحرق السفينة منهم لتهلك بمن فيها كمثل مرتكبي المحرمات وسائر المنكرات في المجتمع، أما من يمنع حرقها لتنجو بمن فيها كمثل من يأمر بالمعروف وينهى عن المنكر^(١).

وهكذا الأمر بالنسبة لرجال الضبط الجنائي؛ فإن سعيهم في مكافحة الجرائم وتعقب مرتكبيها استقراراً للمجتمع ونجاة له من المكاره، أما تركهم ذلك فيؤدي بالمجتمع إلى الهلاك، ويدل على ذلك قوله صلى الله عليه وسلم: (إن الله عز وجل لا يعذب العامة بعمل الخاصة حتى يروا المنكر بين ظهرائهم، وهم قادرون على أن ينكروه فلا ينكروه، فإذا فعلوا ذلك عذب الله الخاصة والعامة)^(٢).

وفضلاً عن مشروعية الأمر بالمعروف والنهي عن المنكر؛ فإن أعمال الضبط الجنائي لا تعد من التآمر بالمعروف والتناهي عن المنكر وحسب، بل هي أيضاً مورست في العصور المتقدمة ومما مضت به السنة، ويدل على ذلك أحاديث وشواهد كثيرة منها ما رواه صفوان بن أمية رضي الله عنه قال: كنت نائماً في المسجد على خميصة لي، ثمها ثلاثون درهماً، فجاء رجلٌ فاختلسها مني، فأخذ الرجل فأتى به النبي صلى الله عليه وسلم فأمر به ليقطع، فأتيت فقلت له: تقطعه من أجل ثلاثين درهماً، أنا أضعُهُ وأنسهه ثمها؟ قال: (فَهَلَّا كان هذا قبل أن تأتيني به؟)^(٣).

(١) - ينظر: عمدة القاري شرح صحيح البخاري، أبو محمد محمود بن أحمد الحنفي، (٢٦٣/١٣)، بدون طبعة، دار إحياء التراث العربي، بيروت.

(٢) - أخرجه أحمد في مسنده، (٢٥٨/٢٩)، حديث رقم ١٧٧٢٠، قال الأرنؤوط: حديث حسن لغيره. ينظر: مسند الإمام أحمد بن حنبل، أبو عبد الله أحمد بن محمد بن حنبل، تحقيق شعيب الأرنؤوط و عادل مرشد وآخرون، الطبعة الأولى ١٤٢١هـ، مؤسسة الرسالة.

(٣) - أخرجه أبو داود في سننه، كتاب الحدود، باب من سرق من حرز، (١٣٨/٤)، حديث رقم ٤٣٩٤، قال الألباني: حديث صحيح، مرجع سابق.

وفيما روي أيضاً عن أنس بن مالك رضي الله عنه أن رسول الله صلى الله عليه وسلم قَدِمَ رَهْطٌ من عُكْلٍ على النبي صلى الله عليه وسلم كانوا في الصفة فاجتوا (١) المدينة، فقالوا: يا رسول الله أبغنا رسلاً، قال: (ما أجدكم إلا أن تلحقوا بابل رسول الله صلى الله عليه وسلم، فأتوها فشرىوا من ألبانها وأبوالها حتى صحوا وسمنوا، وقتلوا الراعي، واستاقوا الذود^(٢))، فأتى النبي صلى الله عليه وسلم الصريخ فبعث الطلب في آثارهم، فما ترجل النهار حتى أُتِيَ بهم، فأمر بمسامير فأحميت، فكحلهم، وقطع أيديهم وأرجلهم وما حسمهم، ثم ألقوا في الحرة؛ يستسقون فما سقوا حتى ماتوا^(٣).

فما ورد في هذه الأحاديث وغيرها من أمر رسول الله صلى الله عليه وسلم في الطلب وراء الجناة وما جاء فيها أيضاً من الإتيان بهم وإحضارهم إلى رسول الله ليحكم عليهم؛ ما هو إلا أعمالاً لا تخرج في حقيقتها عن أعمال الضبط الجنائي الذي يمارسه في وقتنا الحاضر منسوبي الأجهزة الأمنية، وذلك نيابة عن ولي الأمر بموجب أنظمة خاصة أصدرها لهم.

ولما سبق وتقدم لا تعد أعمال الضبط الجنائي في الفقه الإسلامي مشروعاً فحسب؛ بل هي فريضة كفاية تتمثل في التآمر بالمعروف والتناهي عن المنكر، التي يلزم ولي الأمر إقامتها بين أفراد المجتمع على سبيل الوجوب لا الجواز، وذلك طبقاً لما تقضي به أحكام وقواعد السياسة الشرعية من سلطات واسعة تمنحها له، لتحقيق مصلحة المجتمع في المعاش والمعاد والله أعلم.

(١) - فاجتوا: مشتق من الجوي وهو داء بصيب الجوف. ينظر: النهاية في غريب الحديث والأثر، مجد الدين أبو السعادات، (٣١٨/١)، تحقيق طاهر الزواوي ومحمود الطناحي، طبعة ١٣٩٩هـ، المكتبة العلمية للنشر، بيروت.

(٢) - الذود: لفظ مؤنث يقصد به ما بين الثنتين إلى التسع من الإبل، وقيل: ما بين الثلاث إلى العشر. ينظر: المرجع السابق، (١٧١/٢).

(٣) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب الحدود، باب لم يسق المرتدون المحاربون حتى ماتوا، (١٦٣/٨)، حديث رقم ٦٨٠٤، مرجع سابق.

الفصل الثاني: مرحلة التحقيق الجنائي.

تمهيد

في الفصل السابق تكلمت عن مرحلة الضبط الجنائي لمخالفة نظام الطيران المدني، وفي هذا الفصل سأتناول مرحلة التحقيق الجنائي، وهذا الأمر لا يختلف فيه جميع الجرائم والمخالفات، حيث لا بد لأي منهما أن تمر بمرحلة يتم فيها ضبط الفاعل، ومرحلة أخرى يتم فيها التحقيق معه في ارتكابها، ومرحلة أخيرة لمحاكمته عند اتهامه بارتكابها.

وفيما يتعلق بالتحقيق الجنائي في مخالفة نظام الطيران المدني، فقد نص المنظم السعودي في نظام الطيران المدني على مكتب يتولى التحقيق وفقاً لاختصاصاته النظامية، ونص كذلك في أنظمة أخرى على هيئة مستقلة لها الاختصاص العام في التحقيق الجنائي، لذا سأتناول في هذا الفصل مكتب التحقيق بالهيئة العامة للطيران المدني في مبحث أول، وعن هيئة التحقيق والادعاء العام في مبحث ثانٍ.

المبحث الأول: مكتب التحقيق بالهيئة العامة للطيران المدني.

أنشئ مكتب تحقيقات الطيران بموجب المادة ١٠٧ من نظام الطيران المدني، وهو مكتب مستقل عن شركات الطيران وجميع الأجهزة الحكومية بما فيها رئاسة الهيئة العامة للطيران المدني، ويرتبط فقط بمجلس إدارة الهيئة، ويعنى بالتحقيق في الحوادث والوقائع التي تقع للطائرات المدنية^(١).

والمقصود بوقائع وحوادث الطائرات التي يختص المكتب بالتحقيق فيها تلك التي تقع ما بين الوقت الذي يصعد فيه الركاب على الطائرة بقصد الطيران حتى الوقت الذي يغادر فيه جميعهم

(١) - ينظر: المادة ١٠٧، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

الطائرة، شريطة أن تكون هذه الحوادث والوقائع مرتبطة بتشغيل الطائرة وتؤثر أو يمكن أن تؤثر على تشغيلها، ويترتب عليها إحدى النتائج الآتية:-

أ- إصابة شخص بإصابة بالغة أو وفاته نتيجة لوجوده على متن الطائرة، أو احتكاكه بها مباشرة، أو بأي جزء منها، أو نتيجة تعرضه لعادم الطائرة النفاث.

ب- إصابة الطائرة بعطب جسيم.

ج- فقد الطائرة أو استحالة الوصول إليها.

إلا أنه يستثنى من هذه النتائج الإصابات الناجمة عن أسباب طبيعية، أو التي يلحقها الشخص بنفسه، أو يتسبب فيها أشخاص آخرون، أو التي تصيب الأشخاص المتسللين الذين يحتبئون خارج المناطق المتاحة عادة للركاب أو الطاقم^(١).

ومن خلال ذلك وما قضت به هذه المادة يظهر أن مكتب تحقيقات الطيران يختص بالوقائع ذات الطبيعة الفنية التي تؤدي إلى النتائج الثلاثة سالفه الذكر، وذلك من أجل تفادي الأخطاء والثغرات البشرية أو المهنية التي تضر بسلامة الطيران، وليس له اختصاص جنائي من أجل تحريك الدعوى الجنائية، ويتضح ذلك من عدة وجوه، فأولاً تعد مخالفة نظام الطيران المدني التي سبق الحديث عنها تفصيلاً في الباب السابق غير مرتبطة بتشغيل الطائرة الفني وملازمة لها، وثانياً أنها دائماً تقع بسبب سلوك أشخاص آخرين، وهو الأمر المستثنى في المادة المشار إليها سلفاً، وأخيراً فإن طبيعتها تختلف عن بعض النتائج الثلاثة سالفه الذكر.

ومن الأمثلة على وقائع وحوادث الطيران التي يختص بالتحقيق فيها مكتب تحقيقات الطيران ما ورد في لائحة المكتب^(٢) مثل: انعدام مسافة الأمان التي تفصل بين الطائرات أثناء حركتها على

(١) - ينظر: الفقرات ٣٨، ٣٩، ٤٠، المادة ١، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٢) - اللائحة التنفيذية لمكتب تحقيقات الطيران الصادرة عن مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني والموافق عليها بخطاب رئيس المجلس رقم ٥٠٣/٢/٢٥٦ وتاريخ ١٠/٤/١٤٣٤هـ.

الأرض أو في الجو بسبب خطأ مراقبي الحركة الجوية الأمر الذي يُجتمل معه وقوع حادث تصادم، وارتطام الطائرات بالطيور، وعجز أحد أعضاء طاقم الطائرة عن مباشرة مسؤولياته المرتبطة بسلامة تشغيل الطائرة بسبب عارض صحي، وفقدان الضغط داخل الطائرة، وعدم كفاية الوقود، وفشل في مراوح المحرك أو خللٍ في دورانه، وانفصال بعض أجزاء الطائرة، ونحو ذلك من الوقائع الفنية (١).

ويؤكد عدم اختصاص مكتب تحقيقات الطيران في التحقيق الجنائي لمخالفة نظام الطيران المدني -محل البحث- ما نصت عليه لائحته من أنه يهدف إلى تعزيز وتطوير سلامة الطيران لجميع أنشطة الطيران المدني بالمملكة العربية السعودية عن طريق إجراء تحقيقات مستقلة في حوادث ووقائع الطيران ومتابعة تطبيق توصيات السلامة وتحديد وتصحيح الأخطاء المنهجية بواسطة برامج الوقاية من الحوادث المبنية على أساس من التوقعات والافتراضات المحتملة، وأن الغرض من تحقيق المكتب هو معرفة الحقائق والظروف والملابسات والاستنتاجات للوصول للعوامل المسببة للوقاية منها، وليس لتوزيع اللوم أو المسؤولية، كما قضت اللائحة أيضاً بأن التقارير الصادرة عن مكتب تحقيقات الطيران بما تحمله من أدلة وقرائن لا يجوز استخدامها أو الاستناد إليها في أي إجراءات قضائية ذات علاقة بحوادث ووقائع الطيران التي صدرت بشأنها (٢).

وفضلاً عن ذلك فقد صدر أمر ملكي كريم يقضي بنقل اختصاص التحقيق والادعاء في مجموعة من الجرائم التي تتولاها بعض الجهات واللجان إلى هيئة التحقيق والادعاء العام، لتكون هي من يقوم بالتحقيق والادعاء فيها (٣)، ومن هذه الجرائم التي نص عليها الأمر الملكي ما نُصَّ عليه في نظام الطيران المدني من جرائم ومخالفات، ومن ثم ليس لأي جهة حكومية -غير هيئة التحقيق والادعاء العام- التحقيق والادعاء في جرائم ومخالفات نظام الطيران المدني، بما

(١) - ينظر: الفقرة ٣، المادة ١، لائحة مكتب تحقيقات الطيران، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: الفقرة ١ من المادة ٣، والفقرة ٢ من المادة ٥، لائحة مكتب تحقيقات الطيران، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: الأمر السامي الصادر عن الديوان الملكي برقم ٤٦٩٠ وتاريخ ١٤٣٥/٢/٦ هـ.

فيها مكتب تحقيقات الطيران والهيئة العامة للطيران المدني بعد أن كانت هذه الأخيرة لها صلاحية تحريك الدعوى الجنائية على من تراه بموجب المادة ١٧٢ من نظام الطيران المدني.



المبحث الثاني: هيئة التحقيق والادعاء العام.

تقرر في المبحث السابق أن المختص بالتحقيق الجنائي في مخالفة أحكام نظام الطيران المدني ينعقد لهيئة التحقيق والادعاء العام، وتمارس الهيئة اختصاصها في التحقيق الجنائي وفق أحكام نظامها الخاص^(١) والأنظمة الجنائية الأخرى، وتعد هيئة التحقيق والادعاء العام صاحبة الاختصاص العام والأصيل في التحقيق الجنائي لجميع الجرائم المنظمة - أي التي صدر بشأنها نظام - أو غير المنظمة، ولا يخرج عن اختصاصها من الجرائم إلا ما استثني بنص نظامي خاص.

وقد جرى تحديد اختصاصات هيئة التحقيق والادعاء العام فيما يأتي:-

أ- التحقيق في الجرائم.

ب- التصرف في التحقيق برفع الدعوى أو حفظها.

ج- الادعاء أمام الجهات القضائية.

د- طلب استئناف الأحكام.

هـ- الإشراف على تنفيذ الأحكام الجزائية.

و- الرقابة والتفتيش على السجون ودور التوقيف وأي أماكن تنفذ فيها أحكام جزائية، والقيام بالاستماع إلى شكاوى المسجونين والموقوفين، والتحقق من مشروعية سجنهم أو توقيفهم، ومشروعية بقائهم في السجن أو دور التوقيف بعد انتهاء المدة، واتخاذ الإجراءات اللازمة لإطلاق سراح من سجن أو أوقف منهم دون سبب مشروع، وتطبيق ما تقضي به الأنظمة في حق المتسببين في ذلك، ويجب إحاطة وزير الداخلية بما

(١)- ينظر: نظام هيئة التحقيق والادعاء العام الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٥٦ بتاريخ ٢٤/١٠/١٤٠٩هـ.

يبدو من الملاحظات في هذا الشأن، ورفع تقرير له كل ستة أشهر عن حالة السجناء والموقوفين.

ز- أي اختصاصات أخرى تسند إليها بموجب الأنظمة واللوائح الصادرة طبقاً لنظام الهيئة أو قرارات مجلس الوزراء أو الأوامر السامية (١).

ولدعم رسالة هيئة التحقيق والادعاء العام وتحقيقها لأهدافها، فقد جعل المنظم السعودي لأعضاء الهيئة الاستقلال الكامل عن بقية أجهزة الدولة، وعدم خضوعهم في أعمالهم إلا لأحكام الشريعة الإسلامية والأنظمة المرعية التي لا تتعارض مع الشرع الحنيف، كما قرر المنظم عدم جواز التدخل في أعمال أعضاء الهيئة من أي شخص كان ولأي سبب (٢).

والتحقيق الجنائي الذي تقوم به الهيئة هو: "مجموعة الأعمال والإجراءات التي يقوم بها المحقق أو يتخذها للكشف عن الجريمة بعد ارتكابها والوصول إلى حقيقتها وعناصرها المادية والمعنوية والظروف والملابسات التي أحاطت بها، وذلك لمعرفة الجاني والمشاركين معه إن وجدوا، وبيان كيفية ارتكاب الجريمة وسببها، وعلى المحقق أن يبين في جلاء ووضوح الصورة الصحيحة والحقيقة المجردة بصدد جريمة معينة، وذلك تمكيناً للقضاء من تطبيق نصوص القانون الجنائي وفقاً لمقتضيات العدالة الجنائية" (٣).

وقد قرر نظام الإجراءات الجزائية صلاحيات واسعة للمحقق وواجبات نظامية تكفل لهيئة التحقيق ومن ثمّله - وهو المجتمع - الوصول إلى معاقبة الجناة دون الإخلال بحقوق المتهم وضمائنه النظامية، وهذه الصلاحيات والواجبات منها ما يشترك فيها مع المحقق؛ رجال الضبط الجنائي بصفته أحدهم وقد سبق الكلام عنها في آخر المبحث الثالث من الفصل السابق أثناء

(١) - ينظر: المادة ٣، نظام هيئة التحقيق والادعاء العام، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المادة ٥، نظام هيئة التحقيق والادعاء العام، مرجع سابق.

(٣) - أصول التحقيق الجنائي وتطبيقاتها في المملكة العربية السعودية، الدكتور مدني تاج الدين، ص ١٧، بتصرف، طبعة ١٤٢٥هـ، نشر معهد الإدارة العامة، الرياض.

الكلام عن سلطات رجل الضبط الجنائي، ومنها ما يختص به المحقق بصفته عضواً بهيئة التحقيق والادعاء العام، فما يختص به بهذه الصفة عدة أمور منها استصدار أمر مسبب ومحدد المدة بما لا يزيد على عشرة أيام قابلة للتجديد من رئيس الهيئة من أجل ضبط الرسائل والخطابات والمطبوعات والطرود، وكذلك ضبط المحادثات الهاتفية وتسجيلها؛ متى كان لهذا الإجراء فائدة لكشف غموض جريمة وقعت، على ألا يطلع عليها إلا المحقق فقط، وله حينئذ الاحتفاظ بها أو ردها بحسب ما يظهر له من نتائج^(١).

وقضى نظام الإجراءات الجزائية بوجود أن يتولى المحقق بنفسه التحقيق في الجرائم الكبيرة، وأن يُمكن المتهم من الاستعانة بمحامٍ أو وكيل لحضور التحقيق، وليس له عزل المتهم عن محاميه أو وكيله أثناء التحقيق، وليس للوكيل أو المحامي أيضاً أن يتدخل في التحقيق بغير إذن المحقق، ولهما في جميع الأحوال تقديم مذكرة خطية للمحقق بملاحظتهما ترفق بملف القضية، كما لا يجوز للمحقق ضبط المستندات أو المراسلات أو الأوراق المتداولة بين المتهم ومحاميه أو وكيله المتعلقة بالقضية التي يتولى التحقيق فيها^(٢).

وبالنسبة للأشياء المضبوطة أثناء التحقيق فيجوز للمحقق أو القاضي المختص في مرحلتي التحقيق أو المحاكمة أن يأمر بردها، إلا إذا كانت لازمة للسير في الدعوى، أو كانت أشياء غير مشروعة، ويكون رد هذه الأشياء لمن كانت في حيازته وقت ضبطها، أو لصاحب الحيازة المشروعة لها ما لم يكن لمن ضبطت معه حق يدعيه فيها^(٣).

وفي حال التنازع أو الشك فيمن له الحق في تسلم المضبوطات فيجب حينئذ على المحقق بناء على طلب ذوي الشأن الرفع بالأمر إلى المحكمة لتأمر بما تراه، أما في حال الأمر بحفظ الدعوى من المحقق فيجب عليه بيان كيفية التصرف في المضبوطات، وكذلك الحال أيضاً عند الحكم في

(١) - ينظر: المواد ٥٧، ٥٨، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٢) - ينظر المواد ٦٥، ٧٠، ٨٤، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المواد ٨٦، ٨٧، ٨٨، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

الدعوى إذا حصلت المطالبة بردها أمام المحكمة، أما المضبوطات التي لا يطالب بها أصحابها رغم إبلاغهم بحقهم في استعادتها، فتودع لدى الهيئة العامة للولاية على أموال القاصرين ومن في حكمهم، وإذا كانت مما يتلف مع مرور الزمن أو يستلزم حفظها نفقات كبيرة تستغرق قيمتها فتأمر المحكمة بتسليمها إلى أصحابها أو إلى الهيئة العامة للولاية على أموال القاصرين ومن في حكمهم لبيعها بالمزاد العلني إذا لم يضر ذلك بمصلحة التحقيق، على أن يمنح أصحاب المضبوطات الحق في المطالبة بثمنها الذي يبعث به^(١).

وفي سبيل أداء المحقق لمهامه بيسر وسهولة أجاز النظام للمحقق ندب أحد رجال الضبط الجنائي كتابة في إجراءات معينة -عدا الاستجواب- وليس له الندب في كامل صلاحياته، وللمندوب من رجال الضبط الجنائي سلطات المحقق في إتمام الإجراءات التي ندب من أجلها وفي دائرة اختصاصه، أما إذا كانت الإجراءات تقع خارج مكان اختصاصه فللمحقق ندب المحقق أو رجل الضبط الجنائي المختص في ذلك المكان، واستثناء من ذلك لا يجوز الندب إذا ترتب عليه ضرر بمصلحة التحقيق^(٢).

وأجاز النظام أيضاً للمحقق الاستعانة بمن يراه من الخبراء المختصين في أي مسألة متعلقة بالتحقيق، وللمحقق عزله أو استبداله بآخر كلما اقتضت مصلحة التحقيق ذلك، ولأطراف الخصومة الحق أيضاً في الاستعانة بخبير آخر بوصفه مستشاراً لهم، وعلى الخبير عند قبوله التكليف أن يقوم بكتابة التقرير المتضمن لرأيه في الموعد المحدد دون تأخير، ولأطراف الخصومة الحق في الاعتراض على تكليف الخبير عند وجود أسباب قوية، وفي هذه الحالة على المحقق

(١) - ينظر: المواد ٩٠، ٩١، ٩٢، ٩٤، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المادة ٦٦، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

الفصل في الاعتراض خلال ثلاثة أيام من تقديمه ليأمر بما يراه بعد ذلك، ما لم تقتض الضرورة باستعجال بدء الخبر في عمله^(١).

وللمحقق كلما اقتضى الأمر؛ أن يأمر بحضور الشخص المطلوب التحقيق معه أو يصدر أمراً بالقبض عليه إذا كانت ظروف التحقيق تختم ذلك، ويجب أن يتضمن أمر الحضور الاسم الرباعي للشخص المطلوب، وجنسيته، ومهنته، ومكان إقامته، وتاريخ الأمر، وساعة الحضور وتاريخه، واسم المحقق الذي أصدر الأمر وتوقيعه، والختم الرسمي، ويشمل أمر القبض والإحضار بالإضافة إلى ذلك تكليف رجال السلطة العامة بالقبض على الشخص وإحضاره أمام المحقق فوراً إذا رفض الحضور طوعاً، وتكليف مدير التوقيف بقبول الشخص في مكان التوقيف مع توضيح التهمة المسندة إليه وأدلتها^(٢).

ولا بد من تبليغ الشخص المطلوب حضوره للتحقيق معه، سواء أكان عن طريق المحضرين أم عن طريق رجال السلطة العامة، وتسلم له صورة من الأمر، فإن تعذر ذلك فتسلم لأحد أفراد أسرته كاملي الأهلية من الساكنين معه في منزلة، وتعد أوامر المحقق نافذة في جميع أنحاء المملكة العربية السعودية^(٣).

وفي حالات القبض على المتهم يجب على المحقق استجوابه فوراً وإذا تعذر ذلك فيوقف مدة لا تزيد على ٢٤ ساعة لاستجوابه، فإن مضت هذه المدة دون قيام المحقق باستجوابه يقوم مدير التوقيف بإبلاغ رئيس الدائرة التي يتبعها المحقق، وعلى الدائرة حينئذ أن تبادر إلى استجوابه فوراً أو تخلي سبيله، وقد يقبض على المتهم خارج النطاق المكاني لاختصاص المحقق الذي أصدر أمر القبض؛ فحينئذ يتم إحضاره إلى دائرة التحقيق التي يقع في نطاق اختصاصها مكان القبض لتقوم هذه الدائرة بفحص جميع البيانات المتعلقة بشخصه، وإخباره بالتهمة المسندة إليه

(١) - ينظر: المواد ٧٦، ٧٧، ٧٨، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المواد ١٠٣، ١٠٤، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المواد ١٠٥، ١٠٦، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

مع تدوين أقواله، وإن اقتضى الأمر نقله فيتم تبليغه بالجهة التي سينقل إليها، وعند اعتراض المتهم على النقل أو كانت الحالة الصحية له لا تسمح بذلك فيبلغ المحقق بذلك ليصدر أمره فوراً بما يراه لازماً^(١).

وإذا أسفر عن الاستجواب أدلة كافية لإدانة المتهم، أو في حالة هربه، أو كانت مصلحة التحقيق تقتضي توقيفه؛ فعلى المحقق إصدار أمر توقيفه مدة لا تزيد على خمسة أيام من تاريخ القبض، وبنهاية هذه المدة يجب إخلاء سبيله إلا إذا رأى المحقق الاستمرار في توقيفه فيعرض حينئذ الأمر على رئيس فرع الهيئة أو من يُنيبه من رؤساء الدوائر فيصدر هذا الأخير أمراً بالإفراج أو تمديد التوقيف لمدة أو مدد لا تزيد في مجموعها على أربعين يوماً من تاريخ القبض عليه، وفي القضايا الجسيمة التي تتطلب مدة أطول من ذلك فيرفع الأمر إلى رئيس الهيئة أو من ينوب عنه ليصدر أمره برفض التمديد أو الموافقة عليه لمدة أو مدد متعاقبة لا تزيد أي منها على ثلاثين يوماً ولا يزيد مجموعها على مائة وثمانين يوماً من تاريخ القبض، ويتعين بعد هذه المدة إحالة القضية إلى المحكمة المختصة أو الإفراج عن المتهم، وفي حالات نادرة يتطلب فيها الأمر التوقيف لأكثر من مائة وثمانين يوماً فحينئذ لا بد من استصدار أمر قضائي مسبب لتمديد التوقيف لأكثر من هذه المدة، وفي جميع الأحوال فقد كفل النظام للموقوف الحق في التظلم من قرارات التوقيف أو قرارات تمديدتها ولا بد من البت في التظلم في مدة لا تزيد على خمسة أيام من تاريخ تقديمه^(٢).

ومن واجبات المحقق الضرورية الاستماع إلى أقوال الشهود الذين يطلب الخصوم سماع أقوالهم، أو سماع غيرهم من الشهود إذا كانت هذه الأقوال منتجة في إثبات أو نفي التهمة، وعلى المحقق أن يدون جميع بيانات الشاهد وأقواله التي أدلى بها في محضر من غير تعديل أو شطب أو كشط أو تحشير أو إضافة ويقوم بالتوقيع عليه هو والكاتب والشاهد بعد تلاوتها عليه، فإن

(١) - ينظر: المواد ١٠٩، ١١٠، ١١١، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المواد ١١٣، ١١٤، ١١٥، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

امتنع الشاهد عن التوقيع أو وضع بصمته أو تعذر ذلك لأي سبب فيتم إثبات ذلك مع ذكر الأسباب التي يبيدها الشاهد، ويكون استماع المحقق لكل شاهد على حدة، وإن تعذر حضور الشاهد لمرض أو لغيره فينتقل إليه لسماع شهادته، وله أن يواجه الشهود بعضهم ببعض وبالخصوم كذلك، كما يحق للخصوم بعد الاستماع لأقوال الشهود إبداء ملحوظاتهم عليها، وأن يطلبوا من المحقق مناقشة الشهود عن نقاط معينة، وللمحقق سلطة تقديرية في رفض ذلك أو قبوله^(١).

وإذا لم يُحشى ضرر على مصلحة التحقيق أو هرب الموقوف أو لم يكن لتوقيف المتهم مسوغ مقبول، فإنه يجوز للمحقق حينئذ، سواء بطلب المتهم أو من تلقاء نفسه وفي أي وقت؛ أن يأمر بالإفراج عن المتهم، بعد أن يعين المتهم مكان إقامة يوافق عليه المحقق، ولا يمنع الإفراج عن المتهم معاودة المحقق الأمر مرة أخرى بالقبض على المتهم أو توقيفه إذا ما ظهرت أدلة قوية ضده أو أحل بالتزاماته تجاه التحقيق، أو جدت ظروف تستدعي ذلك، وتنتقل سلطة التوقيف أو الإفراج من المحقق إلى القاضي إذا أُحيلت القضية إلى المحكمة، وفي حال تصدي المحكمة للقضية بعدم الاختصاص تكون هذه المحكمة هي المختصة بالنظر في الإفراج أو التوقيف إلى أن تحال القضية إلى المحكمة المختصة، وفي جميع الأحوال التي تفرج فيها المحكمة عن المتهم، فإن من حق المدعي العام الاعتراض على الإفراج عن المتهم^(٢).

وفي جميع مراحل التحقيق تعد إجراءات التحقيق وما تسفر عنه من نتائج أسراراً يجب على المحقق ومعاونيه عدم إفشائها، ومن يخالف ذلك منهم تتعين مساءلته^(٣).

وبنهاية التحقيق فقد يرى المحقق أن الأدلة غير كافية أو أنه لا وجه لإقامة الدعوى على المتهم، فيعرض المحقق ذلك على رئيس الدائرة فيوصي بحفظ الدعوى وبالإفراج عن المتهم إذا كان

(١) - ينظر: المواد ٩٥، ٩٦، ٩٧، ٩٨، ٩٩، ١٠٠، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المواد ١٢٠، ١٢١، ١٢٢، ١٢٣، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المادة ٦٨، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

موقوفاً، ما لم يكن توقيفه لسبب آخر، ويعد حينئذ أمر رئيس الدائرة بتأييد ذلك نافذاً إلا في الجرائم الكبيرة فلا يكون نافذاً إلا بتصديق رئيس الهيئة أو من ينيبه، ويلزم أن يكون أمر الحفظ مسبباً، ويبلغ الأمر لمن له حق المطالبة بالحق الخاص أمام المحكمة المختصة، أو يبلغ لورثته في مكان إقامته في حال وفاته، ولا يعد الأمر الصادر بحفظ الدعوى مانعاً من إعادة فتح ملف القضية والتحقيق فيها مرة أخرى متى ظهرت أدلة جديدة من شأنها تقوية الاتهام ضد المدعى عليه، أما إذا رأت هيئة التحقيق والادعاء العام بعد انتهاء التحقيق أن الأدلة كافية ضد المتهم فترفع الدعوى إلى المحكمة المختصة، وتكلف المتهم بالحضور أمامها، وإذا كانت القضية مشتملة على أكثر من جريمة مرتبطة ببعضها ومن اختصاص محاكم متماثلة الاختصاص النوعي فترفع جميعها بأمر واحد إلى المحكمة المختصة مكاناً بإحداها، أما إذا كانت مختلفة في اختصاصها النوعي فترفع إلى المحكمة الأوسع اختصاصاً^(١).

فهذه هي الاختصاصات والإجراءات التي تمارسها هيئة التحقيق والادعاء العام في مرحلة التحقيق الجنائي طبقاً للأنظمة ذات العلاقة، ويتبقى المرحلة الأخيرة من مراحل الدعوى الجنائية وهي المحاكمة، وهذا ما سأتناوله عنه بإذن الله في الفصل القادم.

(١) - ينظر: المواد ١٢٤، ١٢٥، ١٢٦، ١٢٧، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

الفصل الثالث: الحكم في الدعوى الجنائية.

في هذا الفصل سأتكلم عن آخر مراحل الدعوى الجنائية وهي المحاكمة، بعد أن سبق الحديث عن مرحلتي الضبط والتحقيق في الجريمة، وقد نص نظام الطيران المدني على جهتين تتولى محاكمة مرتكبي مخالفة نظام الطيران، الأولى لجنة تشكل داخل الهيئة العامة للطيران المدني، والثانية هي ديوان المظالم، ولذلك سأتناول هاتين الجهتين وسأخصص لكل منها مبحثاً مستقلاً.

المبحث الأول: لجنة الفصل في مخالفات نظام الطيران المدني.

بداية وقبل الشروع في الحديث عن تكوين اللجنة واختصاصاتها وما إلى ذلك من الأمور المتعلقة بها، يلزم القول أولاً بأن السلوكيات التي عاقب عليها النظام -محل البحث- وسبق بيانها في الباب الأول من هذا البحث يمكن تقسيمها إلى ثلاثة أنواع:-

النوع الأول: سلوكيات اعتبر النظام أن كلاً منها يعد "جريمة"^(١)، وقد نص المنظم على اختصاص ديوان المظالم بنظر جميع جرائم النظام^(٢).

النوع الثاني: سلوكيات عدها النظام "مخالفة"^(٣)، وقد نص المنظم على اختصاص لجنة النظر في مخالفات نظام الطيران المدني بالحكم في مخالفات النظام ولوائحه^(٤).

وإلى هنا تكون الرؤية واضحة حسب علمي، فالجرائم يختص بالحكم فيها ديوان المظالم والمخالفات تختص بها اللجنة، ولكن الإشكال قد يظهر في النوع التالي من السلوكيات.

(١)- ينظر: المادة ١٥٤، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٢)- ينظر: الفقرة ١، المادة ١٧٢، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٣)- ينظر: المادة ١٥٥، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٤)- ينظر: الفقرة أ، المادة ١٧٤، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

النوع الثالث: السلوكيات الواردة في المادتين ١٦٥ و ١٦٦ التي لم ينص النظام على اعتبارها "جريمة" ولا على اعتبارها أيضاً "مخالفة"، بل عاقب على ارتكابها فقط بالحبس والغرامة المالية أو بإحداها على التخيير، وهذا من وجهة نظري خلل في نصوص النظام وصياغته ينبغي تلافيه مستقبلاً، حيث لا يمكن إلحاق سلوكيات هذا النوع بتلك التي يختص بالحكم فيها ديوان المظالم بسبب أن النظام لم يصرح باعتبار كل منها "جريمة"، وفي الوقت نفسه لا يمكن إلحاقها بتلك التي يختص بالحكم فيها اللجنة؛ لأن النظام لم يعتبر كلاً منها "مخالفة"، ومن جهة أخرى إذا نظرنا إلى جسامه سلوكيات هذا النوع بنحدها بالغة فتكون أقرب ما يكون إلى الجرائم التي يختص بها ديوان المظالم، أما إذا نظرنا إلى عقوباتها فنجد منها الغرامة المالية منفردة عما عداها من الحبس وغيره فتكون حينئذ أقرب إلى المخالفات التي تختص بها اللجنة.

ومع ذلك وجمعاً بين مضامين نصوص النظام، ولأنه لا خيار من وجهة نظري أقرب من ذلك إلى الصواب؛ أرى أعمال مضمون الفقرة ب من المادة ١٧٤ من النظام في تحديد اختصاص الحكم في سلوكيات هذا النوع، التي نصت على: [إذا رأت اللجنة المنصوص عليها في الفقرة أ من هذه المادة أن المخالفة تستوجب في نظرها الحبس أو المصادرة أو غلق النشاط فتحال إلى ديوان المظالم ابتداءً للفصل فيها]، فهذا النص ذكر أن المخالفة إذا استوجبت الحبس أو المصادرة أو غلق النشاط فتحال إلى ديوان المظالم، ولما كانت المخالفات التي أشرت إليها في النوع الثاني غير معاقب عليها بأكثر من الغرامة؛ فإن المقصود على ما يظهر بالمخالفة في هذا النص هو المعنى الواسع لها فيكون المراد بها هو سلوكيات النوع الثالث، لأنها هي التي يعاقب عليها -إضافةً إلى الغرامة- بعقوبة الحبس.

ومن ثم ينعقد اختصاص لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني إذا كانت المخالفة ارتكاب أحد الأفعال الآتية:

١- سلوكيات النوع الثاني، وهي المخالفات التي جرى تعدادها في المادة ١٥٥ من النظام.

٢- سلوكيات النوع الثالث وهي التي جرى تعدادها في المادتين ١٦٥ و ١٦٦ من النظام إذا كانت العقوبة التي تراها اللجنة ملائمة لمرتكب هذه السلوكيات هي الغرامة المالية فقط، أما إذا رأت في نظرها أن السلوك يستوجب الحبس أو المصادرة أو غلق النشاط فلا تختص بالنظر حينئذ، بل عليها أن تحيل المخالفة إلى ديوان المظالم للحكم فيها.

وفيما يتعلق بتكوين اللجنة، فقد نص النظام على أنها تكوّن بقرار يصدر عن مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني، ويتضمن تشكيلها من خمسة أعضاء، يكون من بينهم على الأقل عضو ذو مؤهل نظامي يتولى رئاستها، وتصدر اللجنة قراراتها بالأغلبية، ولا تكون نافذة إلا بعد اعتمادها من رئيس مجلس الإدارة أو من ينوب عنه، على أن يُمكن دَوو الشأن من التظلم من قرارات اللجنة أمام ديوان المظالم خلال ستين يوماً من تاريخ علمهم^(١)، وذلك ليمارس القضاء الإداري رقابته على ما يصدر عن اللجنة من قرارات، فإن تحقق من مشروعيتها أيدها، وبذلك تكون نافذة وإلا قام بإلغائها.

المبحث الثاني: ديوان المظالم.

كما أن هناك سلوكيات يختص بالحكم فيها اللجنة المشار إليها في المبحث السابق؛ فهناك سلوكيات أخرى عدها النظام من "الجرائم" والمختص بالحكم على مرتكبيها هو ديوان المظالم، حيث نص النظام على: [يختص ديوان المظالم بنظر جميع الجرائم التي تقع مخالفة لأحكام هذا النظام أو لائحته...]^(٢)، وهذه الجرائم هي ما جرى تعدادها في المادة ١٥٤ من نظام الطيران.

ويلاحظ على نصوص نظام الطيران أنه جعل الاختصاص في الحكم على مرتكبي الجرائم التي نص عليها؛ لديوان المظالم، وليس للمحكمة الجزائية، وذلك لأن الاختصاص الأصيل لديوان المظالم هو القضاء الإداري دون غيره من الأقضية، وما لحقه من الاختصاصات يعد استثناءً

(١)- ينظر: الفقرة أ، المادة ١٧٤، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٢)- الفقرة ١، المادة ١٧٢، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

وعلى خلاف الأصل^(١)، إلا أن هذه الملاحظة تم تلافيها لاحقاً بعد صدور نظام ديوان المظالم الأخير، حيث نص على أن الديوان هيئة قضاء إداري مستقلة ولا ترتبط إلا بالملك^(٢)، وبذلك ينحصر اختصاص الديوان في القضايا الإدارية فقط دون غيرها من القضايا.

ومن ثم تكون سلطة الحكم على مرتكبي الجرائم المنصوص عليها في نظام الطيران المدني للقضاء العام وتحديدًا للمحكمة الجزائية، وذلك وفقاً لما جاء في المادة ١٢٨ من نظام الإجراءات الجزائية الأخير الصادر عام ١٤٣٥ هـ التي نصت على: [مع عدم الإخلال باختصاصات المحاكم الأخرى، تختص المحكمة الجزائية بالفصل في جميع القضايا الجزائية].

وتعد مرحلة المحاكمة من أهم المراحل التي تمر بها الجريمة، ذلك أن المجرم عندما يقترب جرمته يخضع للمحاكمة الجنائية بعد ضبطه والتحقيق معه، ومن ثم يحكم عليه متى كان مذنباً حتى يرتدع عن ارتكابها مرة أخرى، وينزجر غيره، من أجل المحافظة على المصلحة العامة والخاصة لأفراد المجتمع في استتباب الأمن والسكينة.

وهناك قواعد وإجراءات نظامية تتخذ أمام المحكمة للوصول إلى محاكمة عادلة ليس فيها ظلم على المتهم أو للمجتمع الذي تضرر من وقوع الجريمة، وقيل في تعريف هذه الإجراءات "مجموعة القواعد والإجراءات، التي تحكم الدعوى الجزائية من حيث إجراءات مباشرتها منذ لحظة وقوع الجريمة حتى الحكم فيها، وكذلك الحقوق والواجبات الناشئة عن تلك الإجراءات سواء تعلقت بالادعاء الجزائي، أو الادعاء المدني التابع للدعوى الجزائية، أو بإشكالات التنفيذ"^(٣).

(١) - ينظر: الوسيط في شرح التنظيم القضائي الجديد بالمملكة العربية السعودية، أحمد صالح مخلوف، ص ١٩٧، طبعة ١٤٣٤هـ، نشر مركز البحوث بمعهد الإدارة العامة، الرياض.

(٢) - ينظر: المادة ١، نظام ديوان المظالم الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٧٨ وتاريخ ٢٩/٩/١٤٢٨هـ.

(٣) - مبادئ قانون أصول المحاكمات الجزائية الأردني، ممدوح خليل البحر، ص ١٠، الطبعة الأولى ١٩٩٨م، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن .

وإجراءات نظر الدعوى الجزائية أمام المحكمة لجرائم نظام الطيران كغيرها من الجرائم بينها نظام الإجراءات الجزائية ١٤٣٥ هـ، ومن أهم هذه الإجراءات :

١- أنه لا يجوز إيقاع أية عقوبة جزائية على أي متهم، إلا على سلوك معاقب عليه في الفقه أو النظام، وبعد ثبوت الجريمة بحكم نهائي يصدر عن القضاء، مكتسباً للقطعية، على أن يكون ذلك بعد محاكمة تجري وفقاً للوجه الشرعي، وأن يعطى المتهم أثناء المحاكمة الحق في الاستعانة بمن يشاء من غيره كالوكيل الشرعي أو المحامي، وذلك من أجل الدفاع عنه^(١).

٢- يتولى مهمة رفع الدعوى الجزائية أمام المحكمة هيئة التحقيق والادعاء العام، وتقوم بمباشرتها كذلك، وللمضروور أيضاً أو لورثته من الأفراد أن يدعي بحقه الخاص في أي وقت كانت عليه الدعوى، حتى لو رفض طلبه قبل ذلك أثناء مرحلة الضبط أو مرحلة التحقيق أو في كلتا المرحلتين، ويحكم القاضي في الدعوى العامة والخاصة، على أن يبين مقدار الحق لكل منهما^(٢)، ولا يكون لترك المدعي بالحق الخاص لدعواه أي تأثير على الدعوى الجزائية العامة^(٣).

٣- تعد المحكمة المختصة بالجرائم المنصوص عليها في نظام الطيران المدني هي المحكمة الجزائية، وإذا خلا البلد من هذه المحكمة فينعتد الاختصاص للمحكمة العامة ما لم يقرر المجلس الأعلى خلاف ذلك، أما الاختصاص المكاني فيتحدد للمحكمة التي وقعت في نطاقها الجريمة، أو المحل الذي يقيم فيه المتهم، فإن لم يكن له محل إقامة معروف فيتحدد الاختصاص المكاني بالمكان الذي يقبض فيه على المتهم، وعند تنازع الاختصاص بين محاكم القضاء العام، سواء أكان بالسلب أم بالإيجاب فيتم

(١) - ينظر: المادتان ٣، ٤، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المواد ١٥، ١٦، ١٤٧، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المادة ١٥١، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

تحديد المحكمة المختصة بنظر الدعوى الجزائية في جرائم نظام الطيران المدني من قبل المحكمة العليا، ويكون قرارها نهائياً في ذلك^(١).

٤- إذا رفعت الدعوى الجزائية أمام المحكمة المختصة فيجب تكليف المتهم بارتكاب الجريمة بالحضور أمامها في الجلسة القضائية للدفاع عن نفسه، على أن يستغنى عن ذلك إذا كان قد سبق حضوره للجلسة وتم توجيه التهمة إليه^(٢).

٥- يجب تبليغ المتهم بنفسه، أو في محل إقامته بواسطة المحضرين بناء على أمر القاضي، فإن تعذر معرفة محل إقامة المتهم فيكون التبليغ في آخر محل كان يقيم فيه في المملكة، ويسلم للجهة الإدارية الذي يتبعها هذا المحل من إمارة، أو محافظة، أو مركز، ويعتبر مكان وقوع الجريمة هو المكان الذي يقيم فيه الجاني ما لم يثبت عكس ذلك، كما يجب إبلاغ جميع الخصوم ومنهم المتهم بلائحة الدعوى، قبل انعقاد الجلسة بوقت كافٍ لا يقل عن ثلاثة أيام، كما يجوز إحضار المتهم المقبوض عليه متلبساً بالجريمة، إلى المحكمة فوراً وبغير ميعاد، وللقاضي سلطة تقديرية في إعطائه مهلة لإعداد دفاعه إذا طلب ذلك^(٣).

٦- إذا كان المتهم موقوفاً، أو سجيناً، فيكون تبليغه بواسطة مأمور ذلك التوقيف، أو السجن، أو من يقوم مقامه^(٤) ويجب على المأمور حينئذ أو نائبه تسليم الموقوف صورة طلب المحكمة، ويوقعه على الأصل بالاستلام، وفي حال امتناعه عن التوقيع بالاستلام يقوم المأمور بإثبات ذلك في الأصل والصورة ويعاد إلى المحكمة.

(١) - ينظر: المواد ١٢٨، ١٢٩، ١٣٠، ١٣٤، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المادة ١٣٥، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المادتان ١٣٦، ١٣٧، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٤) - ينظر: المادة ١٣٨، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

٧- يجب على المتهم الحضور للجلسة القضائية في اليوم المحدد في ورقة التبليغ الموجهة له، فإن لم يحضر في الموعد المحدد، ولم يتم كذلك بتوكيل شخص ينوب في المرافعة والمدافعة عنه أمام المحكمة، فإن القاضي في هذه الحالة يسمع دعوى المدعي وبياناته ويرصدها في ضبط القضية، ولا يصدر الحكم في الدعوى إلا بعد حضور المتهم، وللقاضي أن يصدر أمراً يقضي بإيقافه إذا كان تخلفه عن الحضور بدون عذر مقبول^(١)، وللقاضي سلطة تقديرية في اعتبار العذر مقبولاً أو غير مقبول.

٨- على كل مدعٍ بحق خاص أن يبين عنوانه في المنطقة التي توجد بها المحكمة المختصة التي تقدم إليها بدعواه، ويكون إثبات ذلك لدى إدارة هذه المحكمة، وذلك يكون بإعداد قائمة لكل مدعٍ تشتمل على اسمه، ومحل سكنه، ووظيفته، ورقم هاتفه، وأي وسيلة اتصال أخرى، وتودع هذه القائمة في ملف خاص مرتب هجائياً، وإذا خالف المدعي بالحق الخاص ذلك فيكون إبلاغه بمجرد إبلاغ إدارة تلك المحكمة بكل ما يلزم إبلاغه به^(٢).

٩- تكون الجلسات القضائية لمحاكمة مرتكبي جرائم نظام الطيران المدني علنية، وهذا هو الأصل العام لجميع القضايا، واستثناءً من ذلك يجوز للقاضي نظر الدعوى في جلسات سرية، أو منع فئات معينة من الناس الحضور فيها، وذلك إما مراعاة للأمن، أو للمحافظة على الآداب العامة، أو إذا كان ذلك ضرورياً لظهور الحقيقة، وللقاضي في سبيل ذلك سلطة تقديرية^(٣).

١٠- يجب أن يحضر في جلسات المحاكمة كاتب يقوم بتدوين محضر الجلسة، تحت إشراف القاضي أو رئيس الدائرة القضائية بحسب الأحوال، ويبين في المحضر اسم

(١) - ينظر: المادة ١٤٠، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المادة ١٥٠، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المادة ١٥٤، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

القاضي أو القضاة، والمدعي العام، ومكان انعقاد الجلسة، ووقت انعقادها، وأسماء الخصوم الحاضرين، والمدافعين عنهم، وأقوالهم وطلباتهم، وملخص مرافعاتهم، والأدلة والبيّنات من شهادة وغيرها، وجميع الإجراءات والوقائع التي تتم في الجلسة، ومنطوق الحكم والأسباب التي بُني عليها، ويقوم الكاتب بتوقيع جميع الحاضرين على محضر الجلسة، ومن يمتنع منهم عن ذلك فيثبت هذا الامتناع في محضر خاص يعد لذلك^(١).

١١ - يقوم القاضي بتوجيه التهمة إلى المتهم في الجلسة القضائية، وإذا لم يكن المتهم يحسن اللغة العربية فتتلى عليه لائحة الدعوى بلغته التي يفهمها، ويُعطى صورة منها، ويُفهم بمضمونها في حالة الغموض حتى تتضح لديه، ويدون في ضبط القضية ما يفيد استلامها من قبله، ثم يُسأل المتهم أو نائبه عن الإجابة عن كل ما ورد في لائحة الدعوى^(٢).

وبعد القيام بجميع الإجراءات السابقة من إبداء الخصوم أقوالهم، وطلباتهم الختامية، التي تناولت جميع موضوع الدعوى من طلبات ودفع وبيّنات، وبعد رصدها في ضبط القضية تكون الدعوى قد تهيأت للحكم فيها.

وبعد الحكم أهم إجراء يتم في الدعوى الجزائية المقامة على مرتكبي جرائم الطيران المدني، وهو الذي يحدد براءة المتهم من التهمة أو إدانته، ومن ثمّ إيقاع العقوبة المناسبة التي يتضمنها عليه.

(١) - ينظر: المادة ١٥٥، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المادة ١٦٠، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

وقد عرف بعض الفقهاء الحكم بأنه: " فصل الخصومة، بقول، أو فعل، يصدر عن القاضي، ومن في حكمه، بطريق الإلزام" (١).

وبدهي أن الحكم لا يصدر بناءً على ادعاءات مجردة لا دليل عليها، لما ورد عن الرسول صلى الله عليه وسلم أنه قال: (لو يعطى الناس بدعواهم، لادعى ناس دماء رجال وأموالهم، ولكن اليمين على المدعى عليه) (٢)، بل يجب على القاضي قبل الحكم في الدعوى التأكد من ثبوت صحة جميع الادعاءات، وصحة الدفوع والبيّنات، ولا يكون ذلك إلا من خلال طرق الإثبات الشرعية، ولا ينحصر إثبات جرائم نظام الطيران المدني في طرق محددة للإثبات، بل يجوز إثباتها بجميع الطرق.

ومن أهم هذه الطرق الإقرار وهو من أقوى الطرق المعتبرة شرعاً، ودل على مشروعيته قوله تعالى: ﴿كُونُوا قَوَّامِينَ بِالْقِسْطِ شُهَدَاءَ لِلَّهِ وَلَوْ عَلَىٰ أَنفُسِكُمْ﴾ (٣) والشهادة على النفس هي الإقرار، وقد نص المنظم السعودي على اعتباره أيضاً وجواز الأخذ به، حيث جعل للمحكمة الاعتماد عليه في الحكم متى اطمأنت إلى صحته (٤).

ومن طرق الإثبات أيضاً الشهادة، وهي من أهم الوسائل المنتجة للإثبات، وقد دل على مشروعيتها قوله تعالى ﴿فَاسْتَشْهِدُوا عَلَيْهِنَّ أَرْبَعَةً مِّنْكُمْ﴾ (٥)، وقد نص المنظم السعودي على ذلك، وجعل أداء الشهادة في مجلس القضاء، وللقاضي سماع شهادة الشهود كل على حدة، وله التفريق بينهم بحسب ما يظهر له من مصلحة، وله مواجهة بعضهم ببعض متى اقتضت

(١) - نظرية الدعوى بين الشريعة الإسلامية وقانون المرافعات المدنية والتجارية، محمد نعيم ياسين، ص ٦٤٣، الطبعة الثانية ١٤٢٠هـ، دار النفائس، عمان.

(٢) - أخرجه مسلم في صحيحه، كتاب الأفضية، باب اليمين على المدعى عليه، (١٣٣٦/٣)، حديث رقم ١٧١١، مرجع سابق.

(٣) - سورة النساء: الآية رقم ١٣٥.

(٤) - ينظر: المادة ١٦١، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٥) - سورة النساء: الآية رقم ١٥.

الحاجة ذلك، كما نص المنظم السعودي على التصدي لجميع السلوكيات التي يهدف منها أصحابها إلى التشويش على الشهود، والتأثير عليهم، وتخويفهم^(١).

والشهادة بطبيعتها لا تكون إلا بعد وقوف الشهود على حالة الجاني وهو متلبسٌ بجرمه، ولذلك تكون الشهادة من أكثر الطرق استخداماً في إثبات جرائم نظام الطيران، وأشهرها، وقد يكون الشهود من أفراد المجتمع الطبيعيين، أو يكونوا من رجال الضبط الجنائي الموكول إليهم نظاماً لحماية النظام العام والأمن والسلامة لمرفق الطيران المدني، وذلك عندما يقومون بضبط الجاني متلبساً بجرمه أثناء ممارسة السلوك الإجرامي.

وقد نص نظام الإجراءات الجزائية على حالات التلبس على سبيل الحصر لا التمثيل وهي:

- ١- يكون الجاني متلبساً بالجرمة حال ارتكابها، أو عقب ارتكابها بوقت قريب.
- ٢- إذا قام الجاني عليه بمتابعة الجاني، أو قام مجموعة من الأشخاص بمتابعته، مع الصياح خلفه، أو على إثر وقوع الجريمة.
- ٣- إذا وُجد الجاني بعد وقوع الجريمة بوقت قريب حاملاً أدوات الجريمة^(٢).

هذه هي حالات التلبس التي ذكرها المنظم السعودي في نظام الإجراءات الجزائية، وهي على سبيل الحصر لا التمثيل، وغالباً ما يتم إدانة المتهم في جرائم نظام الطيران المدني بإحدى هذه الحالات.

(١) - ينظر: المادة ١٦٨، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المادة ٣٠، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

وعند إنكار المتهم، وعدم ورود الأدلة الكافية لإدانته بالجريمة لا يجوز للقاضي أن يحكم في القضية بعلمه، ولا بما يخالف علمه^(١).

ويصدر الحكم بعد ذلك، سواء أكان بالبراءة أم الإدانة، ويشترط أن يكون صدوره بشكل علني، ولو كانت الجلسات سرية، وذلك بحضور أطراف الدعوى، وحضور القاضي أو الدائرة القضائية بحسب الأحوال، ولا بد من توقيعهم عليه، ويجب أن يكون مشتملاً على اسم المحكمة التي أصدرته، وتاريخ إصداره، واسم القاضي أو القضاة، والخصوم، والجريمة موضوع الدعوى، وما قام بإبدائه الخصوم من طلبات، ودفع، وبيانات، وكذلك نص الحكم، وأسبابه، ومستنده الشرعي الذي بُني عليه، ويكون ذلك كله في ضبط القضية^(٢).

وبعد صدور الحكم بالكيفية السابقة، سواء أكان بالإدانة أو البراءة، يجب تسجيله في سجل الأحكام المعد لذلك، ثم يحفظ في ملف الدعوى خلال عشرة أيام من تاريخ صدوره، وتعطى منه صورة رسمية لكل صاحب مصلحة من المتهم أو المدعي بالحق العام أو المدعي بالحق الخاص إن وجد، ويبلغ به كل من ترى المحكمة ضرورة إبلاغه به بعد اكتسابه القطعية، كما لا يجوز تجديد رفع الدعوى مرة أخرى على نفس الوقائع والأفعال التي صدر بشأنها الحكم، باعتبارها حائزة على حجية الأمر المقضي به، وإذا رفعت رغم ذلك فيتم التمسك بالحكم السابق في أي حالة كانت عليها الدعوى الأخيرة، ولو أمام محكمة الاستئناف^(٣).

وللمحكوم عليه والمدعي بالحق العام أو الخاص حق الاعتراض على الحكم والطعن فيه أمام محكمة الاستئناف، وذلك في غضون ثلاثين يوماً من تاريخ تسلم صورة الحكم، ويجب ألا يزيد تاريخ تسليم صورة الحكم على عشرة أيام من تاريخ النطق بالحكم، ويسقط هذا الحق إذا لم

(١) - ينظر: المادة ١٧٩، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المادة ١٨١، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المادة ١٨٢، ١٨٦ نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

يقدم الطاعن اللائحة الاعتراضية خلال المدة المنصوص عليها، وترفع القضية رغم ذلك إلى محكمة الاستئناف دون لائحة اعتراضية في حالة كان الحكم صادراً بالقتل أو الرجم أو القطع أو القصاص في النفس أو فيما دونها^(١).

وعلى الدائرة القضائية في حالة تقديم الطاعن اللائحة الاعتراضية النظر فيها، فإن اقتنعت بما جاء في الاعتراض أكملت اللازم حيال رجوعها عن الحكم أو تعديله، وإلا أيدت الحكم ورفعت كامل الأوراق إلى محكمة الاستئناف التي بدورها تنظر في الاعتراض وتقوم بدراسة القضية من الناحية الشكلية والموضوعية، ولها في سبيل ذلك جميع الصلاحيات التي يملكها قاضي الدرجة الأولى، ثم بعد ذلك تحيل ملاحظاتها إن وجدت إلى القاضي الذي أصدر الحكم لاستكمالها، وعلى هذا الأخير الاستجابة لذلك متى اقتنع بالملاحظات، أو إجابة محكمة الاستئناف بعدم ذلك إذا لم يقتنع، وفي هذه الحالة تنقض محكمة الاستئناف الحكم ما لم تقتنع بإجابته، وتحيل القضية إلى قاضٍ آخر، أما إذا اقتنعت بإجابته فتقوم بالمصادقة على الحكم، ويصبح الحكم حينها مكتسباً للقطعية^(٢).

وبعد اكتساب الحكم القطعية يكون واجب التنفيذ، ومع ذلك يجوز للمحكوم عليه والمدعي بالحق العام أو الخاص طلب نقض الحكم، ويقدم هذا الطلب للمحكمة العليا ويشترط لتقديمه أن يكون الحكم أو القرار صادراً أو مؤيداً من محكمة الاستئناف، وأن يكون محل الاعتراض محصوراً فيما يلي:-

- أ- مخالفة أحكام الشريعة الإسلامية وما يصدره ولي الأمر من أنظمة لا تتعارض معها.
- ب- صدور الحكم من محكمة غير مشكلة تشكياً سليماً طبقاً لما نُص عليه نظاماً.
- ت- صدور الحكم من محكمة أو دائرة غير مختصة.

(١) - ينظر: المواد ١٩٢، ١٩٣، ١٩٤، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المواد ١٩٦، ١٩٧، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

ث - الخطأ في تكييف الواقعة أو وصفها وصفاً غير سليم^(١).

ويسقط الحق في طلب النقض إذا لم يودع المعارض طلبه في غضون ثلاثين يوماً من تاريخ تأييد محكمة الاستئناف للحكم، وإذا كان الحكم صادراً بالقتل أو الرجم أو القطع أو القصاص في النفس أو فيما دونها؛ فإنه من الإجراءات الوجوبية أن ترفع محكمة الاستئناف الحكم إلى المحكمة العليا ولو لم يطلب أحد الخصوم ذلك فور انتهاء المدة المذكورة^(٢).

وفي حالة القبول الشكلي لطلب النقض من المحكمة العليا تبدأ المحكمة بالنظر في الموضوع استناداً إلى الأسباب التي بُني عليها في اعتراض الطاعن وما جاء في ملف الدعوى دون أن تتناول وقائع القضية التفصيلية، وبعد ذلك إما أن تقوم بتأييد الحكم أو تنقضه كلياً أو جزئياً مع ذكر السند الذي بنت عليه في قرارها، وفي حالة النقض تعيد القضية إلى المحكمة التي أصدرت الحكم لتحكم فيها من جديد ومن قضاة آخرين جدد غير الذين أصدروا الحكم في المرة الأولى، فإن كان النقض للمرة الثانية وجب على المحكمة العليا حينها أن تحكم في الموضوع متى رأت أنه صالح للحكم فيه^(٣).

ومن الحقوق النظامية التي يحق لأي من أطراف الدعوى الجزائية التمسك بها هو طلب إعادة النظر في العقوبات المحكوم بها أحكاماً نهائية، وذلك في الأحوال المنصوص عليها في نظام الإجراءات الجزائية وهي:-

١ - إذا حكم على المتهم في جريمة قتل ثم وُجد المُدعى قتله حياً.

(١) - ينظر: المادة ١٩٨، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المادة ١٩٩، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٣) - ينظر: المادة ٢٠٢، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

٢- إذا صدر حكم على شخص من أجل واقعة، ثم صدر حكم على شخص آخر من أجل الواقعة نفسها، وكان بين الحكمين تناقض يُفهم منه عدم إدانة أحد المحكوم عليهما.

٣- إذا كان الحكم قد بُني على أوراق ظهر بعد الحكم تزويرها، أو قُضي - من الجهة المختصة بعد الحكم - بأنها شهادة زور.

٤- إذا كان الحكم مبنياً على حكم صادر من إحدى المحاكم ثم أُلغي هذا الحكم.

٥- إذا ظهر بعد الحكم بيّنات أو وقائع لم تكن معلومة وقت المحاكمة، وكان من شأن هذه البيّنات أو الوقائع عدم إدانة المحكوم عليه أو تخفيف العقوبة.

ويقدم طلب إعادة النظر للمحكمة التي أصدرت الحكم، وتفصل في قبوله من حيث الشكل أولاً، ولا يترتب على قبوله شكلاً وقف تنفيذ الحكم، إلا إذا كان صادراً بعقوبة جسدية من قصاص، أو حد، أو تعزير، وفي غير ذلك يجوز للمحكمة أن تأمر بوقف التنفيذ، أما إذا رفض طلب إعادة النظر، فلا يجوز تجديده فيما بعد بناء على الوقائع نفسها التي بني عليها^(١).

وتعد الأحكام الصادرة في موضوع الدعوى من المحكمة الابتدائية - بناءً على طلب إعادة النظر - قابلة للاعتراض عليها بطلب الاستئناف، أو بطلب النقض إذا كانت صادرة من محكمة الاستئناف، أما تلك الصادرة من المحكمة العليا، فغير قابلة للاعتراض نهائياً^(٢).

وعند رفض طلب إعادة النظر يكون الحكم نهائياً، وباتاً، وواجب التنفيذ، فإن كان الحكم يقضي بالبراءة أفرج عن المتهم إذا كان موقوفاً أو كانت العقوبة لا يقتضي تنفيذها السجن، أما إذا كان الحكم يقضي بالإدانة، فيتم احتساب مدة التوقيف من مدة السجن المحكوم بها إذا

(١) - ينظر: المواد ٢٠٤، ٢٠٥، ٢٠٦، ٢٠٨، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المادة ٢٠٩، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

كان الحكم ينص على عقوبة السجن، وللمحكمة سلطة تقديرية في أن تأمر بتأجيل تنفيذ الحكم الجزائي لمدة معينة، ولأسباب مبررة، على أن تقوم بتوضيحها في تسببها للحكم^(١). وتنفيذ العقوبة التي تضمنها الحكم الجزائي يكون من اختصاص الحاكم الإداري متى كان نهائياً، ويشهد تنفيذها مندوبو المحكمة، وهيئة الأمر بالمعروف والنهي عن المنكر، والشرطة، وتتولى هيئة التحقيق والادعاء العام، الإشراف على ذلك وفقاً لنظامها ولائحتها، وإذا كان الحكم صادراً بعقوبة إتلافية فلا تنفذ إلا بأمر الملك^(٢)، وسنرى في الباب القادم كيف أن المنظم السعودي حدد العقوبات التي توقع على مرتكبي جرائم ومخالفات نظام الطيران المدني، وموقف الفقه الإسلامي من هذه العقوبات.

(١) - ينظر: المواد ٢١٤، ٢١٥، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المواد ٢١٦، ٢١٧، نظام الإجراءات الجزائية، مرجع سابق.

الباب الثالث: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني وتطبيقاتها

القضائية.

بعد أن فرغت من الكلام عن السلوكيات التي عاقب عليها نظام الطيران وبينت أركانها في الباب الأول، وبعد الحديث عن مراحل الدعوى الجنائية من ضبط وتحقيق ومحاكمة في الباب الثاني، سأتناول في هذا الباب الأخير عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني وتطبيقاتها القضائية؛ لذا ستكون العقوبة في فصلٍ مستقل، والتطبيقات القضائية في فصلٍ مستقلٍ آخر على النحو التالي:

الفصل الأول: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني.

الفصل الثاني: التطبيقات القضائية لجرائم الطيران المدني.

الفصل الأول: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني.

مقدمة

المبحث الأول: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات.

المبحث الثاني: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على متن الطائرات.

المبحث الثالث: عقوبة مخالفة نظام الطيران المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني.

المبحث الرابع : عقوبة المخالفات اليسيرة التي ترتكب على متن الطائرة المدنية.

المبحث الخامس : عقوبة مخالفة أحكام نظام الطيران المدني التي لم يرد في مقدارها تحديد.

المبحث السادس : موقف الفقه الإسلامي من عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني.

الفصل الأول: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني.

مقدمة

العقوبة "هي الجزاء المقرر لمصلحة الجماعة على عصيان أمر الشارع"^(١).

وقيل في تعريفها أيضاً: "العقوبة جزاء تقويمي، تنطوي على إيلاء مقصود، تنزل بمرتكب جريمة ذي أهلية لتحملها، بناء على حكم قضائي، يستند إلى نص قانوني يحددها، ويترتب عليها إهدار حق لمرتكب الجريمة، أو مصلحة له، أو ينقصها، أو يعطل استعمالها"^(٢)، قال تعالى:

﴿وَإِنْ عَاقَبْتُمْ فَعَاقِبُوا بِمِثْلِ مَا عُوقِبْتُمْ بِهِ وَلَئِنْ صَبَرْتُمْ لَهُوَ خَيْرٌ لِلصَّابِرِينَ﴾^(٣).

والحكمة التي من أجلها شرعت العقوبة هي تقويم سلوك الأفراد، وإبعادهم عن المفساد، وإرشادهم إلى الصواب، ومنعهم من المعاصي، وحثهم على الطاعة^(٤).

ويشترط لإيقاع العقوبة عدة شروط :

١- أن تكون العقوبة شرعية، ولا تكون العقوبة كذلك إلا إذا كانت مستمدة من الكتاب أو السنة أو الإجماع، أو صدر بها نظام من السلطة التنظيمية على ألا يخالف هذا النظام الشريعة الإسلامية.

٢- أن تكون العقوبة شخصية، بحيث توقع على الجاني بذاته دون أن تتعداه إلى غيره، وهذا الشرط يعد من المبادئ الأساسية التي تقوم عليها الشريعة الإسلامية.

(١) - التشريع الجنائي الإسلامي، عبدالقادر عودة، ص ٣٥٥، مرجع سابق.

(٢) - الأحكام العامة للنظام الجنائي في الشريعة الإسلامية والقانون، عبدالفتاح الصيفي، ص ٤٨٣ ، مرجع سابق.

(٣) - سورة النحل: الآية رقم ١٢٦.

(٤) - ينظر: التشريع الجنائي الإسلامي، عبدالقادر عودة، ص ٣٥٥، مرجع سابق.

٣- أن يكون نفاذ العقوبة عاماً على جميع الناس، فلا يستثنى منها أي شخص مهما اختلفت أقدارهم بحيث يستوي أمامها الحاكم، والمحكوم، والشريف، والوضيع، والجاهل، والمتعلم^(١).

وتنقسم العقوبات في الفقه الإسلامي إلى ثلاثة أقسام :-

١- عقوبة الحد: وهي العقوبة المقدره شرعاً حقاً لله تعالى^(٢).

٢- عقوبة القصاص والدية: وهي العقوبة المقدره من الشرع الحنيف حقاً للأفراد^(٣).

٣- عقوبة التعزير: هي العقوبة المشروعة على جناية لا حد فيها ولا كفارة^(٤).

وقد عُني المنظم السعودي بحماية مرفق الطيران المدني عن كل ما يعد اعتداء عليه أو انتهاكاً لأمن مرتاديه وسلامتهم، وقد سنَّ الأنظمة التي تكفل ذلك، ولم يكتفِ بهذا القدر، بل فرض العقوبات الرادعة والزاجرة على مرتكبي الأفعال المخلة بسلامة مرفق الطيران، وبتتبع النصوص النظامية نجد أنها تطرقت إلى إيقاع العقوبة على مرتكبي مخالفة نظام الطيران المدني.

وجاءت هذه العقوبات متفاوتة في الدرجة بحسب جسامه الفعل، وهذه العقوبات هي إما الحبس، أو الغرامة المالية، أو كلتاهما معاً، أو إلغاء الشهادات أو الرخص أو الإجازة أو التصاريح الصادرة عن الهيئة العامة للطيران المدني نهائياً أو مؤقتاً.

مع العلم أن تعداد هذه العقوبات لا يعني تقييد سلطة القاضي أثناء عرض القضية أمامه من أجل تقدير العقوبة، وذلك طبقاً للمبادئ الشرعية والنظامية العامة وما نصت عليه أيضاً المادة ١٦٧ من نظام الطيران المدني، بل يجوز له بناءً على سلطته الشرعية اللجوء إلى عقوبات أخرى

(١) - ينظر: التشريع الجنائي الإسلامي، عبدالقادر عودة، ص ٣٦٦، مرجع سابق.

(٢) - بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع، أبو بكر بن مسعود بن أحمد الكاساني، (٣٣/٧)، بتصرف، مرجع سابق.

(٣) - التشريع الجنائي الإسلامي، عبدالقادر عودة، ص ٥٢، بتصرف، مرجع سابق.

(٤) - المغني، أبو محمد عبد الله بن محمد بن قدامة، (١٧٦/٩)، بتصرف، مرجع سابق.

أشد إذا كان يراها محققة للعدالة ومنتجة في ردع الجاني وزجره عن معاودة ارتكاب الجريمة مرة أخرى.

لذا سأتناول في هذا الفصل العقوبات النظامية لمخالفة نظام الطيران المدني في خمسة مباحث: الأول في العقوبة لما يُرتكب على أرض المطارات، والثاني لما يرتكب على متن الطائرات، والثالث للمخالفة المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران، والرابع للمخالفات اليسيرة التي ترتكب على متن الطائرات، والخامس للمخالفات التي لم يرد في مقدارها تحديد، وبعد بيان العقوبات النظامية سأبين في مبحث سادس أخير موقف الفقه الإسلامي من العقوبات النظامية لمخالفة نظام الطيران المدني.

المبحث الأول: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات.

المطلب الأول: عقوبة تدمير عناصر النقل الجوي في المطار أو التهديد بذلك.

المطلب الثاني: عقوبة الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية.

المطلب الثالث: عقوبة تقديم البلاغ الكاذب.

المبحث الأول: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات.

مخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات التي تناولتها في الفصل الأول من الباب الأول على ثلاثة أشكال: الأول تدمير عناصر النقل الجوي في المطار أو التهديد بذلك، والثاني الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية، والثالث تقديم البلاغ الكاذب، وقد سبق بيان أركان كل منها، وفي هذا المبحث سأتناول عقوبة كل شكل على حدة في ثلاثة مطالب.

المطلب الأول: عقوبة تدمير عناصر النقل الجوي في المطار أو التهديد بذلك.

سبق أن بينت في الفصل الأول من الباب الأول أثناء الحديث عن جريمة تدمير عناصر النقل الجوي؛ ماهية عناصر النقل الجوي في المطار، وهذه العناصر هي كل ما هو موجود على أرض المطار من تسهيلات ومنشآت وآليات وتجهيزات ومرافق وطائرات.

وقد عاقبت المادة ١٦٧ من نظام الطيران المدني على بعض السلوكيات، حيث نصت على: [مع مراعاة أحكام الأنظمة الأخرى المطبقة في المملكة التي تتضمن عقوبات أشد، يعاقب بالحبس لمدة لا تزيد على خمس سنوات وغرامة لا تزيد على خمسمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين؛ كل من ارتكب فعلاً غير مشروع من الأفعال المنصوص عليها في المادة الرابعة والخمسين بعد المائة من هذا النظام].

وحيث إن المادة ١٥٤ التي أشار إليها النص السابق قد جرمت تدمير أي من العناصر الموجودة على أرض المطار^(١)، ومن ثم يُعاقب على تدمير عناصر النقل الجوي أو التهديد بذلك بما

(١) - ينظر: الفقرة د من البند ١، الفقرة ب من البند ٢، المادة ١٥٤، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

تضمنه النص السابق من عقوبة، وهذه العقوبة هي إما أن تكون بالجمع بين الحبس والغرامة على ألا يزيد الحبس عن خمس سنوات، وألا تزيد الغرامة على خمسمائة ألف ريال، أو تكون العقوبة على التخيير بأن يُحكّم على الجاني إما بالحبس فقط أو بالغرامة بمفردها.

ويلاحظ أن هذه العقوبة التعزيرية لا يحكم بها القاضي إلا إذا رأى كفايتها في ردع الجاني وزجره، وأن النص على هذه العقوبة لا يمنع القاضي من التحول إلى تطبيق حد الحرابة وهو القتل، وذلك إذا ما كانت الجريمة ذات جسامة بالغة جداً مثل أن تقع باستخدام مواد شديدة الانفجار على طائرة في المطار، وتسفر عن إصابات بليغة أو وفيات عدة.

المطلب الثاني: عقوبة الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية.

لقد قضى نظام الطيران المدني بإيقاع عقوبة الحبس بما لا يزيد على خمس سنوات وغرامة مالية لا تتجاوز خمسمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين على كل من ارتكب إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة ١٥٤ من النظام^(١).

وإذا نظرنا إلى نص المادة ١٥٤ من نظام الطيران نجد أنها جرمت الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية، حيث نصت في البند الأول منها على: [يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يشرع في ارتكاب أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية أو يشارك شخصاً آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل:]، ثمّ جاء تعداد الأفعال المجرمة طبقاً لهذا النص، فورد من ضمنها الفقرة ه التي نصت على: [أن يستولي على معدات خدمات تسهيلات الملاحة الجوية أو أي أجهزة أو آلات أو أسلاك تكون لازمة لتأمين سلامة الطيران أو متصلة بها].

(١) - ينظر: المادة ١٦٧، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

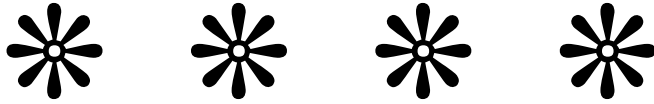
ومن ثم تكون عقوبة الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية الحبس بما لا يزيد على خمس سنوات والغرامة بما لا يتجاوز خمسمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين.

والمعدات التي يعاقب على الاستيلاء عليها بهذه العقوبة كما مر معنا أثناء الحديث عن أركان هذه الجريمة في الفصل الأول من الباب الأول؛ هي أي قطع أو أدوات تدخل في تركيب أحد عناصر الملاحة الجوية من طائرات ومرافق المطارات المختلفة، ومن ذلك آليات سحب الطائرات التي تستخدم في ركنها داخل ساحة المطار أو إخراجها منه، والآليات المتعلقة بشحن الطائرات وتفريقتها، والمعدات الخاصة بإصلاح الأعطال والصيانة، والأجهزة السلوكية واللاسلكية المتعلقة بأعمال المراقبة الجوية والاتصال، والقطع الميكانيكية والكهربائية المختلفة، وأسلاك الاتصالات والكهرباء، والوصلات الإلكترونية، وغير ذلك الكثير من المعدات المتعلقة بخدمات تسهيلات الملاحة الجوية، المهمة في انتظام وسلامة حركة الملاحة الجوية.

المطلب الثالث: عقوبة تقديم البلاغ الكاذب.

جاءت عقوبة تقديم البلاغ الكاذب في نظام الطيران المدني بالحبس والغرامة معاً، أو بإحدى هاتين العقوبتين على التخيير، على ألا يزيد الحبس على خمس سنوات والغرامة على خمسمائة ألف ريال، وهذا ما يستفاد من منطوق المادة ١٦٧ من النظام، حيث نصت على: [مع مراعاة أحكام الأنظمة الأخرى المطبقة في المملكة التي تتضمن عقوبات أشد، يعاقب بالحبس لمدة لا تزيد على خمس سنوات وغرامة لا تزيد على خمسمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب فعلاً غير مشروع من الأفعال المنصوص عليها في المادة الرابعة والخمسين بعد المائة من هذا النظام].

وإذا عدنا للمادة ١٥٤ التي أشار إليها النص السابق وجدنا أنها تضمنت تجريم تقديم البلاغ الكاذب، حيث نصت في البند الأول منها على: [يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يشرع في ارتكاب أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية أو يشارك شخصاً يشرع أو يرتكب هذا الفعل:] ثمَّ جاء سرد السلوكيات المحرمة طبقاً لهذا النص، وجاء منها الفقرة و التي نصت على: [أن يبلغ معلومات يعرف أنها غير صحيحة، ويعرض بذلك سلامة الطائرة للخطر].



المبحث الثاني: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على متن الطائرات.

المطلب الأول: عقوبة الاعتداء ضد شخص على متن الطائرة.

المطلب الثاني: عقوبة الاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة.

المطلب الثالث: عقوبة الثمالة بتأثير تناول المواد الكحولية أو المخدرة.

المطلب الرابع: عقوبة تدمير الطائرة وهي في حالة طيران أو التهديد بذلك.

المطلب الخامس: عقوبة الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها والتهديد بذلك.

المطلب السادس: عقوبة رفض تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة.

المطلب السابع: عقوبة سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة.

المبحث الثاني: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على متن الطائرات.

في هذا المبحث سأتناول عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني التي ترتكب على متن الطائرات، وهذا النوع من مخالفة نظام الطيران له سبعة أشكال، هي الاعتداء ضد شخص على متن الطائرة، والاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة، والثمالة بتأثير تناول المواد الكحولية أو المخدرة، وتدمير الطائرة وهي في حالة طيران والتهديد بذلك، والاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها والتهديد بذلك، ورفض تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة، وأخيراً سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة.

وفي سبيل بيان عقوبة هذه السلوكيات التي عدّها المنظم السعودي من الجرائم؛ سأقوم بتناول عقوبة كل منها على حدة، وذلك في سبعة مطالب.

المطلب الأول: عقوبة الاعتداء ضد شخص على متن الطائرة.

نصت المادة ١٦٧ من نظام الطيران المدني على: [مع مراعاة أحكام الأنظمة الأخرى المطبقة في المملكة التي تتضمن عقوبات أشد يعاقب بالحبس لمدة لا تزيد على خمس سنوات وغرامة لا تزيد على خمسمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب فعلاً غير مشروع من الأفعال المنصوص عليها في المادة الرابعة والخمسين بعد المائة من هذا النظام].

فهذا النص يعاقب بالحبس بما لا يزيد على خمس سنوات وغرامة لا تتجاوز خمسمائة ألف ريال معاً، أو بإحدى هاتين العقوبتين؛ كل من ارتكب أحد الأفعال المنصوص عليها في المادة ١٥٤ من نظام الطيران، كما لم يمنع النص السالف من تطبيق عقوبة أشد تقضي بها أنظمة أخرى في المملكة، وذلك في حالة ما إذا كان الاعتداء ضد الشخص نتج عنه قتل أو اغتصاب فتكون

العقوبة حينئذ القصاص أو الحد بحسب الأحوال ووفقاً لما يقتضيه الوجه الشرعي ويراه قاضي الموضوع.

وإذا نظرنا إلى المادة ١٥٤ من النظام التي أشار إليها النص السابق نجد أن عباراتها تجرم الاعتداء العمدي، والعنف، والترهيب، والتهديد بدنياً أو قولياً، والتحرش الجنسي^(١)، وكل هذه المسميات تدور حول جرائم القتل، والضرب أو الجرح، والتهديد بالقول أو البدن، والتعدي الجنسي، ومن ثم يعاقب على هذه الجرائم بالعقوبات المقررة في النص السابق، وهي الحبس بما لا يزيد على خمس سنوات وغرامة لا تتجاوز خمسمائة ألف ريال معاً، أو بإحدى هاتين العقوبتين.

المطلب الثاني: عقوبة الاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة.

قضى نظام الطيران المدني بإيقاع عقوبة الحبس بما لا يزيد على خمس سنوات وغرامة لا تزيد على خمسمائة ألف ريال، وهاتان العقوبتان إما أن توقعا على الجاني معاً أو إحداهما على التخيير، وذلك يكون على مرتكبي أيّاً من الجرائم المنصوص عليها في المادة ١٥٤ من النظام^(٢).

وإذا ما نظرنا إلى نص المادة ١٥٤ من النظام نجد أنها جرمت الاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة، حيث نصت في البند السادس على ما يلي: [٦- يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال الآتية على متن طائرة مدنية، بما يمس سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص على متنها، أو إذا كان ذلك الفعل يخل بالنظام والانضباط على متن الطائرة:]، ثمّ جاء تعداد

(١) - ينظر: البند ١ فقرة أ، بند ٢ فقرة أ، بند ٤ فقرة أ، بند ٥، بند ٦ فقرة أ، المادة ١٥٤، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: المادة ١٦٧، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

السلوكيات المجرمة طبقاً لهذا النص فورد منها الفقرة ب التي نصت على: [ب- التسبب عمداً في تلف أو تدمير ممتلكات].

وعلى ذلك تكون عقوبة الاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة ما نصت عليه المادة ١٦٧، وهي الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على خمس سنوات ولا يتجاوز خمسمائة ألف ريال، أو إحدى هاتين العقوبتين على التخيير.

المطلب الثالث: عقوبة الثمالة بتأثير تناول المواد الكحولية أو المخدرة.

كما مر معنا سابقاً أن معنى الثمالة هو السكر، وقد جاء نظام الطيران المدني بعقوبتين لتناول المسكرات أو المخدرات: الأولى عامة لمن يتواجد على متن الطائرة من ركاب وعاملين ممن يتناول المسكر أو المخدر، والثانية خاصة بقائدي الطائرات إذا قاموا بقيادة طائرتهم وهم في حالة سكر أو تخدير.

فالعقوبة الأولى الموجهة لكل من يتواجد على متن الطائرة من غير قائدها هي ما تضمنته المادة ١٦٧ من النظام، حيث نصت على: [مع مراعاة أحكام الأنظمة الأخرى المطبقة في المملكة التي تتضمن عقوبات أشد، يعاقب بالحبس لمدة لا تزيد على خمس سنوات وغرامة لا تزيد على خمسمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب فعلاً غير مشروع من الأفعال المنصوص عليها في المادة الرابعة والخمسين بعد المائة من هذا النظام].

وبالرجوع إلى نص المادة ١٥٤ المشار إليها في النص السابق نجد أن تناول المسكرات والمخدرات مما جرمته المادة على كل من يتواجد على متن الطائرة حيث نصت في البند السادس منها على: [يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال الآتية على متن طائرة مدنية، بما يمس سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص على متنها، أو إذا كان ذلك الفعل يخل بالنظام

والانضباط على متن الطائرة:]، ثم جرى تعداد السلوكيات المجرمة طبقاً لهذا النص، فجاء منها الفقرة ج حيث نصت على: [الشمالة بتأثير تناول المشروبات الكحولية أو تعاطي العقاقير المخدرة]، ومن ثم يعاقب من يتناول المسكر أو المخدر ويتواجد على متن الطائرة من غير قائدها بالعقوبة التي نصت عليها المادة ١٦٧ من النظام، وهي الحبس أو الغرامة معاً بما لا يزيد على خمس سنوات ولا يتجاوز خمسمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين، وبحسب منطوق المادة ١٦٧ فإن النص على عقوبة الحبس والغرامة لا يكون مانعاً من تطبيق عقوبة أشد طبقاً لنظام آخر كما لو رأى القاضي تطبيق عقوبة حد السكر على الجاني.

أما العقوبة الثانية الموجهة لقائد الطائرة فهي ما تضمنته المادة ١٦٦ حيث نصت على: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:]، ثم جاء تعداد السلوكيات المعاقب عليها طبقاً لهذا النص، فورد منها الفقرة رقم ٨ حيث نصت على: [قيادة الطائرة وهو في حالة سكر، أو تحت تأثير مخدر، أو عقار يؤدي إلى إضعاف مقدرته على قيادة الطائرة]، ومن ثم تكون عقوبة قائد الطائرة الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على ثلاث سنوات، ولا يتجاوز ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين على التحيير، وذلك إذا ما تناول قائد الطائرة مسكراً أو مادة مخدرة أو عقاراً طبيياً يضعف من قدراته العقلية أو الجسمية، ويلاحظ على النص السابق أنه لم يترك لسلطة القاضي سوى توقيع العقوبة المنصوص عليها من الحبس أو الغرامة على قائد الطائرة بعكس العقوبات المذكورة في المطالب السابقة، ومع ذلك قد يرى القاضي نفسه مضطراً للحكم على قائد الطائرة بعقوبة أخرى تمشياً مع أحكام الشريعة الإسلامية، وذلك إذا ما رأى أن العقوبة المناسبة هي عقوبة حد المسكر على سبيل المثال.

المطلب الرابع: عقوبة تدمير الطائرة وهي في حالة طيران أو التهديد بذلك.

عاقب نظام الطيران المدني بالحبس بما لا يزيد على خمس سنوات وغرامة لا تتجاوز خمسمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين؛ كل من قارف إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة ١٥٤ من النظام، على ألا يكون النص على هذه العقوبة مانعاً من تطبيق عقوبة أشد وفقاً لنظام آخر تتلاءم وجسامة الجرم^(١).

وبالرجوع إلى نص المادة ١٥٤ المشار إليها؛ يتبين أنها قامت بتجريم تدمير الطائرة، سواء أكان التدمير كلياً أم جزئياً، حيث نصت في البند الأول منها على: [يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يشرع في ارتكاب، أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية أو يشارك شخصاً آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل:]، ثم جرى تعداد السلوكيات المحرمة طبقاً لهذا النص، فورد منها الفقرة ب التي نصت على: [ب- أن يدمر طائرة في الخدمة، أو يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران، ويحتمل أن يعرض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر]، وورد كذلك الفقرة ج التي نصت على: [أن يقوم بأي وسيلة كانت بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة، يحتمل أن يدمر هذه الطائرة، أو أن يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران، أو يحدث بها تلفاً يحتمل أن يعرض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر].

ومن ثم تكون عقوبة تدمير الطائرة كلياً أو جزئياً الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على خمس سنوات ولا يتجاوز خمسمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين، أو تطبيق العقوبة الأشد طبقاً لنظام آخر كأن يرى القاضي خطورة الجريمة وجسامتها وأن العقوبة المناسبة هي القتل حراً، بناءً على ما سبق أن أوردته في الركن الشرعي للجريمة في الفصل الثاني من الباب الأول.

(١) - ينظر: المادة ١٦٧، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

المطلب الخامس: عقوبة الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها والتهديد بذلك.

جاء في نظام الطيران المدني إيقاع عقوبة الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على خمس سنوات ولا يتجاوز خمسمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين؛ على كل من ارتكب إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة ١٥٤ من النظام، دون أن يمنع ذلك قيام القاضي بتطبيق عقوبة أشد وفقاً لنظام آخر إذا رأى ذلك^(١).

وبالنظر إلى نص المادة ١٥٤ المشار إليها نجد أن مما جرمته هو الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها والتهديد بذلك، حيث نصت في البند الثالث على: [٣- يعد مرتكباً لجريمة كل شخص على متن طائرة في حالة طيران، يشرع في القيام، أو يقوم دون حق مشروع، بالقوة أو التهديد باستعمال القوة أو بأي صورة من صور الإكراه، بالاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها أو يشترك مع شخص آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل].

وبذلك تكون عقوبة الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها والتهديد بذلك طبقاً لما سبق من المواد النظامية إما الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على خمس سنوات ولا يتجاوز خمسمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين، وإما بتوقيع عقوبة أشد يراها القاضي بناء على ما يملكه من سلطة شرعية كتوقيع عقوبة القتل حراً على الجاني باعتبار الاستيلاء على الطائرة وتغيير وجهتها إلى جهة غير معلومة جريمة قطع طريق.

المطلب السادس: عقوبة رفض تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة.

قضى نظام الطيران المدني في مادته ١٦٧ بإيقاع عقوبة الحبس بما لا يزيد على خمس سنوات والغرامة بما لا يتجاوز خمسمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين، وذلك على كل من

(١) - ينظر: المادة ١٦٧، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

يرتكب إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة ١٥٤، وحيث إن رفض تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة مما جرى تجريمه في البند الرابع من المادة ١٥٤، وجاء النص كما يلي: [٤- يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال الآتية على متن طائرة مدنية:]، ثمَّ جاء تعداد الأفعال المجرمة طبقاً لهذا النص، فورد منها الفقرة ب التي نصت على: [ب- رفض اتباع التعليمات القانونية التي يصدرها قائد الطائرة أو أحد أعضاء طاقم الطائرة بالنيابة عنه لغرض تأمين سلامة الطائرة أو أي من الأشخاص أو الممتلكات المحمولة على متنها أو لغرض الحفاظ على النظام والانضباط على متن الطائرة].

ومن ثم تكون عقوبة رفض تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة إما الحبس بما لا يزيد على خمس سنوات أو بالغرامة بما لا يتجاوز خمسمائة ألف ريال أو بهما معاً.

المطلب السابع: عقوبة سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة.

قررت المادة ١٦٧ من النظام ثلاث عقوبات على مرتكبي الجرائم، وهذه العقوبات هي إما الحبس والغرامة معاً أو إحداهما أو عقوبة أشد نص عليها نظام آخر، حيث نصت المادة على: [مع مراعاة أحكام الأنظمة الأخرى المطبقة في المملكة التي تتضمن عقوبات أشد، يعاقب بالحبس لمدة لا تزيد على خمس سنوات وغرامة لا تزيد على خمسمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب فعلاً غير مشروع من الأفعال المنصوص عليها في المادة الرابعة والخمسين بعد المائة من هذا النظام].

وحيث إن المادة ١٥٤ من النظام جرمت سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة في البند السابع منها، حيث نصت على: [٧- يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بسرقة أي من ممتلكات الطائرة أو ممتلكات الأشخاص الموجودين على متنها].

وبذلك تكون عقوبة سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة إما الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على خمس سنوات، ولا يتجاوز خمسمائة ألف ريال أو بإحداهما، وإما بتطبيق العقوبة

الأشد إذا تقررت في ظل نظام آخر، وقد أحسن المنظم السعودي بأن أتاح لجهة الحكم تقرير عقوبة مختلفة عن الحبس والغرامة، ففي بعض الفروض يجد القاضي أن العقوبة المناسبة للسرقة ليست في التعزير بالحبس أو الغرامة، بل بإيقاع عقوبة حد السرقة وهو القطع إذا توافرت الشروط الشرعية لتطبيق حد السرقة، وهذه الشروط يمكن إجمالها فيما يلي:-

١- أن يكون السارق بالغاً عاقلاً.

٢- أن يكون المسروق من الأموال المحترمة.

٣- أن يبلغ المسروق النصاب.

٤- أن يخرج السارق من حرز مثله.

٥- انتفاء الشبهة.

٦- أن تثبت السرقة.

٧- مطالبة المسروق منه بماله^(١).

(١)- ينظر: بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع، أبو بكر بن مسعود الكاساني، (٦٥/٧)، مرجع سابق. البحر الرائق شرح كنز الدقائق، زين الدين بن إبراهيم بن محمد، (٥٤/٥)، مرجع سابق. المعونة على مذهب عالم المدينة، أبو محمد عبد الوهاب ابن علي المالكي، (١٤١٣/١ وما بعدها)، تحقيق حميش عبدالحق، بدون طبعة، المكتبة التجارية للنشر. القوانين الفقهية، أبو القاسم محمد الغرناطي، ص ٢٣٥ وما بعدها، بدون طبعة وبدون ناشر. روضة الطالبين وعمدة المفتين، أبو زكريا محيي الدين النووي، (١١٠/١٠)، تحقيق زهير الشاويش، الطبعة الثالثة ١٤١٢ هـ، المكتب الإسلامي، بيروت.

المبحث الثالث: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني.

المطلب الأول: عقوبة قيادة أو تشغيل طائرة لا تحمل علامات الجنسية والتسجيل.

المطلب الثاني: عقوبة قيادة وتشغيل طائرة دون الحصول على الشهادات اللازمة.

المطلب الثالث: عقوبة قيادة الطائرة في المناطق الجوية المحظورة وعدم الإذعان للأوامر
الصادرة.

المطلب الرابع: عقوبة الدخول في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات.

المطلب الخامس: عقوبة الإقلاع أو الهبوط خارج الأماكن المخصصة.

المطلب السادس: عقوبة استخدام الطائرة في النقل المحظور.

المطلب السابع: عقوبة الامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ.

المطلب الثامن: عقوبة عدم تدوين البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها.

المبحث الثالث: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني.

سبق أن تكلمت عن جميع مخالفات نظام الطيران المدني المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني، وعددها ثماني مخالفات، وهذه المخالفات هي قيادة أو تشغيل طائرة لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل، وقيادة أو تشغيل طائرة دون الحصول على الشهادات اللازمة، وقيادة الطائرة في المناطق الجوية المحظورة وعدم الإذعان للأوامر الصادرة، والدخول في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات، والإقلاع أو الهبوط خارج الأماكن المخصصة، واستخدام الطائرة في النقل المحظور، والامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ، وأخيراً عدم تدوين البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها.

وفي هذا المبحث سأتكلم بإذن الله تعالى عن عقوبة كل مخالفة من هذه المخالفات، وسأخصص لكل منها مطلباً مستقلاً.

المطلب الأول: عقوبة قيادة أو تشغيل طائرة لا تحمل علامات الجنسية والتسجيل.

عقوبة القيادة أو التشغيل لطائرة لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل هي الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على ثلاث سنوات ولا يتجاوز ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كما أجاز نظام الطيران المدني توقيع عقوبة المصادرة للطائرة التي لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل عند قيادتها داخل إقليم المملكة بغير علم الهيئة العامة للطيران المدني، أو كانت تحمل هذه العلامات، ولكن بشكل غير صحيح، وتعد عقوبة المصادرة من العقوبات التكميلية التي لا توقع إلا بحكم قضائي نهائي لما نص عليه النظام الأساسي للحكم بقوله: [تحظر المصادرة

العامة للأموال ولا تكون عقوبة المصادرة الخاصة إلا بحكم قضائي^(١)، وعرفها بعض شراح الأنظمة بأنها: "نزع ملكية مال من صاحبه جبراً عنه وإضافته إلى ملك الدولة دون مقابل"^(٢).

وقد جاء النص على العقوبات السابقة لقائدي ومشغلي الطائرة التي لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل وذلك في نظام الطيران المدني، فالحبس والغرامة نصت عليهما المادة ١٦٦ من النظام، حيث جاءت بالآتي: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات، وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين؛ كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:] .

ثم جاء تعداد السلوكيات المعاقب عليها طبقاً لهذا النص، فورد منها الفقرة أولاً التي نصت على: [١- تشغيل أو قيادة طائرة لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل، أو تحمل علامات غير صحيحة، أو غير واضحة، دون تصريح خاص من الهيئة وبقصد إخفاء حقيقة الطائرة].

أما المصادرة فنصت عليها المادة ١٧٣ من النظام، حيث جاء فيها: [يجوز بحكم قضائي مصادرة الطائرة في الأحوال الآتية: ١- حمل علامات جنسية أو تسجيل غير صحيحة، أو عدم حمل أي من هذه العلامات بدون موافقة].

المطلب الثاني: عقوبة قيادة وتشغيل طائرة دون الحصول على الشهادات اللازمة.

سبق أن بينت أن قيادة الطائرة أو تشغيلها يلزم له أولاً الحصول على شهادات أو أذونات تصدر عن الهيئة العامة للطيران المدني لصاحب الشأن من قائدي الطائرات أو مشغليها، وهذه الشهادات أو الأذونات كما سبق بيانه هي عبارة عن شهادة صلاحية الطائرة للطيران، وإجازات أعضاء طاقم الطائرة وهيئة القيادة للقيام بمهام معينة، وتصريح استخدام الآت

(١) - المادة ١٩، النظام الأساسي للحكم، مرجع سابق.

(٢) - النظرية العامة للعقوبة والتدابير الاحترازية، محمد عبداللطيف فرج، ص ١٥٧، طبعة ٢٠١٢، نشر أكاديمية الشرطة.

التصوير والمسح الجوي، وتراخيص إنشاء شركات الطيران الوطنية والأجنبية وتشغيل خطوطها الجوية المنتظمة وغير المنتظمة داخل الدولة، وترخيص إنشاء وتشغيل شركات ووكالات المبيعات الجوية والشحن الجوي والخدمات الأرضية في المطارات، وشهادة تسجيل الطائرة التي تثبت دولة التسجيل وقيد التسجيل في هذه الدولة، وأخيراً ترخيص مزاول مهنة صيانة الطائرات لمن تثبت كفاءته لهذه المهنة^(١).

وقيادة وتشغيل الطائرة ابتداءً قبل الحصول على الشهادات أو الأذونات السابقة يعد سلوكاً معاقباً عليه، والعقوبة هي الغرامة والحبس معاً أو بإحدهما، وقد قرر ذلك عدة نصوص في نظام الطيران المدني، وهذه النصوص هي ما جاء في المادة ١٦٥ من النظام، حيث نصت على: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تزيد على مائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين؛ كل من قام بتشغيل أي طائرة أو شركة أو وكالة أو بأي عمليات جوية تخضع لأحكام هذا النظام دون الحصول على الترخيص أو التصريح أو الإجازة اللازمة من الهيئة أو استمر في التشغيل بعد وقف هذا الترخيص أو التصريح أو الإجازة أو سحبها أو إلغائها]، كما جاءت المادة ١٦٦ من النظام بما نصه: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين؛ كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:]، ثم جاء تعداد السلوكيات المعاقب عليها طبقاً لهذا النص، فورد منها الفقرة الثانية، حيث نصت على: [٢- تشغيل طائرة قبل الحصول على الشهادات اللازمة لتسجيلها، أو صلاحيتها للطيران دون ترخيص أو تصريح أو إجازة خاصة بذلك من سلطة الطيران أو بعد وقف، أو بعد تعليق، أو سحب، أو إلغاء، أو انتهاء مفعول أي من هذه الشهادات].

كما ورد من السلوكيات المعاقب عليها بالحبس والغرامة طبقاً للمادة ١٦٦ من النظام ما جاء في فقرتها الثالثة، حيث نصت على: [٣- قيادة طائرة دون الحصول على الشهادات أو

(١) - ينظر: المواد ١٠، ١٣، ١٦، ٢٤، ٥٢، ٨١، ٨٤، ٩١، ٩٢، نظام الطيران المدني، مرجع سابق. ينظر: قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، محمد فريد وهاني محمد، ص ٣٨ وما بعدها، مرجع سابق.

الإجازات المقررة، أو في غير الحالات المحددة في أحكام هذا النظام، وذلك دون الحصول على إجازة خاصة من الهيئة].

المطلب الثالث: عقوبة قيادة الطائرة في المناطق الجوية المحظورة وعدم الإذعان للأوامر الصادرة.

عاقب نظام الطيران المدني على قيادة الطائرة في المناطق الجوية المحظورة، وعاقب كذلك على رفض قائد الطائرة تنفيذ الأوامر الصادرة إليه، وهذه العقوبة هي الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على ثلاث سنوات ولا يتجاوز ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين على التخيير، وهذا ما يستفاد من منطوق المادة ١٦٦ من النظام، حيث نصت على: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين؛ كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:]، وجاء من ضمن الأفعال المعاقب عليها بموجب هذا النص ما ورد في الفقرة الرابعة من المادة، حيث نصت على: [٤- قيادة طائرة فوق منطقة محظورة، أو التحليق فوقها بغير قصد، وعدم الإذعان للأوامر الصادرة له]، كما جاء أيضاً من الأفعال المعاقب عليها ما ورد في الفقرة الخامسة من ذات المادة التي نصت على: [٥- عدم الإذعان للأمر الصادر له بالهبوط أثناء تحليقه في إقليم المملكة].

المطلب الرابع: عقوبة الدخول في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات.

إن المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات في المطار هي: [ذلك الجزء في المطار المستخدم لإقلاع الطائرات وهبوطها وتحركاتها الأخرى المتعلقة بالإقلاع والهبوط وذلك باستثناء ساحة وقوف الطائرات]^(١)، وهذا ما سبق بيانه وأكثر أثناء الكلام عن أركان المخالفة.

(١) - الفقرة ٢٠، المادة ١، نظام الطيران المدني، مرجع سابق.

وقد عاقب المنظم السعودي على الدخول بدون تصريح في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات، وهذه العقوبة هي الحبس والغرامة معاً أو إحدى العقوبتين على التخيير، وقد جاء النص عليها في المادة ١٦٦ من النظام، حيث جاءت بالآتي: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:]، ثمَّ جاء تعداد الأفعال المعاقب عليها بموجب هذا النص، فورد منها ما جاء في الفقرة الحادية عشرة، حيث نصت على: [١١- الدخول دون تصريح في منطقة تحركات الطائرات المحظورة في المطارات، أو إدخال أو ترك حيوانات أو أشياء بداخلها، ما يؤدي إلى الإضرار بتأمين سلامة الطيران].

المطلب الخامس: عقوبة الإقلاع أو الهبوط خارج الأماكن المخصصة.

جاءت العقوبة النظامية لمخالفة الإقلاع أو الهبوط خارج الأماكن المخصصة بالحبس والغرامة معاً، بما لا يزيد عن ثلاث سنوات ولا يتجاوز ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين، وهذا ما قضت به المادة ١٦٦ من النظام، حيث نصت على: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين؛ كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:]، ثمَّ جرى تعداد الأفعال المعاقب عليها طبقاً لهذا النص، فجاء منها الفقرة السادسة التي نصت على: [٦- الهبوط أو الإقلاع خارج المطارات، أو الأماكن المخصصة المعلن عنها، أو الطيران خارج المناطق والطرق المحددة، دون تصريح خاص بذلك، أو في غير حالة القوة القاهرة].

المطلب السادس: عقوبة استخدام الطائرة في النقل المحظور.

عاقب المنظم السعودي على استخدام الطائرة في النقل المحظور، وذلك بالحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على ثلاث سنوات ولا يتجاوز ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كما

عاقب أيضاً على هذه المخالفة بعقوبة جوازية تتمثل في مصادرة الطائرة المستخدمة في النقل المحظور، وللمحكمة المختصة سلطة تقديرية في توقيع عقوبة المصادرة أو عدم توقيعها.

وهذه العقوبات من حبس وغرامة ومصادرة هي ما قضى به نظام الطيران المدني، فالحبس والغرامة جاء النص عليها في المادة ١٦٦، حيث نصت على الآتي: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:]، ثم جرى تعداد الأفعال المعاقب عليها بموجب هذا النص، فورد منها ما جاء في الفقرة السابعة، حيث نصت على: [٧-قيادة طائرة في إقليم المملكة بدون إجازة وعلى متنها: أ- أسلحة وذخائر حربية أو أي مواد أخرى تحرم الأنظمة نقلها، ب-أشخاص بقصد القيام بأعمال التهريب أو ارتكاب جناية ولو لم يتم ارتكابها].

أما عقوبة المصادرة، فقد نصت عليها المادة ١٧٣ من النظام، حيث جاءت بالآتي: [يجوز بحكم قضائي مصادرة الطائرة في الأحوال الآتية:]، وجاء ضمن الأحوال الفقرة الثانية التي نصت على: [٢- قيام مالك الطائرة أو مشغلها بنقل أسلحة أو ذخائر حربية أو مواد محظور نقلها بقصد التهريب، أو ارتكاب جريمة تمس أمن المملكة].

المطلب السابع: عقوبة الامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ.

قضى نظام الطيران المدني بإيقاع العقوبة على من يمتنع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ للطائرات المنكوبة أو في الأحوال المشابهة نتيجة حوادث الطيران التي تستدعي البحث والإنقاذ، وهذه العقوبة إما الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على ثلاث سنوات، ولا يتجاوز ثلاثمائة ألف ريال، أو إحدى هاتين العقوبتين على التخيير.

وهذا ما نصت عليه المادة ١٦٦ من النظام، حيث جاءت بالآتي: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:]، ثم جاء تعداد الأفعال المعاقب عليها طبقاً لهذا النص،

فورد منها الفقرة العاشرة، حيث نصت على: [١٠- الامتناع دون مبرر عن القيام بعمليات البحث التي تطلبها السلطات المختصة، أو عن المساهمة بما لديه من وسائل لإنقاذ طائرة، أو شخص معرض للهلاك بسبب حادث طيران].

المطلب الثامن: عقوبة عدم تدوين البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها.

نص نظام الطيران المدني في مادته ١٦٦ على: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين؛ كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:]، ثم جرى تعداد الأفعال المعاقب عليها طبقاً لهذا النص، فجاءت الفقرة التاسعة بالآتي: [عدم تدوين البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها، أو تغييرها بسوء نية، أو تدوين بيانات مخالفة للواقع، مما يعرض أو يحتمل أن يعرض الطائرة للخطر].

وبذلك تكون عقوبة مخالفة عدم تدوين البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على ثلاث سنوات ولا يتجاوز ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين على التخيير، وللمحكمة سلطة تقديرية في ذلك.

المبحث الرابع: عقوبة المخالفات اليسيرة التي ترتكب على متن الطائرة المدنية.

المطلب الأول: عقوبة التدخين على متن الطائرة المدنية.

المطلب الثاني: عقوبة العبث بأجهزة الكشف الموجودة على متن الطائرة.

المطلب الثالث: عقوبة استعمال أجهزة إلكترونية محظورة على متن الطائرة.

المطلب الرابع: عقوبة رفض الجلوس في المقعد المخصص للراكب .

المطلب الخامس: عقوبة رفض ربط حزام الأمان.

المبحث الرابع: عقوبة المخالفات اليسيرة التي ترتكب على متن الطائرة المدنية.

في هذا المبحث سأتكلم عن عقوبة مجموعة من المخالفات البسيطة التي قد تقع على متن الطائرة، وهذه المخالفات هي التدخين على متن الطائرة المدنية، والعبث بأجهزة الكشف الموجودة على متن الطائرة، واستعمال أجهزة إلكترونية محظورة على متن الطائرة، ورفض الجلوس في المقعد المخصص للراكب، وأخيراً رفض ربط حزام الأمان، وسأقوم ببيان عقوبة كل مخالفة من هذه المخالفات على حدة، وذلك في مطلب مستقل.

المطلب الأول: عقوبة التدخين على متن الطائرة المدنية.

جاء نظام الطيران المدني بعقوبتين على من يمارس التدخين على متن الطائرة المدنية، فالأولى منها هي الغرامة المالية بما مقداره خمسمائة ريال عند ممارسة التدخين في دورات مياه الطائرة، أما الثانية فهي الغرامة بمبلغ ثلاثمائة ريال عند الامتناع عن ممارسة التدخين في أي مكان على متن الطائرة.

وهذا ما جاءت به المادة ١٦٨ من النظام، حيث نصت على: [يعاقب كل من قام بأي من المخالفات المنصوص عليها في المادة الخامسة والخمسين بعد المائة من هذا النظام بالغرامات المالية الآتية:]، ثمَّ جاء تحديد هذه الغرامات لكل سلوك على حدة، فجاء منها الفقرة الأولى التي نصت على: [١- عدم الامتناع عن التدخين ثلاثمائة ريال]، وجاء منها أيضاً الفقرة الخامسة، حيث نصت على: [٥- التدخين في دورة المياه خمسمائة ريال]، ويلاحظ أن هذه الغرامة، وكذلك الغرامات المقررة على المخالفات القادمة؛ هي عقوبة محددة بقدر معين لم تترك

أي سلطة لقاضي الموضوع بالزيادة أو النقص، فلا يجوز الزيادة عليها أو النقصان عنها، ومن ثم ليس للجهة المختصة بإيقاع هذه العقوبات سلطةً إلا بالحكم بها.

المطلب الثاني: عقوبة العبث بأجهزة الكشف الموجودة على متن الطائرة.

جاءت العقوبة النظامية لمخالفة العبث بأجهزة الكشف الموجودة على متن الطائرة بالغرامة المالية، وهذه الغرامة تقدر بقيمة ألف ريال، وقد نصت عليها المادة ١٦٨ من نظام الطيران المدني، حيث جاءت بالآتي: [يعاقب كل من قام بأي من المخالفات المنصوص عليها في المادة الخامسة والخمسين بعد المائة من هذا النظام بالغرامات المالية الآتية:]، ثم جرى تحديد هذه الغرامات لكل مخالفة على حده، فجاءت الفقرة السادسة بما نصه: [٦- العبث بجهاز الكشف عن التدخين، أو غير ذلك من الأجهزة المتعلقة بالسلامة الموجودة على متن الطائرة؛ ألف ريال].

المطلب الثالث: عقوبة استعمال أجهزة إلكترونية محظورة على متن الطائرة.

لقد قضى نظام الطيران المدني بغرامة مالية قدرها خمسمائة ريال، وذلك عقوبةً على استعمال أجهزة إلكترونية محظورة على متن الطائرة، ويلاحظ أن هذه العقوبة ليس لها حد أدنى أو أعلى، بل محددة بمقدار معين لا يجوز الزيادة عليه أو النقصان عنه.

وجاء النص على هذه العقوبة في المادة ١٦٨ من النظام، حيث جاءت بالآتي: [يعاقب كل من قام بأي من المخالفات المنصوص عليها في المادة الخامسة والخمسين بعد المائة من هذا النظام بالغرامات المالية الآتية:]، ثم جاء تحديد الغرامات على كل سلوك مخالف طبقاً لهذا النص، فورد

منها الفقرة الثانية، حيث نصت على: [٢- استخدام الأجهزة الإلكترونية ذات التحكم عن بعد أو غيرها من الأجهزة المحظور استخدامها على متن الطائرة، خمسمائة ريال].

المطلب الرابع: عقوبة رفض الجلوس في المقعد المخصص للراكب.

عقوبة الراكب الذي يرفض الجلوس في مقعده المخصص له هي الغرامة المالية فقط، وقد حددت هذه الغرامة بمبلغ مائتي ريال، وجاء النص على هذه العقوبة في المادة ١٦٨ من نظام الطيران المدني، حيث جاءت بالآتي: [يعاقب كل من قام بأي من المخالفات المنصوص عليها في المادة الخامسة والخمسين بعد المائة من هذا النظام بالغرامات المالية الآتية:]، وجاء بعد ذلك تعداد المخالفات طبقاً لهذا النص وتحديد غرامة كل مخالفة، فورد منها الفقرة الثالثة التي نصت على: [٣- رفض الجلوس في المقعد المخصص أو رفض ربط الحزام مائتا ريال].

المطلب الخامس: عقوبة رفض ربط حزام الأمان.

نصت المادة ١٦٨ من نظام الطيران المدني على: [يعاقب كل من قام بأي من المخالفات المنصوص عليها في المادة الخامسة والخمسين بعد المائة من هذا النظام بالغرامات المالية الآتية:]، ثمَّ جاء تعداد الأفعال المخالفة طبقاً للنص وتحديد غرامة كل مخالفة على حدة، فجاء منها الفقرة الثالثة التي نصت على: [رفض الجلوس في المقعد المخصص أو رفض ربط الحزام مائتا ريال]، ومن ثم تكون عقوبة الامتناع عن ربط الحزام على متن الطائرة الغرامة المالية المحددة بمائتي ريال.

المبحث الخامس

عقوبة مخالفة أحكام نظام الطيران المدني التي لم يرد في مقدارها
تحديد

المبحث الخامس: عقوبة مخالفة أحكام نظام الطيران المدني التي لم يرد في مقدارها تحديد.

الأصل أن كل مخالف أو جانٍ يجازى بالعقوبة المنصوص عليها في النظام، ولكن هناك حالات لا يكون للمخالفة عقوبة محددة في النظام، أو تكون المخالفة مما استجد فعله فلم ينص عليها النظام، فيصدر بسبب ذلك أمر حكومي مثلاً يمنعها فلا يستجيب المخالف لهذا المنع، وفي هذه الحالات تكون العقوبة على مخالفة أي من أحكام نظام الطيران المدني غير المحدد لها عقوبة نظامية هي الحبس بما لا يزيد على ستة أشهر وغرامة لا تتجاوز خمسين ألف ريال.

وهذا ما يستفاد من منطوق المادة ١٦٩ من نظام الطيران المدني، حيث نصت على: [يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة أشهر وغرامة لا تزيد على خمسين ألف ريال في الأحوال الآتية: ١- ارتكاب فعل، أو الامتناع عن فعل بالمخالفة لأحكام هذا النظام، أو القواعد، أو التعليمات، أو التراخيص، أو التصاريح، أو الإجازات الصادرة وفقاً لهذه الأحكام إذا لم يكن للفعل أو الامتناع عقوبة محددة في هذا النظام، أو أي نظام آخر ٢- مخالفة الجزاءات التي توقعها الهيئة وفقاً لأحكام المادة الرابعة والستين بعد المائة من هذا النظام ٣- مخالفة الأوامر الحكومية التي تصدرها الهيئة].

وفضلاً عن عقوبة الحبس والغرامة المنصوص عليها في المادة السابقة، فإن النظام منح الهيئة العامة للطيران المدني الحق في اتخاذ بعض الإجراءات بحق المخالف للنظام، وهذه الإجراءات جرى النص عليها في المادة ١٦٣ من النظام، حيث نصت على: [مع عدم الإخلال بالعقوبات المقررة وفقاً لأحكام هذا النظام والأنظمة الأخرى المطبقة في المملكة، يكون للهيئة أن تتخذ أيّاً من الإجراءات الآتية في حالة مخالفة أحكام هذا النظام أو لائحته أو القرارات أو التعليمات الصادرة في شأنه:

- ١- تعليق الإجازة أو الترخيص أو التصريح الصادر منها للمشغل أو للطائرة لمدة محدودة أو إلغائها.
 - ٢- تعليق مفعول شهادة صلاحية الطائرة للطيران الصادرة أو المعتمدة منها لمدة محدودة أو سحبها نهائياً.
 - ٣- تعليق مفعول إجازة الطيران أو أي إجازة أخرى صادرة أو معتمدة منها، لمدة محدودة أو سحبها نهائياً.
 - ٤- منع الطائرة من الطيران لمدة محدودة أو إجبارها على الهبوط بعد إنذارها.
 - ٥- منع قائد الطائرة الأجنبية من الطيران في إقليم المملكة لمدة محدودة أو منعه بصفة عامة.
 - ٦- تعليق التراخيص أو التصاريح أو الإجازات الصادرة منها لمدة محدودة أو سحبها نهائياً.
 - ٧- غلق مكاتب شركات الطيران أو شركات ووكالات الشحن الجوي أو الخدمات الأرضية للطيران التي تعمل بدون ترخيص أو بعد انتهاء مدته أو سحبه أو إلغائه].
- كما منحت المادة ١٧١ من النظام الحق للهيئة بتعليق أي إجازة صادرة منها في حالة الحكم الجنائي، سواء أكان التعليق مؤقتاً أو دائماً، فنصت المادة على: [يجوز للهيئة أن تعلق إجازة الطيران، أو أي إجازة أخرى صادرة أو معتمدة منها لمدة محدودة، أو تسحبها نهائياً، إذا حكم على صاحب الإجازة بعقوبة جنائية، أو في جريمة مخلة بالشرف].

المبحث السادس: موقف الفقه الإسلامي من عقوبة مخالفة نظام
الطيران المدني.

المطلب الأول: موقف الفقه الإسلامي من عقوبة الحبس.

المطلب الثاني: موقف الفقه الإسلامي من عقوبة الغرامة المالية والمصادرة.

المطلب الثالث: موقف الفقه الإسلامي من عقوبة إلغاء التراخيص أو

التصاريح أو الأنشطة بشكل مؤقت أو دائم أو تعليقها.

المبحث السادس: موقف الفقه الإسلامي من عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني.

إن العقوبات النظامية لمخالفة نظام الطيران المدني التي سبق ذكرها تعد من التعزير في الفقه الإسلامي، والعقوبات التعزيرية يُرجع في تقديرها إلى ولي الأمر أو نائبه، ويكون تقديرها حسب حال الجاني، وظروف الجريمة، وطبيعتها، وأثرها السيئ على الجاني أو المجني عليه أو المجتمع وما إلى ذلك، والعقوبات التعزيرية التي فُوض تقديرها للإمام كثيرة وغير محصورة، يهمننا منها ما نص عليه المنظم السعودي في نصوصه التي وردت في المباحث السابقة من هذا الفصل؛ لأن الكلام هنا يأتي لغرض بيان الموقف الفقهي من هذه العقوبات، وليس لحصر العقوبات التعزيرية في الفقه الإسلامي.

والعقوبات في نظام الطيران المدني كما مر معنا سابقاً هي: الحبس، والغرامة المالية، والمصادرة، وإلغاء وتعليق التراخيص أو التصاريح أو الأنشطة بشكل مؤقت أو دائم، لذا سأتكلم عن موقف الفقه الإسلامي من هذه العقوبات في ثلاثة مطالب: الأول سيكون في موقف الفقه الإسلامي من عقوبة الحبس، والثاني في موقفه من عقوبة الغرامة المالية والمصادرة، والثالث في موقفه من عقوبة إلغاء وتعليق التراخيص أو التصاريح أو الأنشطة بشكل مؤقت أو دائم.

المطلب الأول: موقف الفقه الإسلامي من عقوبة الحبس.

لقد تطرق الفقهاء قديماً للحبس كعقوبة تعزيرية يحكم بها على الجناة، وقد عرّفوه بأنه: "تعويق الشخص، ومنعه من التصرف بنفسه، سواء أكان هذا في بيت أم مسجد أم بتوكيل نفس الخصم أو وكيله عليه، وملازمته له"^(١)، ويطلق معنى الحبس على السجن أيضاً^(٢)، والسجن كما عرّفه بعض الفقهاء هو: "منع المسجون من الأذى للناس، أو من الفرار بحق لزمه، وهو قادر على أدائه"^(٣)، وبذلك يكون تعريف الحبس أعم من السجن في المعنى الاصطلاحي؛ لأنه يشمل السجن والملازمة، فالفقهاء قد يستخدمون كلمة الحبس ويريدون بها السجن^(٤)، يقول الطبري: "والسجن هو الحبس نفسه"^(٥).

ولم يذكر الفقهاء قديماً مدة محددة للحبس، وذلك لأن الناس يختلفون في أحوالهم عن بعض، فمنهم من يكفي لجزه حبس يوم واحد، وبعضهم لا يكفي لجزه إلا الحبس شهر أو أكثر من ذلك^(٦)، فجاء في البحر الرائق: "وتقدير مدة الحبس راجعة إلى الحاكم"^(٧)، وجاء أيضاً في

(١) - الطرق الحكمية في السياسة الشرعية، أبو عبد الله محمد بن أبي بكر بن قيم الجوزية، (٢/٢٦٩)، تحقيق نايف الحمد، الطبعة الأولى ١٤٢٨ هـ، دار عالم الفوائد للنشر، مكة المكرمة.

(٢) - ينظر: مختار الصحاح، زين الدين أبو عبد الله محمد بن أبي بكر الرازي، (١/٤٣)، بتصرف، مرجع سابق. لسان العرب، لابن منظور، (١٣/٢٠٣)، مرجع سابق.

(٣) - الإحكام في أصول الأحكام، أبو محمد علي بن أحمد بن سعيد القرطبي، (٧/١٤٠)، تحقيق أحمد محمد، بدون طبعة، دار الآفاق الجديدة للنشر، بيروت.

(٤) - ينظر: أحكام السجناء وحقوقهم في الفقه الإسلامي، محمد راشد العمر، ص ٢٢، الطبعة الأولى ١٤٣١ هـ، دار النوادر.

(٥) - جامع البيان في تأويل القرآن، محمد بن جرير الطبري، (١٦/٨٧)، مرجع سابق.

(٦) - الفتاوى الهندية، لجنة علماء برئاسة نظام الدين البلخي، (٢/١٦٨)، الطبعة الثانية ١٣١٠ هـ، دار الفكر.

(٧) - البحر الرائق شرح كنز الدقائق، زين الدين بن إبراهيم بن محمد، (٥/٤٦)، مرجع سابق.

الإنصاف: "ونص الإمام أحمد - رحمه الله - في المبتدع الداعية: يجب حتى يكف عنها، وقال في الرعاية: من عرف بأذى الناس وما لهم، حتى بعينه، ولم يكف، حُبس حتى يموت" (١).

ويجوز الجمع بين عقوبة الحبس وغيرها من العقوبات التعزيرية لزجر الجاني، حيث جاء في رد المختار: "فأما في بدعة لا توجب الكفر فإنه يجب التعزير بأي وجه يمكن أن يمنع من ذلك، فإن لم يمكن بلا حبس وضرب يجوز حبسه وضربه" (٢)، وجاء أيضاً في أسنى المطالب: "ويحصل التعزير بحبس أو جلد أو صفع أو توبيخ، بكلام أو فعل، كنفي أو نحوها، ككشف رأس، وإقامة من مجلس، وجمع بينها، وكل ذلك باجتهاد الإمام أي بحسب ما يراه الإمام باجتهاده جنساً وقدرًا، إفراداً أو جمعاً" (٣).

ويشترط في إيقاع عقوبة الحبس كما هو في العقوبات الأخرى أن يغلب على الظن إصلاح الجاني وتأديبه عند توقيع العقوبة، فإذا غلب على الظن أن الجاني لن يتأدب ولن ينصلح حاله بالحبس امتنع الحكم به ووجب التحول إلى الحكم بعقوبة أخرى (٤).

والحبس من العقوبات التي دل على مشروعيتها القرآن الكريم والسنة النبوية، أما القرآن ففي قوله تعالى: ﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا شَهَادَةُ بَيْنِكُمْ إِذَا حَضَرَ أَحَدُكُمُ الْمَوْتُ حِينَ الْوَصِيَّةِ اثْنَانِ ذُو عَدْلٍ مِّنكُمْ أَوْ آخَرَانِ مِّنْ غَيْرِكُمْ إِنْ أَنْتُمْ ضَرَبْتُمْ فِي الْأَرْضِ فَأَصَابَتْكُمْ مُصِيبَةُ الْمَوْتِ تَحْسِبُونَهُمَا مِنْ بَعْدِ الصَّلَاةِ فَيُقْسِمَانِ بِاللَّهِ إِنْ اؤْتَيْتُمْ لَا نَشْتَرِي بِهِ ثَمَنًا وَلَوْ كَانَ ذَا قُرْبَىٰ وَلَا نَكْتُمُ شَهَادَةَ اللَّهِ إِنَّا إِذًا لَمِنَ الْآثِمِينَ﴾ (٥).

(١) - الإنصاف في معرفة الراجح من الخلاف، علاء الدين أبو الحسن المرادوي، (٢٤٩/١٠)، مرجع سابق.
(٢) - رد المختار على الدر المختار شرح تنوير الأبصار، ابن عابدين محمد أمين الدمشقي، (٢٤٣/٤)، مرجع سابق.
(٣) - أسنى المطالب في شرح روض الطالب، زكريا بن محمد الأنصاري، (١٦٢/٤)، بدون طبعة وبدون تاريخ، دار الكتاب الإسلامي.
(٤) - ينظر: التشريع الجنائي الإسلامي مقارناً بالقانون الوضعي، عبد القادر عودة، ص ٤٠٥، مرجع سابق.
(٥) - سورة المائدة: آية رقم ١٠٦.

يقول القرطبي (١) في تفسيره: "... وهذه الآية أصل في حبس من وجب عليه الحق، والحقوق على قسمين: منها ما يصلح استيفاؤه معجلاً، ومنها ما لا يمكن استيفاؤه إلا مؤجلاً، فإن حلى من عليه الحق وغاب واختفى بطل الحق، وتوى (٢)، فلم يكن بد من التوثق منه، إما بعوض عن الحق وهو المسمى رهناً، وإما بشخص ينوب منابه في المطالبة والذمة، وهو الحميل (٣)، وهو دون الأول لأنه يجوز أن يغيب كمغيبه ويتعذر وجوده كتعذره، ولكن لا يمكن أكثر من هذا، فإن تعذرا جميعاً لم يبق إلا التوثق بحبسه" (٤).

ومن أدلة مشروعية الحبس ما ذكره الفقهاء في تفسير قوله تعالى: ﴿وَاللَّاتِي يَأْتِيَنَّ الْفَاحِشَةَ مِنْ نِسَائِكُمْ فَاَسْتَشْهَدُوا عَلَيْهِنَّ أَرْبَعَةً مِنْكُمْ فَإِنْ شَهِدُوا فَأَمْسِكُوهُنَّ فِي الْبُيُوتِ حَتَّى يَتَوَفَّاهُنَّ الْمَوْتُ أَوْ يَجْعَلَ اللَّهُ لَهُنَّ سَبِيلاً﴾ (٥).

قال أهل العلم في تفسير هذه الآية: "وأخرج ابن أبي حاتم عن سعيد بن جبير في قوله... {فأمسكوهن} يعني احبسوهن {في البيوت} يعني في السجون، وكان هذا في أول الإسلام، كانت المرأة إذا شهد عليها أربعة من المسلمين عدول بالزنا حبست في السجن" (٦).

وقيل أيضاً في تفسير هذه الآية: "أمر الله تعالى بإمساكهن في البيوت، وحبسهن فيها في صدر الإسلام، قبل أن تكثر الجناة، فلما كثر الجناة وخشي فواتهم اتخذ لهم سجن" (٧).

(١) - سبق ترجمته ص ٩٢.

(٢) - توى: ذهب فلم يرجع.

(٣) - الحميل: الكفيل.

(٤) - الجامع لأحكام القرآن، أبو عبدالله القرطبي، (٣٥٢/٦)، مرجع سابق.

(٥) - سورة النساء: الآية رقم ١٥.

(٦) - الدر المنثور في التفسير المأثور، عبدالرحمن بن أبي بكر السيوطي، (٤٥٦/٢)، بدون طبعة وبدون تاريخ، دار الفكر، بيروت.

(٧) - أحكام القرآن، محمد بن عبدالله العربي، (٤٦١/١)، مرجع سابق.

ويقول تعالى: ﴿وَمَنْ أَهْلَ الْكِتَابِ مَنْ إِنْ تَأْمَنَهُ بِقِنطَارٍ يُؤَدُّهُ إِلَيْكَ وَمِنْهُمْ مَنْ إِنْ تَأْمَنَهُ بِدِينَارٍ لَا يُؤَدُّهُ إِلَيْكَ إِلَّا مَا دُمْتَ عَلَيْهِ قَائِمًا﴾ (١).

جاء في الجامع لأحكام القرآن: "وقد استدل بعض البغداديين من علمائنا على حبس المدين بقوله تعالى: {ومنهم من إن تأمنه بدينار لا يؤده إليك إلا ما دمت عليه قائماً} فإذا كان له ملازمته ومنعه من التصرف، جاز حبسه" (٢).

ومما يدل على جواز الحبس كعقوبة تعزيرية يتم إيقاعها على الجناة قوله تعالى: ﴿إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خِلَافٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا وَهُمْ فِي الْآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ﴾ (٣).

فهذه الآية نصت على العقوبات التي يتم توقيعها على قُطَاع الطريق، فورد منها النفي من الأرض، وهذا لا يدل إلا على مشروعية النفي، والنفي أحد معاني السجن؛ لأنه نفي من سعة الدنيا إلى ضيق السجن، فصار المسجون كأنه منفي من الأرض إلا من موضع استقراره.

ويؤيد ذلك ما يذكره المساجين من أشعار في هذا الشأن:

حَرَجْنَا مِنَ الدُّنْيَا وَنَحْنُ مِنْ أَهْلِهَا فَلَسْنَا مِنَ الْأَمْوَاتِ فِيهَا وَلَا الْأَحْيَا

إِذَا جَاءَنَا السَّجَانُ يَوْمًا لِحَاجَةٍ عَجِبْنَا وَقُلْنَا جَاءَ هَذَا مِنَ الدُّنْيَا (٤).

فإذا كان السجن بمعنى الحبس كما تقدم، وأنه أحد معاني النفي وقد ثبتت مشروعيته بالآية السابقة، فيكون الحبس بذلك مما يشرع توقيعها على الجناة عقوبة تعزيرية.

(١) - سورة آل عمران: آية رقم ٧٥.

(٢) - الجامع لأحكام القرآن، أبو عبد الله القرطبي، (٤/١١٧)، مرجع سابق.

(٣) - سورة المائدة: الآية رقم ٣٣.

(٤) - أضواء البيان في توضيح القرآن بالقرآن، محمد الأمين بن محمد المختار، طبعة ١٤١٥ هـ، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت.

ولم يقتصر ثبوت مشروعية الحبس بالآيات القرآنية فقط، بل تطرقت السنة النبوية إلى مثل ذلك أيضاً، فثبت عن النبي صلى الله عليه وسلم أنه بعث خيلاً قبل نجد، فجاءت برجل من بني حنيفة، يقال له ثمامة بن أثال، فربطوه بسارية من سواري المسجد، فخرج إليه النبي صلى الله عليه وسلم فقال: (أطلقوا ثمامة)، فانطلق إلى نخل قريب من المسجد، فاغتسل، ثم دخل المسجد، فقال: أشهد أن لا إله إلا الله وأن محمداً رسول الله^(١)، فالحديث ذكر فيه الربط وهو بمعنى الحبس، وقد قيل في تفسير هذا الحديث: "وفي هذا جواز ربط الأسير وحبسه"^(٢).

وروي عن يهز بن حكيم عن أبيه عن جده؛ أن النبي صلى الله عليه وسلم حبس رجلاً في تهمة ثم خلى عنه^(٣).

فلولا مشروعية التعزير بالحبس لما قام الرسول صلى الله عليه وسلم بحبس الرجل. وعن ابن عمر رضي الله عنهما عن النبي صلى الله عليه وسلم قال: (إذا أمسك الرجل الرجل، وقتله الآخر، يقتل الذي قتل، ويحبس الذي أمسك)^(٤). فهذا الحديث تضمن الأمر بصريح اللفظ من رسول الله صلى الله عليه وسلم بإيقاع عقوبة الحبس، وهذا لا يدل إلا على مشروعيته.

(١) - أخرجه البخاري في صحيحه، كتاب الصلاة، باب الاغتسال إذا أسلم وربط الأسير أيضاً في المسجد، (٩٩/١)، حديث رقم ٤٦٢، مرجع سابق.

(٢) - المنهاج شرح صحيح مسلم بن الحجاج، للإمام يحيى بن شرف النووي، (٨٧/١٢)، مرجع سابق.

(٣) - أخرجه الترمذي في سننه، أبواب الديات، باب ما جاء في الحبس في التهمة، (٢٨/٤)، حديث رقم ١٤١٧، قال الألباني: حديث حسن، مرجع سابق. وأخرجه النسائي في سننه، كتاب قطع السارق، باب امتحان السارق بالضرب والحبس، (٦٧/٨)، حديث رقم ٤٨٧٦، وقال الألباني أيضاً: حديث حسن، مرجع سابق.

(٤) - أخرجه الدارقطني في سننه، كتاب الحدود والديات وغيره، (١٦٥/٤)، حديث رقم ٣٢٧٠، ينظر: سنن الدارقطني، أبو الحسن علي بن عمر الدارقطني، تحقيق شعيب الأرنؤوط وآخرون، الطبعة الأولى ١٤٢٤هـ، مؤسسة الرسالة، بيروت. هداية الرواة إلى تخريج أحاديث المصاييح والمشكاة، الحافظ أحمد بن علي بن حجر العسقلاني، كتاب القصاص، (٣٨٤/٣)، حديث رقم ٣٤١٥، قال الألباني: إسناده صحيح ورجاله كلهم ثقات، الطبعة الأولى ١٤٢٢هـ، نشر وتوزيع دار ابن القيم و دار ابن عفان.

وبذلك ولما تقدم من آيات قرآنية وأحاديث نبوية تتجلى مشروعية الحبس في الفقه الإسلامي كعقوبة تعزيرية يتم توقيعها على الجناة.

المطلب الثاني: موقف الفقه الإسلامي من عقوبة الغرامة المالية والمصادرة.

الغرامة المالية والمصادرة من العقوبات المالية ومن التعزيرات المشروعة على أصح الأقوال، وقد جاء القرآن الكريم والسنة النبوية وأقوال الفقهاء بالنصوص التي تدل على مشروعية التعزير المالي سواء، أكان ذلك بالأخذ كالغرامة المالية والمصادرة، أم كان بالإتلاف، فكلاهما تعزير، وأنها من العقوبات التعزيرية التي يختص ولي الأمر بفرضها وتقديرها حسب ما تمليه المصلحة العامة، ووفقاً لأحكام الشريعة الإسلامية، ومن هذه النصوص ما جاء في قوله تعالى: ﴿وَالَّذِينَ اتَّخَذُوا مَسْجِدًا ضِرَارًا وَكُفْرًا وَتَفْرِيقًا بَيْنَ الْمُؤْمِنِينَ وَإِزْوَادًا لِمَنْ حَارَبَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ مِنْ قَبْلُ وَلَيَحْلُقَنَّ إِنَّ أَرْضَنَا إِلَّا الْحُسَيْنَى وَاللَّهُ يَشْهَدُ إِنَّهُمْ لَكَاذِبُونَ (١٠٧) لَا تَقُمْ فِيهِ أَبَدًا لِمَسْجِدٍ أُسِّسَ عَلَى التَّفْوَى مِنْ أَوَّلِ يَوْمٍ أَحَقُّ أَنْ تَقُومَ فِيهِ فِيهِ رِجَالٌ يُحِبُّونَ أَنْ يَتَطَهَّرُوا وَاللَّهُ يُحِبُّ الْمُطَهَّرِينَ (١٠٨) أَفَمَنْ أُسِّسَ بُنْيَانُهُ عَلَى تَفْوَى مِنَ اللَّهِ وَرِضْوَانٍ خَيْرٌ أَمْ مَنْ أُسِّسَ بُنْيَانُهُ عَلَى شَفَا جُرْفٍ هَارٍ فَانْهَارَ بِهِ فِي نَارِ جَهَنَّمَ وَاللَّهُ لَا يَهْدِي الْقَوْمَ الظَّالِمِينَ (١٠٩) لَا يَزَالُ بُنْيَانُهُمُ الَّذِي بَنَوْا رِيبَةً فِي قُلُوبِهِمْ إِلَّا أَنْ تَقَطَّعَ قُلُوبُهُمْ وَاللَّهُ عَلِيمٌ حَكِيمٌ﴾^(١).

لقد حكم رسول الله صلى الله عليه وسلم على هذا المسجد بالهدم والحرق، عقوبة لأهله، لكونهم أقدموا على بنائه لغرض الإضرار والكفر كما ذكرت الآية، ولتفريق جماعة المؤمنين، ومحاربة لله ورسوله^(٢)، والهدم والحرق تعزير بالمال، ولكنه عن طريق الإتلاف، ولا فرق بين الإتلاف والأخذ في التعزير، بجامع أن كلاهما فيه منع صاحب المال عن ماله، وحرمانه منه،

(١) - سورة التوبة: آية رقم ١٠٧، ١١٠.

(٢) - ينظر: الجامع لأحكام القرآن، أبو عبد الله القرطبي، (٢٥٤/٨)، مرجع سابق.

الأمر الذي يتفق مع ما تتضمنه الغرامة المالية والمصادرة من منع وحرمان صاحب المال من ماله وكذلك حرمانه منه، بل إن مشروعية التعزير المالي عن طريق الإلتلاف يثبت معه من باب أولى مشروعية التعزير المالي عن طريق الأخذ؛ لأن الغرامة المالية والمصادرة وهي تعزير بطريق الأخذ فيها مصلحة عامة للمجتمع تتمثل بتعزيز موارد الدولة المالية، والله أعلم.

وقال تعالى: ﴿مَا قَطَعْتُمْ مِنْ لِينَةٍ أَوْ تَرَكْتُمُوهَا قَائِمَةً عَلَىٰ أُصُولِهَا فَبِإِذْنِ اللَّهِ وَلِيُخْرِجَ الْفَاسِقِينَ﴾ (١).

أمر الرسول صلى الله عليه وسلم المسلمين بقطع وحرق أشجار ونخيل بني النضير، إغاضة لهم، وانتقاماً منهم، وذلك بعد محاصرتهم، فقالوا له: يا محمد، ألسنت تزعم أنك نبي تريد الصلاح، أفمن الصلاح قطع النخل وحرق الشجر؟ وهل وجدت فيما أنزل الله عليك إباحة الفساد في الأرض؟، فنزلت الآية لتبين رضا الله عما فعلوه من قطع وحرق للأشجار والنخيل، وبينت كذلك إباحة ما تركوه منها، وأن ذلك كله بإذن الله (٢).

فدلت الآية هنا على جواز التعزير بإتلاف المال وهو ما فعله النبي صلى الله عليه وسلم، وهو ولي الأمر في حينه، فيكون التعزير المالي مشروعاً، وكما سبق ذكره فإن التعزير بإتلاف المال، كالتعزير بأخذه، بجامع أن كلاهما فيه حرمان ومنع للمال من صاحبه، بل إن مشروعية التعزير المالي بالأخذ تثبت من باب أولى إذا ثبتت مشروعية التعزير المالي بالإتلاف، لما في الأخذ دون الإلتلاف من تحقيق للمصلحة العامة بإفادة موارد الدولة المالية.

(١) - سورة الحشر: آية رقم ٥ .

(٢) - ينظر: جامع البيان في تأويل القرآن، محمد بن جرير الطبري، (٢٣/٢٧١)، مرجع سابق.

وقال صلى الله عليه وسلم عندما سُئل عن الثمر المعلق: (من أصاب بفيه من ذي حاجة غير متخذ خبنة فلا شيء عليه، ومن خرج منه بشيء فعليه غرامة مثلية والعقوبة، ومن سرق منه شيئاً بعد أن يؤويه الجرين فبلغ ثمن الجن فعليه القطع)^(١).

فهذا دليل صريح على جواز التعزير بالمال عن طريق الأخذ منه، وهو ما يسمى بالغرامة المالية، وإذا ثبتت مشروعية الغرامة المالية فيثبت تبعاً لذلك مشروعية المصادرة لأن كل منهما تعزير مالي بطريق الأخذ.

ومما يدل أيضاً على مشروعية الغرامة المالية باعتبارها أحد أساليب التعزير بالمال تعزير الممتنع عن دفع الزكاة بأخذ شطر ماله^(٢)، وكذلك الأمر بكسر دنان الخمر، وتحريق بيوت تاركي الجمعة والجماعة، ومضاعفة الغرم على سارق ما لا قطع فيه، وعلى كاتم الضالة عن صاحبها، وتحريق متاع الغال، وتحريق موسى عليه السلام العجل وإلقاء برادته في اليم، وقطع نخيل اليهود إغاضة لهم^(٣)، فهذه جميعها وقائع وتطبيقات تؤكد مشروعية التعزير بالمال كعقوبة تعزيرية يعاقب بها بعض الجناة الذين يناسب لهم مثل هذه العقوبة.

ومن خلال ما تقدم من النصوص الشرعية من الكتاب والسنة، والتطبيقات التي جاءت في أفعال الرسول صلى الله عليه وسلم وأصحابه رضي الله عنهم، نخلص إلى مشروعية الغرامة المالية والمصادرة في حقوق الله تعالى باعتبارها تعزيراً بالمال، والتعزير بالمال قد يكون بالإتلاف، وقد يكون بالأخذ - كما تقدم - وهو ما يسمى بالغرامة المالية أو المصادرة، وكل من الإتلاف

(١) - أخرجه أبو داود في سننه، كتاب اللقطة، باب التعريف باللقطة، (١٣٦/٢)، حديث رقم ١٧١٠، قال الألباني: حديث حسن، مرجع سابق.

(٢) - ينظر: الإنصاف في معرفة الراجح من الخلاف على مذهب الإمام أحمد، علاء الدين أبو الحسن المرادوي، (١٣٥/٣)، الطبعة الأولى ١٤١٩ هـ، دار إحياء التراث العربي، بيروت.

(٣) - ينظر: الطرق الحكمية في السياسة الشرعية، محمد بن أبي بكر ابن القيم الجوزية، ص ٦٨٨، مرجع سابق.

والأخذ، ثبت مشروعيته بما سبق إيرادها من النصوص الشرعية من الكتاب والسنة، والتطبيقات التي جاءت في أفعال النبي صلى الله عليه وسلم وأصحابه رضوان الله عليهم والله أعلم.

المطلب الثالث: موقف الفقه الإسلامي من عقوبة إلغاء التراخيص أو التصاريح أو الأنشطة بشكل مؤقت أو دائم أو تعليقها.

يعد استصدار التراخيص أو التصاريح وجميع الأذونات التي تصدر عن الهيئة العامة للطيران المدني من الحقوق المقررة لكل من تتوفر فيهم الشروط والمتطلبات المنصوص عليها في الأنظمة واللوائح الحاكمة، وذلك مثل استصدار الأذونات اللازمة لقيادة الطائرات أو صيانتها أو ممارسة أنشطة النقل الجوي التجاري بالنسبة للشركات ونحو ذلك.

ومع ذلك فقد أجاز النظام للهيئة العامة للطيران المدني - كما مر معنا سابقاً - تعليق أو إلغاء أي من الأذونات الصادرة عنها بشكل نهائي أو مؤقت في حالة ارتكاب المستفيد منها لأي مخالفة لأحكام نظام الطيران المدني أو اللوائح أو القواعد الصادرة عن الهيئة، فهذا الإجراء من الهيئة يعد في حقيقته حرماناً لمن توافرت فيه الشروط والمتطلبات النظامية لمزاولة نشاط معين عن ممارسة هذا النشاط بسبب وقوعه في مخالفة ما، فقائد الطائرة مثلاً الذي يحمل إجازة صادرة عن الهيئة تخوله قيادة الطائرات داخل إقليم المملكة قد تُعلق منه هذه الإجازة أو تلغى بشكل نهائي أو مؤقت في حالة ما إذا وقع في مخالفة نظامية أو أحل بواجب يقع على عاتقه.

وقيام الهيئة العامة للطيران المدني بحرمان الأشخاص من الاستفادة من الأذونات الصادرة عنها بعد فسحها لهم في مزاولة الأنشطة المتصلة بالطيران يعد عقوبة تعزيرية مفوضاً أمرها لولي الأمر أو من ينيبه وهو هنا الهيئة، ويتم توقيع هذه العقوبة على الأشخاص الذين تتناسب هذه العقوبة مع جسامة الفعل المخالف الذي ارتكبه.

وإذا نظرنا إلى الحرمان كعقوبة تعزيرية يقصد منها الردع للمخالف والزجر لعامة الناس نجد أنها مما دلت الشريعة الإسلامية على مشروعيتها وهذا ما يظهر للمتتبع لنصوص الكتاب والسنة وأقوال السلف الصالح، فمن الكتاب قوله تعالى: ﴿وَالَّذِينَ يَزْمُونَ الْمُحْصَنَاتِ ثُمَّ لَمْ يَأْتُوا بِأَرْبَعَةِ شُهَدَاءَ فَاجْلِدُوهُمْ ثَمَانِينَ جَلْدَةً وَلَا تَقْبَلُوا لَهُمْ شَهَادَةً أَبَدًا وَأُولَئِكَ هُمُ الْفَاسِقُونَ﴾ (١).

فإنه عز وجل في الآية الكريمة "أوجب على القاذف إذا لم يقيم البينة على صحة ما قاله ثلاثة أحكام، أحدهما: أن يُجلد ثمانين جلدة، الثاني: ترد شهادته دائماً، الثالث: أن يكون فاسقاً ليس يعدل لا عند الله ولا عند الناس" (٢).

وتعددت هذه العقوبات واجتماعها في حق القاذف يدل على جسامته الذنب، "وذلك لانتهاك ما حرم الله، وانتهاك عرض أخيه، وتسليط الناس على الكلام بما تكلم به، وإزالة الأخوة التي عقدها الله بين أهل الإيمان ومحبة أن تشيع الفاحشة في الذين آمنوا، وهذا دليل على أن القذف من كبائر الذنوب" (٣).

فمن هذه العقوبات الواردة في حق القاذف حرمانه من الشهادة بشروطها الشرعية بعد أن كانت حقاً له بسبب ارتكابه القذف، وهذا ما يدل على مشروعية حرمان من صدرت لهم الإجازات أو التراخيص أو التصاريح وغيرها من الأذونات التي تصدر عن الهيئة بسبب مخالفتهم لأحكام نظام الطيران المدني ولوائحه.

(١) - سورة النور: الآية رقم ٤ .

(٢) - تفسير القرآن العظيم، أبو الفداء إسماعيل بن عمر بن كثير، (١٤/١٣٦)، مرجع سابق.

(٣) - تيسير الكريم الرحمن في تفسير كلام المنان، عبد الرحمن بن ناصر السعدي، ص ٥٦١، تحقيق عبد الرحمن اللويح، الطبعة الأولى ١٤٢٠هـ، مؤسسة الرسالة.

ومما يدل أيضاً على مشروعية التعزير بالحرمان قوله تعالى: ﴿فِيْظُلْمٍ مِّنَ الَّذِينَ هَادُوا حَرَّمْنَا عَلَيْهِمْ طَيِّبَاتٍ أُحِلَّتْ لَهُمْ وَبِصَدِّهِمْ عَنِ سَبِيلِ اللَّهِ كَثِيرًا (١٦٠) وَأَخَذَهُمُ الرَّبُّ وَوَقَدْ نُهِوا عَنْهُ وَأَكْلِهِمْ أَمْوَالَ النَّاسِ بِالْبَاطِلِ وَأَعْتَدْنَا لِلْكَافِرِينَ مِنْهُمْ عَذَابًا أَلِيمًا﴾ (١).

قال ابن كثير (٢) رحمه الله في تفسير هذه الآية: "يخبر تعالى أنه بسبب ظلم اليهود بما ارتكبه من الذنوب العظيمة حرم عليهم طيباتٍ كان أحلها لهم" (٣)، فهنا عوقب اليهود بمنعهم وحرمانهم من التمتع بأشياء كثيرة كانت حلالاً لهم، تعزيراً لهم، وذلك بسبب ارتكابهم الذنوب، وبذلك يكون حرمان الأشخاص من الأذونات المختلفة الصادرة عن هيئة الطيران بعد فسحها لهم عقوبة تعزيرية مشروعة بسبب ما ارتكبه من مخالفات لأحكام نظام الطيران ولوائحه.

وبمعنى الآيات السابقة جاءت عدة نصوص من كتاب الله عز وجل، كقوله تعالى: ﴿وَعَلَى الَّذِينَ هَادُوا حَرَّمْنَا كُلَّ ذِي ظُفْرٍ وَمِنَ الْبَقَرِ وَالْغَنَمِ حَرَّمْنَا عَلَيْهِمْ شُحُومَهُمَا إِلَّا مَا حَمَلَتْ ظُهُورُهُمَا أَوْ الْحَوَايَا أَوْ مَا اختَلَطَ بِعَظْمٍ ذَلِكَ جَزَيْنَاهُمْ بِبِعْثِهِمْ وَإِنَّا لَصَادِقُونَ﴾ (٤)، وقال تعالى: ﴿وَعَلَى الَّذِينَ هَادُوا حَرَّمْنَا مَا قَصَصْنَا عَلَيْكَ مِنْ قَبْلُ وَمَا ظَلَمْنَاهُمْ وَلَكِنْ كَانُوا أَنْفُسَهُمْ يَظْلِمُونَ﴾ (٥).

(١) - سورة النساء: الآية رقم ١٦٠، ١٦١.

(٢) - هو إسماعيل بن عمر بن كثير بن ضو بن درع القرشي البصري ثم الدمشقي، كنيته أبو الفداء، ولقبه عماد الدين، حافظ ومؤرخ وفقهه، ولد سنة ٧٠١ هـ في قرية من أعمال بصرى الشام، وانتقل مع أخ له إلى دمشق سنة ٧٠٦ هـ بعد وفاة أبيه، ورحل في طلب العلم، وكان من بيت علم وأدب، وتلمذ على كبار علماء عصره، فنشأ عالماً محققاً ثقة متقناً، وكان غزير العلم واسع الاطلاع إماماً في التفسير والحديث والتاريخ، وتوفي بدمشق سنة ٧٧٤ هـ، تناقل الناس تصانيفه في حياته، ومن كتبه "البداية والنهاية" و "شرح صحيح البخاري" ولكنه لم يكمله، وكتاب "طبقات الفقهاء الشافعيين" و "تفسير القرآن العظيم". ينظر: الأعلام للزركلي (١/٣٢٠)، مرجع سابق.

(٣) - تفسير القرآن العظيم، أبو الفداء إسماعيل بن عمر بن كثير، (٢/٤٦٧)، مرجع سابق.

(٤) - سورة الأنعام: الآية رقم ١٤٦.

(٥) - سورة النحل: الآية رقم ١١٨.

فهذه الآيات دليل على مشروعية تعزير الأشخاص بعقوبة الحرمان من بعض الأشياء التي كانت حلالاً لهم قبل ارتكاب المخالفة^(١).

ولم تقتصر الدلالة على مشروعية التعزير بالحرمان من نصوص كتاب الله عز وجل، بل جاءت السنة النبوية بما يدل على مشروعية الحرمان من الأشياء المباحة عند الوقوع في المحذور، فورد عن عبد الله بن عمرو رضي الله عنه قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: (ليس للقاتل شيء وإن لم يكن له وارث فوارثه أقرب الناس إليه ولا يرث القاتل شيئاً)^(٢).

فمعلوم حق الشخص في تركه مورثه حسب القسمة الشرعية، ومع ذلك يمنع هذا الشخص من حقه في التركة إذا كان قاتلاً لمورثه كما جاء في الحديث، وهذا من الحرمان التعزيزي المماثل تماماً لمنع الأشخاص من الاستفادة من الأذونات الصادرة لهم بسبب وقوعهم في مخالفة ما لأحكام نظام الطيران المدني ولوائحه.

كما ورد عن عوف بن مالك رضي الله عنه أنه قال: قتل رجل من حمير رجلاً من العدو فأراد سلبه فمنعه خالد بن الوليد وكان والياً عليهم فأتى رسول الله صلى الله عليه وسلم عوف بن مالك فأخبره فقال لخالد (ما منعك أن تعطيه سلبه؟) قال: استكثرته يا رسول الله، قال: (ادفعه إليه) فمر خالد بن عوف، فجر بردائه ثم قال: هل أبجرت لك ما ذكرت لك من رسول الله صلى الله عليه وسلم؟ فسمعه رسول الله صلى الله عليه وسلم فاستغضب، فقال: (لا تعطه يا خالد لا تعطه يا خالد، هل أنتم تاركون لي أمرائي؟ إنما مثلكم ومثلهم كمثل رجل استرعى

(١) - ينظر: نظرة القرآن إلى الجريمة والعقاب، محمد عبد المنعم القبيعي، ص ٢٧١، الطبعة الأولى ١٤٠٨هـ، دار المنار، القاهرة.

(٢) - أخرجه أبو داود في سننه، كتاب الديات، باب ديات الأعضاء، (٤/١٨٩)، حديث رقم ٤٥٦٤، قال الألباني: حديث حسن، مرجع سابق.

إبلاً أو غنماً فرعاها ثم تحين سقيها فأوردها حوضاً فشرعت فيه فشربت صفوة وتركت كدره، فصفوه لكم وكدره عليهم^(١).

فهذا الحديث "دليل على أن للإمام أن يعطي السلب غير القاتل لأمر يعرض فيه مصلحة من تأديب أو غيره"^(٢)، فالأصل استحقاق القاتل لسلبه، ولكنه مُنع من ذلك لارتكابه لمخالفة، وهي جر رداء أميره والتحدث معه بشكل غير لائق، وهذا من التعزير بالحرمان من الأشياء التي كانت مشروعة لولا ارتكاب المحذور.

وفضلاً عن النصوص السابقة من الكتاب والسنة فقد وجدت عدة مسائل فقهيها انعقد الإجماع عليها، وهي من قبيل العقوبة بالحرمان من الأشياء المشروعة، وجاءت بسبب ارتكاب محذور ما، وإجماع العلماء عليها يدل على مشروعيتها، ومن ذلك إجماع أهل العلم على حرمان القاتل عمداً من الإرث بعد أن كان حقاً له لولا جنائته^(٣)، كما أجمع أهل العلم أيضاً على حرمان الناشز من النفقة التي كانت حقاً لها لولا النشوز، وهو عصيان الزوجة لزوجها والارتفاع عن طاعته^(٤).

ولكل ما تقدم يظهر مشروعية العقوبة بإلغاء أو تعليق التراخيص أو التصاريح وجميع الأدونات الصادرة عن الهيئة العامة للطيران المدني إذا ما وقع المستفيد من هذه الأدونات في مخالفة لأحكام نظام الطيران المدني ولوائحه، وأن ذلك من الحرمان التعزيري المعاقب به في الشريعة

(١) - أخرجه مسلم في صحيحه، كتاب الجهاد والسير، باب استحقاق القاتل سلب القتيل، (١٣٧٣/٣) حديث رقم ١٧٥٣، مرجع سابق.

(٢) - عون المعبود شرح سنن أبي داود، محمد أشرف بن أمير، (٢٧٩/٧)، الطبعة الثانية ١٤١٥ هـ، دار الكتب العلمية، بيروت.

(٣) - ينظر: الإجماع، أبو بكر محمد بن إبراهيم بن المنذر، ص ٧٤، تحقيق فؤاد عبدالمعتم، الطبعة الأولى ١٤٢٥ هـ، دار المسلم. المغني، أبو محمد عبد الله بن محمد بن قدامة، (٣٦٤/٦)، مرجع سابق.

(٤) - ينظر: الجامع لأحكام القرآن، أبو عبد الله القرطبي، (١٧٤/٥)، مرجع سابق.

الإسلامية والمطبق في عدد من الوقائع والحالات التي بينتها في النصوص السابقة من الكتاب والسنة والإجماع.

كما لم يظهر لي أيضاً اختلاف بين ما فرضه المنظم السعودي من عقوبات نص عليها في مواضع متفرقة من النظام وما جاء في الفقه الإسلامي، بل هناك توافق بينهما، فالحبس والغرامة المالية والمصادرة وإلغاء أو تعليق الأذونات الصادرة عن هيئة الطيران قد نصت الآيات القرآنية والسنة النبوية وأقوال السلف الصالح على مشروعيتها - كما مر سابقاً - وهناك شواهد وأمثلة زاخرة سبق إيرادها تدل بوضوح على مشروعية العمل بجميع هذه العقوبات وجواز إيقاعها على الجناة، وأن هذه العقوبات من التعزير الذي يخضع لتقدير القاضي ونظره بحسب حجم الجرم، وحال الجاني، والمخني عليه، والظروف المحيطة بالجريمة، والمجتمع الذي وقعت فيه.

ويعود سبب هذا التوافق إلى ما درج عليه المنظم السعودي في إصداره الأنظمة من مبادئ أساسية وفقاً لما تقضي به قواعد السياسة الشرعية، حيث جعل من الكتاب والسنة مصدراً يستقي منهما أحكامه، ومرجعاً رئيساً لكل ما يحتاج إليه في إدارة شؤون البلاد، وهذا ما كشف عنه النظام الأساسي للحكم في مادته الأولى والسابعة، وكذلك نظاما المرافعات الشرعية والإجراءات الجزائية في مادتيهما الأولى.

وبذلك يتميز النظام السعودي عن القوانين الوضعية الأخرى التي جعلت للجرائم والعقوبات قانوناً خاصاً بها يسمى بقانون العقوبات، وألزمت القضاة بالعمل به، وقيدت سلطتهم بما جاء فيه، مع تعارضه مع الشريعة الإسلامية.

وعليه فإن النظام السعودي يكون متوافقاً مع أحكام الشريعة الإسلامية في جميع العقوبات الواردة في حق مرتكبي مخالفة نظام الطيران المدني ولوائحه ولا تعارض بينهما، والله أعلم.

الفصل الثاني: التطبيقات القضائية لجرائم الطيران المدني.

المبحث الأول: التطبيقات على مخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات.

المبحث الثاني: التطبيقات على مخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على متن الطائرات.

المبحث الثالث: التطبيقات على مخالفة نظام الطيران المدني المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني.

المبحث الرابع: التطبيقات على المخالفات اليسيرة المرتكبة على متن الطائرات.

الفصل الثاني: التطبيقات القضائية لجرائم الطيران المدني.

مقدمة

في هذا الفصل الأخير من البحث سأتكلم بإذن الله عن التطبيقات القضائية لمخالفات نظام الطيران المدني التي سبق الكلام عنها بالتفصيل، وهذه المخالفات منها ما هو دارج وقوعه أو نادر الحدوث، ومنها ما لم يقع بحمد الله، وهذا يعود بفضل الله إلى الصرامة التي توليها المملكة العربية السعودية لأمن وسلامة مرفق الطيران المدني، ومن هذه السلوكيات التي لم تقع ولم يسمع أحد بها تفجير الطائرات أو المطارات السعودية سواء أكان بشكل كلي أم جزئي، وكذلك الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية، كما أنه في سبيل الحصول على التطبيقات القضائية لإيرادها في هذا الفصل وجدت أنه ليس هناك وسائل متقدمة للبحث والاسترجاع بحسب نوع القضية أو مسمى المخالفة في حواسيب المحاكم أو لجنة النظر في أحكام مخالفات نظام الطيران المدني، سوى الطرق التقليدية في البحث المتمثلة في التصفح والمطالعة داخل أروقة المحاكم أو اللجنة، ولذلك سأقوم في هذا الفصل بإيراد عددٍ من التطبيقات القضائية والعملية التي تمكنت من الوقوف عليها من خلال الزيارات الميدانية للجهات ذات العلاقة، أو بعد البحث في قواعد المعلومات، والمدونات، سواء أكانت هذه التطبيقات صادرة عن المحاكم، أم اللجنة المشار إليها، أو أجهزة الضبط الجنائي المخولة نظاماً بتعقب مرتكبي مخالفات الطيران، وسيكون ذلك في أربعة مباحث - بإذن الله -.

المبحث الأول: التطبيقات على مخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات.

التطبيق الأول:

الموقع: مطار الملك خالد الدولي بالرياض.

التاريخ: ١٤٣٥/٥/٣٠ هـ الموافق ٢٠١٤/٣/٣١ م.

الوقائع: "تتلخص وقائع هذه المخالفة حسبما تبين من مطالعة أوراقها والمستندات الخاصة بها وبالتقدير اللازم لإصدار قرار فيها، في قيام موظف الشركة حامل الرقم الوظيفي بتاريخ ١٤٣٥/٥/٣٠ هـ الموافق ٢٠١٤/٣/٣١ م باصطحاب راكب قادم من دبي إلى الرياض على طيران شركة رحلة رقم ومواصلاً سفره إلى باريس على رحلة أخرى، إلى صالة الفرسان بالصالة الدولية رقم ٢ بالمطار دون مروره بمنطقة التفتيش، وقد تم ضبط هذه المخالفة من قبل الجهات المعنية العاملة في مطار الملك خالد الدولي -المباحث العامة- بموجب خطاب مدير مباحث مطار الملك خالد الدولي رقم وتاريخ، ولما كانت هذه المخالفة من ضمن المخالفات المنعقد اختصاص النظر فيها للجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني استناداً للمادة ١٧٤ من النظام، وحيث ثبت للجنة من واقع الأوراق والمستندات التي قامت باستعراضها، ومن واقع خطاب مدير مباحث مطار الملك خالد الدولي المؤرخ في من قيام الموظف بعدم اتباع الضوابط الخاصة بتفتيش الركاب المحولين والعابرين الذين يدخلون مبنى المطار، لذلك تقرر اللجنة بالإجماع مجازاة شركة بغرامة مالية قدرها عشرون ألف ريال (٢٠,٠٠٠) استناداً للفقرة ١ من المادة

١٦٩ من نظام الطيران المدني، والله الموفق وصلى الله وسلم على نبينا محمد وعلى آله وصحبه" (١).

التعليق: في هذه القضية يتضح أحياناً تماهون وتفريط بعض موظفي شركات الطيران في تطبيق الأنظمة واللوائح التي تعزز أمن وسلامة مرفق الطيران، ما يترتب على هذا التهاون في بعض الحالات من قيام بعض الأشخاص بتهريب بعض الممنوعات كالمفجرات والمخدرات مثلاً، أو أدوات ارتكاب الجرائم مثل: الأسلحة النارية أو البيضاء وغيرها، التي جرمها نظام الطيران المدني وفرض على ارتكابها عدة عقوبات منها الغرامة المالية التي أوقعتها لجنة النظر في أحكام مخالفات نظام الطيران المدني في هذه القضية.

التطبيق الثاني.

الموقع: دولة الفلبين

التاريخ: عام ١٩٤٩م

الوقائع: تتلخص وقائع هذه الحادثة عندما قامت إحدى السيدات بوضع مادة الديناميت شديدة الانفجار على إحدى الطائرات، لقتل زوجها الذي كان على متن هذه الطائرة، وبالفعل تفاعلت مادة الديناميت ونتج عن ذلك انفجار الطائرة وتوفي زوجها وباقي ركاب الطائرة، وتعد هذه الحادثة أول حادثة تخريبية موجهة ضد الطيران المدني (٢).

التعليق: يتجلى في هذه الواقعة أن الجاني -وهو امرأة- قامت بممارسة كامل السلوك الإجرامي المكون لجريمة تدمير أحد أهم عناصر النقل الجوي وهو الطائرة، وكان التدمير المرتكب كلياً لا

(١) - قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني رقم ٤٣٥/م/ل/٢٣٦ و تاريخ ٢٧/٦/١٤٣٢هـ.

(٢) - ينظر: تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية، بدر عبد اللطيف الياقوت، ص ١٢١، مرجع سابق.

جزئياً بأن أتلف بالكامل جميع أجزاء الطائرة بما عليها من أرواح وممتلكات، ولم يقتصر على حدود الزوج الذي انتقمت منه زوجته، بل تعدى ذلك ليسجل خسائر بشرية فادحة تتمثل في قتل الركاب وطاقم الطائرة بالكامل، فضلاً عن الخسائر المادية التي لحقت بالطائرة ومحتوياتها والأرض التي وقعت عليها.

المبحث الثاني: التطبيقات على مخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على متن الطائرات.

التطبيق الأول:

الموقع: مطار الملك خالد الدولي بالرياض.

التاريخ: ١٤٣٥/٢/٢٨ هـ الموافق ٢٠١٣/١٢/٣١ م.

الوقائع: "تتلخص وقائع هذه المعاملة حسبما تبين من مطالعة أوراقها والمستندات الخاصة بها وبالقدر اللازم لإصدار قرار فيها، في أنه وأثناء الاستعداد لهبوط رحلة الطيران رقم المغادرة من جدة إلى الرياض بتاريخ ١٤٣٥/٢/٢٨ هـ حضرت المضييفة المختصة إلى المدعو جنسية بموجب الهوية رقم وأيقظته وطلبت منه إعادة الطاولة إلى وضعها الطبيعي وفتح النوافذ المجاورة للمقعد فلم يستجب بحجة أن المرافق الذي معه نائم ولا يرغب في إزعاجه، كما طلبت منه ربط حزام المقعد فلم يستجب لها بداعي أنه غير مقتنع من جدوى ربط الحزام، وبما أن النظر في الاختصاص يعد من المسائل الجوهرية التي يتعين بحثها قبل النظر في موضوع المعاملة المحالة للجنة النظر، ولما كانت لجنة النظر استناداً للمادة ١٧٤ من النظام منعقدت اختصاصها في النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني ولوائحه التنفيذية،

وحيث ثبت للجنة من واقع الأوراق والمستندات التي قامت باستعراضها، أن ما ارتكبه المواطن يعد مخالفة حددها نظام الطيران المدني في الفقرة د من المادة ١٥٥، وحيث قضت الفقرة ٣ من المادة ١٦٨ من النظام بغرض غرامة مالية قدرها ٢٠٠ ريال على من يرفض الجلوس في المقعد المخصص أو يرفض ربط الحزام، لذلك تقرر اللجنة بالإجماع مجازاة المدعو حامل الجنسية بموجب الهوية رقم بغرامة مالية قدرها ٢٠٠ مائتا ريال استناداً للفقرة ٣ من المادة ١٦٨ من نظام الطيران المدني" (١).

التعليق: من خلال استعراض هذا التطبيق وما تضمنه من وقائع، يتبين أن المخالف مارس عدة سلوكيات حظرها نظام الطيران المدني وعاقب عليها، وهذه السلوكيات تتمثل في رفض الراكب تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة، باعتبار المضيف أحد أعضاء طاقم الطائرة ومخولة نظاماً بإصدار الأوامر نيابة عن قائد الطائرة، فالراكب لم يستجب لما أمرت به المضيفة من طي طاولة الأكل في المقعد المقابل وفتح النافذة المجاورة له، وهذا فضلاً عن مخالفته بعدم ربط حزام الأمان، وإزاء ذلك قررت اللجنة بالإجماع فرض غرامة مالية على المخالف قدرها مائتا ريال، ويلاحظ على هذه العقوبة أنها ضعيفة جداً، وأنها لقاء عدم ربط المخالف لحزام الأمان وعدم جلوسه في المقعد المخصص له بحسب ما جاء في قرار اللجنة من أسباب وحيثيات، أما رفضه تنفيذ الأوامر الصادرة له من المضيفة بطي الطاولة في المقعد الذي أمامه وفتح النافذة المجاورة له، فسكت عنه قرار اللجنة أثناء تقرير العقوبة مع أن ذلك فعل محظور يستوجب العقاب نظاماً.

التطبيق الثاني.

الموقع: مطار الملك خالد الدولي بالرياض.

التاريخ: ١٥/٧/١٤٣٢ هـ الموافق ١٧/٦/٢٠١١ م.

(١) - قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني رقم ٤٣/ل/م/٤٣٥ بتاريخ ٢٥/٣/١٤٣٥ هـ.

الوقائع: "تتلخص وقائع هذه المعاملة حسبما تبين من مطالعة أوراقها والمستندات الخاصة بها وبالقدر اللازم لإصدار قرار فيها، بقيام المدعو، جنسية، هوية رقم، بالتلفظ بألفاظ نابية وإتهام المؤسسة والموظفين بها، بتقديمهم وجبة عشاء تحتوي على لحم حمير، والتشهير بهم أمام الركاب لأكثر من أربع مرات، وتهديد مشرف المضيفين بالاتصال بالمسؤولين، وفقاً لشهادة المضيفين على الرحلة رقم، القادمة من بيروت بتاريخ ١٥/٧/١٤٣٢هـ، وبما أن النظر في الاختصاص يعد من المسائل الجوهرية التي يتعين بحثها قبل النظر في موضوع المعاملة المحالة للجنة النظر، ولما كانت لجنة النظر واستناداً للمادة ١٧٤ من النظام منعقد اختصاصها في النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني ولوائحه التنفيذية، وحيث ثبت للجنة من واقع الأوراق والمستندات التي قامت باستعراضها، أن قيام المدعو بالتلفظ بألفاظ نابية وإتهام المؤسسة والموظفين بها بتقديمهم وجبة عشاء تحتوي على لحم حمير والتشهير بهم أمام الركاب لأكثر من أربع مرات وتهديد مشرف المضيفين بالاتصال بالمسؤولين وفقاً لشهادة المضيفين على الرحلة رقم القادمة من بيروت بتاريخ ١٥/٧/١٤٣٢هـ؛ يعد جريمة حددها النظام في الفقرة ٤-أ من المادة ١٥٤ التي نصت على: [يعد مرتكباً لجريمة كل من يقوم بأحد الأفعال الآتية على متن طائرة مدنية: أ- الاعتداء أو التهيب أو التهديد بدنياً أو بالقول ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة، ما يؤثر على أداء مهام هذا الشخص أو يقلل من قدرته على الاضطلاع بتلك المهام]، وحيث إن المحكمة الإدارية هي الجهة المختصة بنظر جميع الجرائم التي تقع مخالفة لأحكام نظام الطيران المدني إذا ارتكبت في إقليم المملكة أو على متن الطائرات المسجلة في المملكة، استناداً للفقرة ١ من المادة ١٧٢ من النظام، وحيث إن تحريك الدعوى الجنائية في جميع الأحوال يتم بناءً على طلب الهيئة استناداً للفقرة ٢ من المادة ١٧٢ من النظام، لذلك تقرر اللجنة بالإجماع عدم اختصاصها بالنظر في

هذه الجريمة لما هو مبين بالأسباب وعلى أن تقوم الهيئة العامة للطيران المدني بتحريك دعوى بشأنها أمام المحكمة الإدارية" (١).

التعليق: في هذه الواقعة يعد الراكب المخالف ممارساً لكامل السلوك المكون لإحدى الجرائم المنصوص عليها في نظام الطيران المدني، وهذه الجريمة هي الاعتداء ضد شخص على متن الطائرة، ويتمثل هذا الاعتداء في اطلاق الراكب بعض الألفاظ السيئة واستخدام التهديد، وهو ما يشكل اعتداءً لفظياً من الراكب ضد أهم المتواجدين على متن الطائرة وهم أعضاء طاقمها، وقد أفصحت اللجنة في قرارها أن سلوك الراكب يعد جريمة وليس مخالفة، وأن الجرائم ينعقد اختصاص النظر فيها للمحكمة الإدارية وليس اللجنة واستندت في ذلك إلى نص النظام سالف الذكر، ولذلك امتنعت عن النظر فيها، إلا أنه يلاحظ - كما مر علينا - أن اختصاص المحكمة الإدارية بالنظر في الجرائم المنصوص عليها في نظام الطيران المدني قد انتقل إلى المحكمة الجزائية بموجب المادة ١٢٨ من نظام الإجراءات الجزائية الصادر عام ١٤٣٥ هـ.

التطبيق الثالث.

الموقع: مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة.

التاريخ: ١٠/٢/١٤٣٧ هـ الموافق ٢٢/١١/٢٠١٥ م.

الوقائع: إنه في يوم ١٠/٢/١٤٣٧ هـ على متن الرحلة رقم المتجهة إلى جدة قام أحد الركاب وهو المدعو أثناء أداء المضيفة مهامها على الممر داخل الطائرة بلمسها من ظهرها عدة مرات، وعند ذهاب أحد المضيفين للراكب لاستيضاح الأمر قال له الراكب:

(١) - قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني رقم ١٠/ل/م/٤٣٣ وتاريخ ١/٥/١٤٣٣ هـ.

إن المضيئة شرموطة، فأخبرني المضيف بذلك، فذهبت إليه فكرر ذلك أمامي، وتم إعطاؤه إنذاراً رسمياً رماه عليّ، فتم تسليمه الشرطة (١).

التعليق: هذه الواقعة تتضمن عدة أوصاف جرمية قام بها الراكب المخالف، فالأول منها يشكل اعتداءً جنسياً يتمثل في لمس المضيئة من ظهرها عن عمد بشكل متكرر، أما الثاني فيعد اعتداءً لفظياً ضد المضيئة، وذلك بوصفها بكلمة بذئية خجلت من كتابتها هنا وهي الشرموطة، ويضاف إلى هذه الأوصاف كون الراكب لم يستجب لطلبات المضيئة والمضيف كما لم يدعن لأوامر قائد الطائرة عندما توجه إليه وأنذره، بل أظهر عدم التجاوب ورمى الإنذار المعطى له، فما كان لقائد الطائرة بدُّ من إنزال الراكب وتسليمه الشرطة لاتخاذ اللازم لمحاسبته.

التطبيق الرابع.

الموقع: مطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة.

التاريخ: ١٤٣٧/١/٩ هـ الموافق ٢٢/١٠/٢٠١٥ م.

الوقائع: قام أحد الركاب وهو المدعو على رحلة الطيران رقم التابعة لشركة طيران والمتجهة من حائل إلى جدة بعد صعوده على متن الطائرة بالتلفظ بعبارات غريبة ومريبة لملاحي الخدمة الجوية وذلك مثل (تبيعون بيّرة- أنتم صهاينة- أنتم من داعش)، وبعد التحدث معه تبين أن حديثه غير مفهوم، وظهر عدم ارتياح رئيس طاقم الملاحين لوضعه، فتم إنزاله من الرحلة وتسليمه (٢).

(١)- محضر ضبط معد من قائد الطائرة برقم ٣٧٥٣ وتاريخ ١٠/٢/١٤٣٧ هـ.

(٢)- محضر ضبط معد من قائد الطائرة برقم ١٣٣٠٠ وتاريخ ٩/١/١٤٣٧ هـ.

التعليق: في هذه الحادثة يظهر أن الراكب قام بالتلفظ بألفاظ غريبة لا يفهم القصد منها، ولا تبعث على الطمأنينة، ولما للطائرات بعد تحليقها في الجو من حساسية وسرعة تأثير، تقتضيها طبيعتها بسبب بعدها عن غوث السلطات الرسمية؛ فقد رأى قائد الطائرة إنزال الراكب المخالف قبل الإقلاع لوجهة الوصول، وتسليمة للسلطات الأمنية للنظر في شأنه وإكمال اللازم حياله، خصوصاً أن تصرف الراكب المخالف لم يكن موجهاً ضد راكب آخر على نفس الرحلة، بل ضد الملاحين الذين يقع على عاتقهم القيام بوظائف معينة عالية الأهمية على متن الطائرة.

التطبيق الخامس.

الموقع: مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة.

التاريخ: ١٤٣٧/٢/٢٤ هـ الموافق ١٢/٦/٢٠١٥ م.

الوقائع: إنه أثناء قيام شركة الطيران على الرحلة رقم بالسير من جيزان إلى جدة قام الراكب بالاعتداء على الراكب اعتداءً لفظياً ويدوياً، وتم إخبار قائد الطائرة للحضور واستدعاء الأمن لاتخاذ اللازم^(١).

التعليق: قام الراكب المخالف في هذه الحادثة بالاعتداء على راكب آخر مثله ولم يكن اعتداءً ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة، ما يجعل السلوك المحظور أخف منه لو كان موجهاً ضد أحد العاملين على متن الطائرة، ويتمثل اعتداء الراكب على الراكب الآخر في هذا التطبيق بالتعدي على الغير لفظياً ويدوياً، ما حدا بقائد الطائرة إلى تسليم الراكب المعتدي للأمن لاتخاذ اللازم حيال تعديه ومحاسبته.

(١) - محضر ضبط معد من قائد الطائرة بتاريخ ١٤٣٧/٢/٢٤ هـ.

التطبيق السادس.

الموقع: الجزائر.

التاريخ: ٢٣ تموز ١٩٦٨ م.

الوقائع: في هذا التطبيق وقائع تعود لأشهر حوادث اختطاف الطائرات التي أثارَت ضجة في الدول الغربية والأمم المتحدة والمنظمة الدولية للطيران المدني، وهي التي لازمت نشاط المقاومة الفلسطينية في السنوات الأخيرة في مجال كفاح الشعب العربي الفلسطيني من أجل تحرير أرضه من المعتصبين الإسرائيليين، ووقعت أول حادثة من هذا النوع في ٢٣ تموز ١٩٦٨ م، عندما قام ثلاثة من أعضاء الجبهة الشعبية لتحرير فلسطين باختطاف طائرة تعود لشركة (العال) الإسرائيلية كانت في طريقها من روما إلى تل أبيب، وأجبروها على الهبوط في الجزائر، وطالبوا بإطلاق عدد غير معين من أعضاء الجبهة الشعبية لتحرير فلسطين المحتجزين في إسرائيل، وقامت السلطات الجزائرية على الفور بإطلاق سراح الركاب من غير اليهود، كما أُفرج بعد ذلك بأيام عن النساء والأطفال من الركاب الإسرائيليين، أما ركاب الطائرة الخمسة وملاحوها السبعة من الإسرائيليين فلم يطلق سراحهم إلا بعد ستة أسابيع من تاريخ هبوط الطائرة، وذلك على أثر تهديد الاتحاد الدولي لجمعيات طياري الخطوط الجوية بمقاطعة الرحلات الجوية من الجزائر وإليها، وسمح للطائرة الإسرائيلية بمغادرة الجزائر إلى روما بملاحين من الخطوط الجوية الفرنسية^(١).

التعليق: في هذه الواقعة قام الخاطفون وهم ثلاثة أشخاص منتمون إلى منظمة الجبهة الشعبية لتحرير فلسطين باختطاف الطائرة الإسرائيلية، وذلك بتغيير وجهة الوصول من تل أبيب إلى الجزائر، وبذلك يكون الخاطفون قد مارسوا كامل السلوك المكون لجريمة الاستيلاء غير المشروع

(١) - ينظر: خطف الطائرات، هيثم الناصري، ص ١٥ وما بعدها، مرجع سابق.

على الطائرة والسيطرة على قيادتها، ويتضح من هذه الواقعة أن الذي يقف خلفها بواعث سياسية، وتعد البواعث السياسية من أهم الأغراض التي من أجلها ترتكب جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، ومن الأمثلة على البواعث السياسية الدافعة لارتكاب هذه الجريمة محاولة إجبار بعض الدول على إطلاق السجناء لديها كما هو الحال في هذه الحادثة، بالإضافة إلى الحصول على حقوق شعبية كتقرير المصير مثلاً، وكذلك محاولة تنبيه الرأي العام في العالم إلى قضية معينة، وغيرها، فهذه من أبرز صور الأغراض السياسية لمختطفي الطائرات.

المبحث الثالث: التطبيقات على مخالفة نظام الطيران المدني

المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني.

التطبيق الأول.

الموقع: مطار الملك خالد الدولي بالرياض.

التاريخ: ١٤٣٣/٦/٩ هـ.

الوقائع: "الحمد لله وحده وبعد فلدي أنا القاضي في المحكمة العامة بالرياض وبناء على المعاملة المحالة لنا من فضيلة رئيس المحكمة العامة بالرياض /المساعد برقم ٣٣٥١٠٥٥١ وتاريخ ١٤٣٣/٠٨/٠٦ هـ المقيمة بالمحكمة برقم ٣٣١٤٦٣٧٠٣ وتاريخ ١٤٣٣/٠٨/٠٤ هـ ففي يوم السبت الموافق ١٤٣٣/٩/٢٣ هـ افتتحت الجلسة الأولى الساعة ١٥:٠١ وفيها حضر بصفته مدعياً عاماً في دائرة الادعاء العام بمدينة الرياض وادعى على الحاضر البالغ من العمر ٤٠ عاماً، أفغاني بموجب رخصة إقامة رقم، عامل، يقيم في الرياض، مفرج عنه بالكفالة، حيث إنه بتاريخ ١٤٣٣/٦/٩ هـ قبض على المذكور من قبل

جمارك مطار الملك خالد الدولي بعد أن ضبط بحوزته مبلغ مالي قدره (٨٨,٧٠٠) ثمانية وثمانون ألف وسبع مائة ريال سعودي عند سفره من على الخطوط العربية المتجهة إلى الشارقة أثناء تفتيش المسافرين، وبسماح أقواله أفاد بأنه عندما كان ينوي السفر للشارقة بمطار الملك خالد الدولي بالرياض تم القبض عليه من قبل الجمارك لحيازته مبلغاً مالياً قدره (٨٨,٧٠٠) ثمانية وثمانون ألف وسبع مائة ريال سعودي، وأن نصف المبلغ يعود لأصحابه، وباستجوابه أقر بحيازته للمبلغ المضبوط وأن ما يخصه هو (٤٢,٧٠٠) اثنان وأربعون ألفاً وسبع مائة ريال والباقي عائدة لأصحابه من الجنسية الأفغانية، يقيمون في السعودية وهي على النحو التالي: ١- ومبلغه (٢٥٠٠) أفغان وخمس مائة ريال، ٢- ومبلغه (٧٠٠٠) سبعة آلاف ريال، ٣- ومبلغه (١٠,٠٠٠) عشرة آلاف ريال، ٤- ومبلغه (٢٠٠٠) ألفا ريال، ٥- ومبلغه (٢٠٠٠) ألفا ريال، ٦- ومبلغه (١٠٠٠) ألف ريال، ٧- ومبلغه (٢٠٠٠) ألفا ريال، ٨- ومبلغه (١٠٠٠) ألف ريال، ٩- ومبلغه (١٠,٠٠٠) عشرة آلاف ريال، ١٠- ومبلغه (٤٠٠٠) أربعة آلاف ريال، ١١- ومبلغه (٣٠٠٠) ثلاثة آلاف ريال.

وبسماح أقوال زملائه حيال ادعائه عائدة جزئاً من المبلغ المضبوط، وهو (٤٦,٠٠٠) ستة وأربعون ألف ريال لهم تباينت أقوالهم عن أقوال المتهم المذكور، وكانت على النحو التالي:

١-، المبلغ (١٠,٠٠٠) عشرة آلاف ريال .

٢-، المبلغ (١٠,٠٠٠) عشرة آلاف ريال.

٣-، المبلغ (٧,٠٠٠) سبعة آلاف ريال.

٤-، المبلغ (٤,٠٠٠) أربعة آلاف ريال.

٥-، المبلغ (٤,٠٠٠) أربعة آلاف ريال.

٦-..... المبلغ (٣,٠٠٠) ثلاثة آلاف ريال.

٧-.....، المبلغ (٢,٥٠٠) ألفان وخمسمائة ريال.

٨-..... المبلغ (٢,٠٠٠) ألفا ريال.

٩-.....، المبلغ (١,٠٠٠) ألف ريال.

١٠-..... المبلغ (١,٠٠٠) ألف ريال.

ومجموع ما ذكر (٤٤,٥٠٠) أربعة و أربعون ألف وخمسمائة ريال بفارق (١,٥٠٠) ألف وخمسمائة ريال عن أقوال المتهم.

وقد انتهى التحقيق إلى توجيه الاتهام ل/.....، بمخالفته قواعد الإفصاح عن المبالغ المالية النقدية عند محاولته السفر ومجوزته مبلغ يفوق المسموح به دون أن يقوم بالإبلاغ عنها والمنصوص عليها بالمادة الرابعة عشرة من نظام مكافحة غسل الأموال الصادر بالمرسوم الملكي الكريمة رقم م/٣٩ وتاريخ ٢٥/٦/١٤٢٤هـ.

وذلك للأدلة والقرائن التالية:

١- ما جاء بمحضر القبض المنوه عنه المرفق.

وببحث سوابقه لم يعثر له على سوابق مسجلة حتى تاريخه، وحيث إن ما أقدم عليه المذكور فعل مجرم ومعاقب عليه نظاماً، فإني أطلب إثبات ما أسند إليه والحكم عليه بالعقوبة الواردة بالمادة (٢٠) من نظام مكافحة غسل الأموال وبعرض ما جاء في دعوى المدعي العام على المدعى عليه الحاضر، قال وهو يجيد اللغة العربية بطلاقة ما جاء في الدعوى صحيح، وأنا كان معي المبلغ المذكور من أجل تحويله لأقاربنا أنا ومن أعطاني المبلغ، وهذه المبالغ تحصلنا عليها من عملنا وأنا لي الآن في المملكة العربية السعودية مدة قدرها خمسة عشر عاماً، هكذا ذكر،

وبعرض ذلك على المدعي العام قال: أطلب الرجوع للمعاملة وجرى الاطلاع على أوراق المعاملة فوجدت في ملف التحقيق المرفق لفة رقم (١) صفحة ٨-٩-١٠-١١ محضر استجواب المدعى عليه المتضمن إقراره بما جاء في دعوى المدعي العام، كما وجدنا بالمعاملة أقوالاً للمذكورين الذين سلموا المدعى عليه المبالغ مدونة على ملف التحقيق رقم ٢ المرفق لفة ١٣ على الصحيفة ١-٢-٣-٤-٥-٦-٧-٨-٩-١٠ ووجدتها مطابقة لما جاء في دعوى المدعي العام، كما جرى الاطلاع على محضر القبض والتفتيش رقم ص/٢٨ بدون تاريخ المرفق بالمعاملة لفة (٢٨)، المتضمن أنه في يوم الاثنين الموافق ١٤٣٣/٦/٩ هـ الساعة ٥,٣٠ مساءً تم استلام الخطاب رقم م/ب/٦٩٧٤ الوارد من المباحث العامة بشأن الراكب أفغاني الجنسية بموجب جواز سفر رقم بخصوص عدم إفصاحه عن المبلغ الذي بحوزته ومقداره ٨٧٧٠٠ ريال سعودي، كما هو موضح في خطابهم المرسل، حيث تم الرد على المباحث بالخطاب رقم ٢٤٠/ص/٢٨، وقد تم عمل محضر سماع أقوال للراكب ولم تكن إجابات الراكب مقنعة بخصوص المبلغ المضبوط، وقد تم وضع المبلغ في كيس جمركي مرصص بالرصاصه رقم ٢٥٢٩٤٩٧٨ أ.هـ، وبعرض جميع ذلك على المدعى عليه صادق عليه وذكر أنه لم يكن يعلم أن نظام الجمارك يمنع الخروج من المملكة يمثل هذا المبلغ دون إفصاح، فبناءً على ما سبق من الدعوى والإجابة المتضمنة مصادقة المدعى عليه على ما جاء في دعوى المدعي العام من عدم إفصاحه عن مبلغ قدره (٨٧٧٠٠) الذي كان بحوزته أثناء محاولته الخروج من المملكة، وبناءً على ما جاء في أوراق المعاملة، وبما أن ما قام به المدعى عليه مخالف للمادة رقم (١٤) من نظام مكافحة غسل الأموال الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٣٩ في ٢٥/٦/١٤٢٤ هـ ولائحته التنفيذية، التي حددت المبالغ النقدية التي يسمح بخروجها أو دخولها بـ ٦٠,٠٠٠ ألف ريال، أو ما يعادلها من العملات الأجنبية، وجاء في اللائحة ٢/١٤ ما نصه: "يمنع منعاً باتاً خروج المسافر المغادر بأي مبالغ نقدية ومعادن ثمينة تزيد عن الحد المسموح به وبينت اللائحة ٤/١٤ أن المسافر المغادر الذي يتم ضبط مبالغ نقدية لم يفصح عنها تتجاوز الحد المقرر يعاقب وفق

المادة رقم (٢٠) من نظام مكافحة غسل الأموال، وحيث نصت المادة العشرون على: فيما عدا العقوبات المنصوص عليها في هذا النظام يعاقب كل من يخالف أحكامه بالسجن مدة لا تزيد على ستة أشهر وبغرامة مالية لا تزيد على مائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين"، وبما أن ما ذكره المدعى عليه من عدم العلم بالنظام غير مؤثر، ولكنه يستوجب تخفيف الحكم في حقه وخصوصاً مع قلة المبلغ ومشاركة الأشخاص المذكورين في الدعوى معه، لذلك كله فقد ثبت لدي عدم إفصاح المدعى عليه عن المبلغ الذي كان بحوزته وقدره (٨٧٧٠٠) ريال أثناء محاولته الخروج إلى دولة الإمارات العربية المتحدة عبر المطار، وحكمت عليه تعزيراً بأن يسجن مدة قدرها عشرون يوماً يحتسب منها المدة التي أوقف فيها في هذه القضية ويغرم مبلغاً قدره (٥,٠٠٠) ريال، وبعرضه عليه قرر المدعى عليه القناعة وقرر المدعي العام عدم القناعة وطالب بتمييز الحكم بدون لائحة اعتراضية، وتم إقفال الجلسة الساعة الثانية ظهراً وبالله التوفيق، وصلى الله على نبينا محمد وعلى آله وصحبه وسلم. حرر في ٢٣/٠٩/١٤٣٣هـ.

الحمد لله وحده وبعد فقد تم تصديق الحكم بالأكثرية من محكمة الاستئناف بالرياض وبالله التوفيق وصلى الله على نبينا محمد(١).

التعليق: نص الحكم القضائي على قيام المدعي العام بتوجيه الاتهام للمدعى عليه لمحاولته السفر بالطائرة عن طريق مطار الملك خالد الدولي بالرياض باتجاه دولة الإمارات، وبحوزته مبالغ نقدية تزيد على الحد المسموح به نظاماً من غير أن يفصح عنها للسلطات في مطار الملك خالد الدولي بالرياض، الأمر الذي يعد جريمة كما سبق تفصيله طبقاً لنص الفقرة السابعة من المادة السادسة والستين بعد المائة من نظام الطيران المدني، كما يعد جريمة أيضاً طبقاً للائحة الثانية من المادة السادسة عشرة من نظام مكافحة غسل الأموال الصادر عام ١٤٣٣هـ، وهذا ما جعل المحكمة تحكم على المدعى عليه بعقوبة السجن والغرامة، وينبغي التنبيه هنا إلى أن

(١) - حكم قضائي صادر من المحكمة العامة بالرياض برقم ٣٣٤١٨٢٧٠ وتاريخ ٢٣/٩/١٤٣٣هـ والمصادق عليه من محكمة الاستئناف برقم ٣٤٢١٠٩٤ وتاريخ ١/٢٤/١٤٣٤هـ.

استناد المحكمة إلى مواد نظام مكافحة غسل الأموال الصادر عام ١٤٢٤هـ في هذا الحكم كان بسبب عدم نفاذ نظام مكافحة غسل الأموال الصادر عام ١٤٣٣هـ رغم صدوره.

التطبيق الثاني.

الموقع: مطار الملك خالد الدولي بالرياض.

التاريخ: ١٤/١٠/١٤٣٣هـ.

الوقائع: "الحمد لله وحده وبعد فلدي أنا القاضي في المحكمة الجزائية بالرياض وبناء على المعاملة المحالة لنا من فضيلة رئيس المحكمة الجزائية بالرياض برقم ٣٤٩٨٤٧ وتاريخ ٠٦/٠١/١٤٣٤هـ، المقيدة بالمحكمة برقم ٣٤٤٤٧٤٢ وتاريخ ٠٦/٠١/١٤٣٤هـ، ففي يوم الثلاثاء الموافق ٢٠/٠١/١٤٣٤هـ افتتحت الجلسة الساعة ٩:٤٥، وفيها حضر المدعي العام وادعى على البالغ من العمر (٤٧) عاماً، مصري الجنسية، بموجب جواز سفر رقم (.....)، متزوج، متعلم، المهنة مدير مبيعات، يقيم بمدينة الرياض، أوقف بتاريخ ١٤/١٠/١٤٣٣هـ، وأحيل إلى شعبة سجن الملز بموجب أمر الإحالة وتمديد التوقيف رقم (هـ ر/١٠/٥/١٠٥٢٤٠) وتاريخ ٢٣/١٠/١٤٣٣هـ، استناداً للقرار الوزاري رقم (١٩٠٠) وتاريخ ٩/٧/١٤٢٨هـ، المبني على المادة (١١٢) من نظام الإجراءات الجزائية، حيث إنه بتاريخ ١٤/١٠/١٤٣٣هـ قبض على المذكور من قبل أحد موظفي جمرك مطار الملك خالد الدولي بالرياض أثر قدومه من جمهورية مصر العربية عبر الخطوط، على رحلة رقم (.....)، القادمة من القاهرة، وبتفتيش أمتعته عثر معه في حقيبته اليدوية على ما عدده (١٢٣) مائة وثلاثة وعشرون حبة من حبوب الترامادول المهدئة المحظورة، كما عثر معه على (قضيبي صناعي) كان ظاهراً بالحقيبة تم وضعه داخل كيس، وتم العثور على أربع شرائح بداخل الحقيبة اليدوية، وعند إحالتها لمدوب وزارة الإعلام أفاد باحتواء أحد هذه الشرائح المضبوطة على مواد مخلة بالآداب، كما عثر على (١) حبة واحدة سوداء اللون غير معروفة، وعثر داخل الحقيبة

اليديوية على بكت دخان، وعند تفتيشه عثر بداخله على قطعتين صغيرة بنية اللون يشتهبه أن تكون من مادة الحشيش، كما عثر بداخل ظرف أبيض داخل الشنطة على قطعة بنية يشتهبه أن تكون من مادة الحشيش بلغ وزن الكمية إجمالاً (٤,٤) أربع جرامات وأربعة أعشار الجرام، وقد أثبت التقرير الكيميائي الشرعي الصادر من مركز مراقبة السموم والكيمياء الطبية الشرعية بالرياض المرفق رقم (٩٦١٠/س) لعام ١٤٣٣هـ ايجابية عينة القطع المضبوطة لمادة الحشيش، وهو من المواد المخدرة المدرجة بالجدول رقم (١) فئة (أ) من نظام مكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية، كما أثبت التقرير الكيميائي الشرعي الصادر من مركز مراقبة السموم والكيمياء الطبية الشرعية بالرياض رقم (٩٦١١/س) لعام ١٤٣٣هـ احتواء عينة الحبوب المضبوطة لمادة الترامادول، وهو من المواد المخدرة المدرجة بالجدول رقم (١) فئة (هـ) من النظام المشار إليه، وباستجوابه أفاد بصحة واقعة الضبط، حيث إنه كان قادماً من جمهورية مصر العربية، وعند نزوله لمطار الملك خالد بالرياض، وبتفتيش أمتعته عثر على ما عدده (١٢٣) مائة وثلاثة وعشرون حبة من الحبوب المهدئة، كما عثر على علبة سجائر (.....) بها ثلاث قطع من الحشيش المخدر، أفاد أنها تعود لأحد الأصدقاء في مصر نسيها معه في حقيبته، كما أقر بأن الحبوب المضبوطة معه يستخدمها؛ لكونه مريض ولديه وصفة طبية بذلك، كما أقر بجيازة (القضيب الصناعي) وأن هذا خطأ منه لإحضاره القضيب الصناعي، حيث أحضر أغراضاً صناعية ولا يعلم ما بداخلها، كما أقر بجيازته للذاكرة، وقد أسفرت إجراءات التحقيق عن توجيه الاتهام ل.....، بتهرب ما عدده (١٢٣) مائة وثلاث وعشرون حبة من حبوب الترامادول المحظورة، و(٣) قطع من الحشيش المخدر بلغ وزنها (٤,٤) أربعة جرامات وأربعة أعشار الجرام بقصد التعاطي المحرم بموجب المادة (الثالثة) من نظام مكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٣٩) وتاريخ ١٤٢٦/٧/٨هـ، وتستره على مصدر ما تم ضبطه المعاقب على ذلك شرعاً.

وذلك للأدلة والقرائن التالية:- ١- ما تضمنه اعترافه تحقيقاً المنوه عنه المدون تفصيلاً على الصفحات رقم (....) من دفتر التحقيق المرفق لفة رقم (....). ٢- ما تضمنه محضر الضبط المنوه عنه المرفق لفة رقم (....). ٣- ما تضمنه محضر البلاغ المنوه عنه المدونة على الصفحة رقم (....) من اجراءات الاستدلال المرفق لفة (....). ٤- ما تضمنه التقريران الكيميائيان الشرعيان المنوه عنهما المرفقان لفة (....). ٥- ما ورد بخطاب المشرف العام على مدينة الملك سعود الطبية رقم (٥١٧٨٩) وتاريخ ٣٠/١١/١٤٣٣هـ، وبحث سوابقه لم يعثر له على سوابق حتى تاريخه، وحيث إن ما أقدم عليه المذكور فعل محرم ومعاقب عليه شرعاً ونظاماً، لذا أطلب إثبات إدانته بما أسند إليه والحكم عليه بالآتي:-

١- بعقوبة تعزيرية بحقه وفقاً للفقرة (الأولى) من المادة (٤١) من نظام مكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية المشار إليه لقاء ما أسند إليه.

٢- إبعاده إلى خارج المملكة بعد تنفيذ عقوبته وعدم السماح له بالعودة مرة أخرى وفقاً للفقرة (الثانية) من المادة (٥٦) من النظام المشار إليه.

٣- بعقوبة تعزيرية لقاء حيازته (للقضيب الصناعي).

٤- بعقوبة تعزيرية بحقه لقاء تستره على مصدر ما ضبط معه.

وبعرضه على المدعى عليه صادق على العثور على قطعة الحشيش المخدر والحبوب المحظورة المشار إليها والقضيب الصناعي في حقييته في مطار الملك خالد بعد حضوره من مصر وأضاف قائلاً إنني لم أكن أعلم عن من وضعها في حقيتي أثناء وجودي في مصر، وقد تم الاطلاع على التقرير الكيماوي، فوجدته مطابقاً لما ذكره المدعي العام، فبناء على ما تقدم من الدعوى والإجابة، فقد ثبت لدي إدانة المدعى عليه بتهرب الحبوب المحظورة، وقطعة الحشيش المشار إليها، بقصد التعاطي، والقضيب الصناعي، وحكمت عليه بموجب المادة الواحدة والأربعين بأن يسجن عشرة أشهر، كما حكمت عليه لقاء تهريبه القضيب الصناعي بأن يسجن ثلاثة أشهر،

ويكون سجنه ابتداءً من إيقافه، كما حكمت بجلده خمسين جلدة دفعة واحدة لقاء تهريب القضيبي الصناعي، كما حكمت بإبعاده لبلاده بعد انتهاء محكوميته ومنعه من دخول المملكة تطبيقاً للمادة السادسة والخمسين من نظام مكافحة المخدرات، ويشمل الحكم تستره على مصدر ما ضبط معه، ويعرضه عليهما قرر المدعي العام والمدعى عليه عدم القناعة، وطلب المدعى عليه نسخة من الحكم لتقديم لائحته الاعتراضية، أما المدعي العام فاكتمى بلائحة الدعوى العامة لائحة اعتراضية، وبالله التوفيق وصلى الله وسلم على نبينا محمد وعلى آله وصحبه وسلم حرر في ٢٠/١/١٤٣٤هـ^(١).

التعليق: يظهر للقارئ من هذا الحكم أن المدعى عليه جلب معه على متن الطائرة المتجهة من الجمهورية العربية المصرية إلى المملكة العربية السعودية بعض المواد المخدرة والمنافية للأخلاق والآداب، في حين أن ذلك يعد محظوراً ومجرماً طبقاً لنص الفقرة السابعة من المادة السادسة والستين بعد المائة، بالإضافة إلى كون فعل المدعى عليه مجرماً أيضاً بموجب المادة الثالثة من نظام مكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية الصادر عام ١٤٢٦هـ، الأمر الذي دفع المحكمة إلى معاقبة الجاني بالسجن لمدة ثلاثة عشر شهراً، والجلد خمسين سوطاً، والإبعاد عن البلاد، ومن وجهة نظري أن العقوبة التعزيرية التي حكمت بها المحكمة على الجاني غير كافية، خصوصاً أن تأثير جرائم تهريب المخدرات وإدخالها إلى البلاد جسيم جداً، فضلاً عن المواد المنافية للآداب التي ضبطت بحوزة المدعى عليه.

التطبيق الثالث.

الموقع: مطار الملك خالد الدولي بالرياض.

التاريخ: ٢٦/٣/١٤٣٥هـ الموافق ٢٧/١/٢٠١٤م.

(١) - حكم قضائي صادر من المحكمة الجزائية بالرياض برقم ٣٤٢٣١٨٤ وتاريخ ٢٦/١/١٤٣٤هـ والمصادق عليه من محكمة الاستئناف برقم ٣٤١٨٥٥١٢ وتاريخ ١٣/٤/١٤٣٤هـ.

الوقائع: "تتلخص وقائع هذه المخالفة حسبما تبين من مطالعة أوراقها والمستندات الخاصة بها وبالقدر اللازم لإصدار قرار فيها، أنه في يوم الإثنين ٢٦/٣/١٤٣٥ هـ الموافق ٢٧/١/٢٠١٤ م، وأثناء تفتيش ملاحى المؤسسة عبر جهاز التفتيش الخاص بالملاحين، تم ضبط مجموعة من السكاكين وعددها ٥ داخل الحقيبة المحمولة يدوياً الخاصة بملاح المؤسسة المدعو، والتي تعد من المواد الخطرة المحظور حملها على الطائرات دون تصريح بذلك من قبل الجهات المعنية بذلك.....، ولما كانت هذه المخالفة من ضمن المخالفات المنعقد اختصاص النظر فيها للجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني استناداً للمادة ١٧٤ من النظام، وحيث ثبت للجنة من واقع الأوراق والمستندات التي قامت باستعراضها، ومن واقع خطاب مدير مباحث مطار الملك خالد الدولي المؤرخ في ٢٧/٣/١٤٣٥ هـ من قيام المؤسسة المذكورة بعدم إصدار إذن سابق بحمل أحد ملاحيه مواد (سكاكين)، والتي تعد من المواد غير المسموح بحملها على الطائرة، وتصنف من المواد الخطرة، وذلك بالمخالفة للمادة (٣-٥) من البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، التي وضعت ضوابط حمل المواد الخطرة والمحظورة على متن الطائرات، وحيث إن المؤسسة المذكورة على علم ودراية بالمواد المحظورة والممنوع حملها على الطائرات، لذلك تقرر اللجنة بالإجماع مجازاة المؤسسة..... بغرامة مالية قدرها عشرون ألف ريال، استناداً للفقرة ١ من المادة ١٦٩ من نظام الطيران المدني"^(١).

التعليق: تضمنت هذه الحادثة قيام أحد الملاحين التابعين لإحدى شركات الطيران، بجيازة عدد من السكاكين ومحاولة إدخالها معه في الطائرة دون إفصاحه عن ذلك، وهو ما يعد سلوكاً محظوراً نظاماً ومعاقباً عليه، وقد أوقعت لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني عقوبة الغرامة المالية على شركة الطيران، ولم توقعها على الملاح، وذلك باعتبار أن الملاح تابع لها، وتأسيساً على مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه، ولا يمنع هذا القول من حق الشركة في الرجوع على الملاح التابع لها بما لحقها من نتيجة تصرفاته غير النظامية.

(١)- قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني رقم ١٩٨/ل/م/٤٣٥ وتاريخ ١٣/٦/١٤٣٥ هـ.

التطبيق الرابع.

الموقع: مطار الملك خالد الدولي بالرياض.

التاريخ: ١٤٣٦/٤/٨ هـ الموافق ٢٠١٥/١/٢٨ م.

الوقائع: " تتلخص وقائع هذه المخالفة حسبما تبين من مطالعة أوراقها والمستندات الخاصة بها، وبالقدر اللازم لإصدار قرار فيها، في قيام شركة الطيران بتشغيل رحلة إضافية غير مجدولة من مطار الملك خالد الدولي برقم إلى القاهرة، بالمخالفة للتعليمات الصادرة بهذا الشأن، ولما كانت هذه المخالفة من ضمن المخالفات المنعقد اختصاص النظر فيها للجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني استناداً للمادة ١٧٤ من النظام، وحيث ثبت للجنة من واقع الأوراق والمستندات التي قامت باستعراضها أن الهيئة العامة للطيران المدني ممثلة بمطار الملك خالد الدولي قد أصدرت تعليمات خاصة بمجدولة رحلات شركات النقل، وحيث إنه من الثابت قيام شركة الطيران بتشغيل رحلة إضافية غير مجدولة برقم يوم الأربعاء ٢٠١٥/١/٢٨ م، وحيث إن قيام شركة الطيران بتشغيل رحلة إضافية غير مجدولة دون إشعار الهيئة والمطار أو التنسيق معهما سابقاً، يعد مخالفة صريحة للمادة ٢٣ من نظام الطيران المدني، من حيث عدم تنفيذها للتعليمات الخاصة بمجدولة رحلات شركات النقل الداخلي بمطار الملك خالد الدولي الصادر في هذا الشأن، وحيث ترتب على هذه المخالفة إرباكاً لإدارة مطار الملك خالد الدولي من حيث توفير الخدمات التشغيلية التي ينبغي مراعاتها عند إصدار جدول الرحلات، ولذلك تقرر اللجنة بالإجماع مجازاة شركة الطيران بغرامة مالية قدرها عشرة آلاف ريال استناداً للفقرة ١ من المادة ١٦٩ من نظام الطيران المدني والله الموفق" (١).

(١) - قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني رقم ٤٧/ل/م/٤٧٦ و تاريخ ٢٣/٦/١٤٣٦ هـ.

التعليق: في هذه الواقعة قامت إحدى شركات الطيران بتشغيل خط جوي يمتد من الرياض إلى القاهرة وذلك بدون علم الهيئة، ودون الحصول على تصريح بذلك، ولذلك قامت لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني بمعاينة الشركة بالغرامة المالية، وهي العقوبة التي تملكها اللجنة وتدخل ضمن صلاحياتها، واستندت اللجنة في قرارها إلى المادة ٢٣ من نظام الطيران المدني التي تُلزم جميع شركات الطيران بتنفيذ التعليمات التي تصدرها الهيئة، وكذلك استندت إلى الفقرة ١ من المادة ١٦٩ من النظام، وكان ينبغي للجنة أن تجعل أيضاً من الأسباب التي بنت عليها قرارها؛ مضمون المادة ١٦٥ من النظام، التي تعاقب على تشغيل أي عمليات جوية دون الحصول على الإجازة اللازمة من الهيئة.

التطبيق الخامس.

الموقع: مطار الأمير محمد بن عبد العزيز الدولي بالمدينة.

التاريخ: ١٤٣٥/٦/٤ هـ الموافق ٢٠١٤/٤/٤ م.

الوقائع: "تتلخص وقائع هذه المخالفة حسبما تبين من مطالعة أوراقها والمستندات الخاصة بها وبالقدر اللازم لإصدار قرار فيها؛ في عدم قيام شركة الطيران بتقديم الكشوفات (المنافسات) الخاصة بالمسافرين لرحلتها رقم القادمة من كراتشي إلى مطار الأمير محمد ابن عبد العزيز الدولي بتاريخ ١٤٣٥/٦/٤ هـ الموافق ٢٠١٤/٤/٤ م، وذلك بالمخالفة للتعليمات الصادرة في هذا الشأن، وقد تم ضبط هذه المخالفة من قبل الجهة المعنية في المطار -جوازات مطار الأمير محمد بن عبد العزيز الدولي- بموجب الخطاب رقم (١٥٧٥ ج م) وتاريخ ١٤٣٥/٦/٨ هـ، ولما كانت هذه المخالفة من ضمن المخالفات المنعقد اختصاص النظر فيها للجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني استناداً للمادة ١٧٤ من النظام، وحيث ثبت للجنة من واقع الأوراق والمستندات التي قامت باستعراضها أن الهيئة العامة للطيران المدني قد أصدرت تعليمات خاصة لجميع شركات الطيران الوطنية والأجنبية العاملة بالمملكة

ووكلائها العاملين بضرورة تقديم جميع الكشوفات (المنافسات) الخاصة بالمسافرين واضحة وصحيحة ومقروءة جيداً، وتشمل المعلومات الأساسية، بموجب تعميم رئيس الهيئة العامة للطيران المدني رقم ٥٤٠٧/٢٤/٦/٧ وتاريخ ١٦/١١/١٤٣٠هـ، وحيث إن عدم قيام شركة الطيران بتقديم الكشوفات (المنافسات) الخاصة بالمسافرين لرحلتها رقم القادمة من كراتشي إلى مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي بتاريخ ٤/٦/١٤٣٥هـ الموافق ٤/٤/٢٠١٤م يعد مخالفة صريحة للمادة ٢٣ من نظام الطيران المدني، لذلك تقرر اللجنة بالإجماع مجازاة الخطوط الجوية بغرامة مالية قدرها عشرة آلاف ريال، استناداً للفقرة ١ من المادة ١٦٩ من نظام الطيران المدني والله الموفق" (١).

التعليق: قامت شركة الطيران في هذه الواقعة بعدم تقديم الكشوفات اللازمة التي تحمل كامل معلومات المسافرين وبيانات رحلتهم الجوية، الأمر الذي عاقب عليه نظام الطيران المدني بموجب الفقرة ٩ من المادة ١٦٦، ولذلك أوقعت لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني عقوبة الغرامة المالية على شركة الطيران، مستندة في ذلك إلى المادة ٢٣ من النظام القاضية بوجوب التزام جميع شركات الطيران العاملة في المملكة العربية السعودية بتعليمات وأوامر الهيئة العامة للطيران المدني، واستندت كذلك إلى الفقرة ١ من المادة ١٦٩ من النظام، التي تمنحها سلطة الحبس والغرامة على الأفعال المخالفة لأحكام النظام التي لم يحدد لها عقوبة نظامية، في حين أنه كان ينبغي للجنة أثناء تسبيب قرارها الاستناد إلى حكم الفقرة التاسعة من المادة ١٦٦ من النظام؛ لأنها النص واجب التطبيق في هذه المخالفة التي وقعت فيها شركة الطيران.

(١) - قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني رقم ٣٠٣/ل/م/٤٣٥ وتاريخ ٢٤/٨/١٤٣٥هـ.

التطبيق السادس.

الموقع: مطار الملك عبدالعزيز بجدة.

التاريخ: ٢٦/٤/١٤٣٥ هـ الموافق ٢٦/٢/٢٠١٤ م.

الوقائع: " تتلخص وقائع هذه المخالفة حسبما تبين من مطالعة أوراقها والمستندات الخاصة بها وبالقدر اللازم لإصدار قرار فيها؛ في قيام الخطوط بتاريخ ٢٦/٤/١٤٣٥ هـ الموافق ٢٦/٢/٢٠١٤ م بنقل الراكبجنسية.....، ويحمل جواز سفر رقم على الرحلة القادمة من دكا إلى جدة بجواز سفر لا يخص الراكب المذكور، ولم تقم الناقل المذكورة وقبل إتمام إجراءات سفر المذكور بالتحقق من استيفاء المستندات والوثائق اللازمة للدخول إلى المملكة، وقد تم ضبط هذه المخالفة من قبل الجهة المعنية العاملة في المطار، ولذلك تقرر اللجنة بالإجماع مجازاة خطوط بغرامة مالية قدرها ستة آلاف وتسعمائة ريال استناداً للمادة ١٧٠ من نظام الطيران المدني، والله الموفق" (١).

التعليق: قامت شركة الطيران في هذه الواقعة بنقل شخص من دولة بنجلاديش وإدخاله السعودية وهو بجواز سفر غير تابع له، الأمر الذي جرّمته وعاقبت عليه الفقرة السابعة من المادة ١٦٦ من نظام الطيران المدني، وهو ما جعل لجنة النظر في مخالفت أحكام نظام الطيران المدني تتجه إلى معاقبة الشركة بالغرامة المالية، ولم تستند اللجنة إلى الفقرة السابعة من المادة ١٦٦ التي نصت صراحة على عقوبة مثل هذا الفعل، ويبدو أن ذلك لما رأته اللجنة من أن الشركة لم تقم بتهريب الراكب وإدخاله البلاد عن قصد وعمد، بل كان بتقصير منها وإهمال في التحقق من وثائق ومستندات الركاب، كما أن صدور قرار اللجنة بمعاقبة الشركة لا يعني انتهاء

(١) - قرار لجنة النظر في مخالفت أحكام نظام الطيران المدني رقم ٢٠٥/ل/م/٤٣٥ وتاريخ ١٧/٦/١٤٣٥ هـ.

القضية وعدم فصل أوراق أخرى تقوم به الهيئة لتحريك الدعوى الجنائية بحق الراكب الذي استخدم جواز سفر لا يخصه لدخول البلاد.

التطبيق السابع.

الموقع: مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي بالمدينة.

التاريخ: ١٤٣٦/٤/٤ هـ الموافق ٢٠١٥/١/٢٤ م.

الوقائع: " تتلخص وقائع هذه المخالفة حسبما تبين من مطالعة أوراقها والمستندات الخاصة بها وبالقدر اللازم لإصدار قرار فيها؛ في قيام الخطوط.....بتاريخ ١٤٣٦/٤/٤ هـ الموافق ٢٠١٥/١/٢٤ م، بنقل الراكب جنسية على رحلتها رقم القادمة من اسطنبول إلى مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي دون حمله الوثائق الرسمية (جواز السفر)، وقد تم ضبط هذه المخالفة من قبل الجهة المعنية العاملة في المطار -جوازات مطار الأمير محمد بن عبدالعزيز الدولي- بموجب الخطاب رقم ١١٩٥ ج/م وتاريخ ١٤٣٦/٤/٩ هـ، ولما كانت هذه المخالفة من المخالفات المنعقد اختصاص النظر فيها للجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني استناداً للمادة ١٧٤ من النظام، وحيث ثبت للجنة من واقع المستندات التي قامت باستعراضها مخالفة الخطوط..... للمادة ١٣٨ من نظام الطيران المدني، التي نصت على أنه: [١- يجب على كل ناقل جوي في إقليم المملكة التحقق من استيفاء الركاب والبضائع للمستندات والوثائق اللازمة للدخول إلى المملكة أو الخروج منها إلى المطار المقصود]، وحيث قضت المادة ١٧٠ من نظام الطيران المدني بفرض تعويض على مؤسسات النقل المخالفة لقيود النقل الجوي يعادل ضعف تعريفه النقل الجوي العادية للركاب، ولذلك تقرر

اللجنة بالإجماع مجازاة خطوط بغرامة مالية قدرها ستة آلاف وستمائة وستة وعشرون ريال استناداً للمادة ١٧٠ من نظام الطيران المدني، والله الموفق" (١).

التعليق: قام الراكب في هذه الواقعة عبر رحلة دولية بالانتقال من تركيا إلى السعودية دون إثبات هوية له، ومع ذلك لم يكتشف الناقل الجوي أمر الراكب، إلا بعد ضبطه من قبل الجهات الرسمية السعودية في مطار المدينة، الأمر الذي يثور معه الشك نحو الراكب والناقل الجوي في ارتكاب جريمة تهريب الأشخاص ودخولهم بطريق غير مشروع إلى البلاد طبقاً للفقرة ٧ من المادة ١٦٦ من نظام الطيران المدني، إلا أن قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني قد جنح في هذه الحادثة عن تفعيل نص هذه المادة، وعدم تكييف الواقعة على أنها جريمة تهريب، وذلك قد يكون عائداً لما رأته اللجنة من تفاصيل أسفرت عنها أجهزة الضبط أو التحقيق، ولذلك جاء قرار اللجنة بفرض عقوبة الغرامة المالية لقاء الإخلال بواجب نظامي يتمثل في التزام الناقل الجوي الذي يعمل في المملكة بفحص جميع الوثائق والمستندات الخاصة بالركاب أو البضائع الداخلة للبلاد أو الخارجة منها، والمنصوص عليه في الفقرة ١ من المادة ١٣٨ من النظام.

التطبيق الثامن.

الموقع: مطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة.

التاريخ: ١٤٣١/١/٢ هـ الموافق ٢٠١٩/١٢/١٩ م.

الوقائع: "تتلخص وقائع هذه المخالفة حسبما يتبين من مطالعة أوراقها والمستندات الخاصة بها وبالقدر اللازم لإصدار قرار فيها؛ في قيام الخطوط عبر طائرة إيرباص A320 برقم التصنيع التسلسلي، بجدولتها بتاريخ ٢٠١٩/١٢/١٨ م للقيام بالرحلة رقم

(١) - قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني رقم ١٧/ل/م/٤٣٦ وتاريخ ١٦/٦/١٤٣٦ هـ.

من جدة إلى المدينة المنورة، وكذلك العودة إلى جدة على الرحلة رقم، وفي نفس اليوم تم تسيير الطائرة على الرحلة رقم من جدة إلى دمشق، وعلى الرحلة رقم من دمشق إلى جدة، وبتاريخ ١٩/١٢/٢٠٠٩م قدمت إدارة الجودة الفنية بقطاع الخدمات الفنية بالخطوط إلى الهيئة العامة للطيران المدني طلب إجراء الفحص الفني على الطائرة اللازم لإصدار شهادة صلاحية للطيران، وفي ذات التاريخ تم فحص الطائرة من قبل المختصين في الهيئة، واتضح من واقع مستندات الطائرة والسجل الفني لها قيامها بجميع تلك الرحلات قبل التقدم بطلب الحصول على شهادة صلاحية الطيران، وأنه قد صرح لها للقيام بتلك الرحلات من قبل في تابع للخطوط، ولما كانت هذه المخالفة من ضمن المخالفات المنعقد اختصاص النظر فيها للجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني استناداً للمادة ١٧٤ من النظام، وحيث ثبت للجنة من واقع الأوراق والمستندات التي قامت باستعراضها، أن الهيئة العامة للطيران المدني وبعد تسجيلها للطائرة من طراز A320 في السجل السعودي الوطني لتسجيل الطائرات؛ قد أصدرت بتاريخ ٩/١٢/٢٠٠٩م تصريح فني خاص بصلاحية الطائرة للطيران برقم يسمح لهذه الطائرة بالطيران لرحلة واحدة فقط من مقر تصنيعها بمدينة تولوز الفرنسية إلى مطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة، وعلى متنها طاقم قيادتها فقط، وذلك تمهيداً لفحص الطائرة في جدة من قبل مفتشي صلاحية الطيران التابعين للهيئة العامة للطيران المدني، للتأكد من استيفائها المتطلبات النظامية اللازمة لإصدار شهادة صلاحية الطيران التي تتيح تشغيل الطائرة، وحيث أنه من الثابت وفقاً لسجل الطائرة الفني أن الخطوط المشغل لهذه الطائرة، وبعد أن سيرت هذه الطائرة في أول رحلة لها من بلد المصنع إلى مطار الملك عبد العزيز الدولي بموجب ترخيص؛ قد قامت بتاريخ ١٨/١٢/٢٠٠٩م وقبل التقدم للهيئة بطلب فحص الطائرة تمهيداً لإصدار شهادة صلاحية الطيران لها بتشغيل الطائرة بالرحلات التالية: ١- الرحلة رقم جدة المدينة المنورة. ٢- الرحلة رقم المدينة المنورة جدة. ٣- الرحلة رقم جدة دمشق. ٤- الرحلة رقم دمشق جدة. وحيث أن هذا

التشغيل للطائرة قد تم دون ملاحظة المختصين في الخطوط من الفنيين والطارئين ذوي العلاقة بتشغيل هذه الرحلات عدم وجود شهادة صلاحية طيران للطائرة حسب إفادتهم للجنة، فإن ما قامت به الخطوط يعد مخالفة صريحة للفقرة ٢ من المادة ٨١ من نظام الطيران المدني الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٤٤ وتاريخ ١٨/٧/١٤٢٦هـ، التي حظرت على أي طائرة أن تطير في إقليم المملكة ما لم تكن لها شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول، كما يعد من الأفعال التي تعرض سلامة الطيران للخطر ولا يغير من الأمر شيء القول بأن هذه الطائرة جديدة، لأن الفحص الفني لها قد يكتشف قصوراً في متطلبات السلامة اللازمة لصلاحية الطائرة، وهذا أمر وارد قد يكون من شأنه تعريض الطائرة وركابها للخطر، وهذا ما راعاه النظام عند اشتراطه ضرورة فحص الطائرة تمهيداً لإصدار شهادة صلاحية طيران لها قبل تشغيلها، كما وأن ارتكاب هذه المخالفة من ناقلة في حجم ومكانة الخطوط وما اكتسبته من خبرات خلال تاريخها الممتد لعشرات السنين كان من شأنه تعريض الطائرة وركابها للخطر، عدا ما يمكن أن يترتب عليها من تداعيات متمثلة في إمكانية حجز الطائرة من قبل سلطات طيران أجنبية، وانعكاس ذلك سلباً على سمعة المملكة وإعطاء انطباع خاطئ بعدم قيام سلطات الطيران المدني بواجباتها في حماية سلامة الطيران المدني، مما يوجب تطبيق أقصى عقوبة نظاماً، لذلك تقرر اللجنة بالإجماع مجازاة الخطوط بغرامة مالية قدرها ثلاثمائة ألف ريال استناداً للفقرة ٢ من المادة ١٦٦ من نظام الطيران المدني، والله الموفق" (١).

التعليق: في هذه الواقعة قامت إحدى شركات الطيران بتشغيل إحدى طائراتها في نقل الركاب قبل استصدار (شهادة صلاحية طيران) من الهيئة العامة للطيران المدني بحجة أن هذه الطائرة جديدة ومستبعد عدم صلاحيتها للطيران، الأمر الذي عده نظام الطيران المدني سلوكاً مجرمًا ومعاقباً عليه طبقاً للفقرة ٢ من المادة ١٦٦، وقد قامت لجنة النظر في مخالفات أحكام النظام المدني إزاء هذا الفعل الصادر من شركة الطيران بمعاقبتها بالغرامة المالية بحددها الأقصى البالغ

(١) - قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني رقم ١/ل/م/٤٣١ وتاريخ ٣٠/٢/١٤٣١هـ.

ثلاثمائة ألف ريال، مع أني أرى أن الغرامة المالية ولو بجدها الأقصى غير كافٍ في هذه المخالفة وغير رادع، فكان ينبغي على اللجنة عند النظر في هذه المخالفة إحالتها للقضاء ليحكم بعقوبة الحبس بجانب الغرامة المالية، ولأن عقوبة الحبس لا يملك سلطة الحكم بها سوى القضاء.

التطبيق التاسع.

الموقع: ساحة الملك عبد العزيز الدولي بجدة.

التاريخ: ١٤٣٥/٩/٩ هـ الموافق ٢٠١٤/٧/٦ م.

الوقائع: أنه بتاريخ ١٤٣٥/٩/٩ هـ داخل ساحة المطار قام المدعو.....، جنسية.....، التابع لشركة الخدمات الأرضية.....، بالوقوف الخاطئ في طريق الخدمة بين ممر الطائرات (R) و (S) من المنطقة المحظورة، وقد تم سحب الرخصة منه^(١).

التعليق: في هذه الواقعة قام أحد العاملين لدى إحدى شركات الخدمات الأرضية التي تقدم خدماتها داخل ساحة المطار المخصصة لتحركات الطائرات؛ بالوقوف الخاطئ بسيارته بين الممرات التي تسلكها الطائرات قبيل الإقلاع أو بعد الهبوط، ما يعد وقوفاً في منطقة محظورة ومخصصة فقط لتحرك الطائرات، الأمر الذي جرمه وعاقب عليه نظام الطيران المدني، بموجب الفقرة ١١ من المادة ١٦٦ من النظام، وقد تم سحب الرخصة من المخالف من جهة الضبط تمهيداً لمحاسبته.

التطبيق العاشر.

الموقع: ساحة مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة.

التاريخ: ١٤٣٥/٩/١٠ هـ الموافق ٢٠١٤/٧/٧ م.

(١) - محضر ضبط معد من أمن المطار بتاريخ ١٤٣٥/٩/٩ هـ.

الوقائع: أنه بتاريخ ١٠/٩/١٤٣٥هـ في موقف الطيران الخاص رقم ١٦ بساحة مطار الملك عبدالعزيز الدولي قام المدعو.....، التابع لشركة.....، بإيقاف الطائرة بين الطائرات في غير المواقع المخصصة لركنها^(١).

التعليق: هذه الواقعة حصلت عندما قام أحد العاملين التابعين لإحدى شركات تقديم الخدمات الأرضية للطائرات بقيادة معدة سحب الطائرات، وسحب إحدى الطائرات بها، وإيقافها بين الطائرات وفي غير الأماكن الخاصة بالطائرات المركونة، ما يعد دخولاً في منطقة محظورة داخل ساحة المطار، حتى لو كان الدخول بطائرة ولم يكن بمعدة أو شاحنة أو سيارة صغيرة.

التطبيق الحادي عشر.

الموقع: ساحة مطار الملك عبدالعزيز الدولي بجدة.

التاريخ: ٨/١٠/١٤٣٦هـ الموافق ٢٤/٧/٢٠١٥م.

الوقائع: إنه بتاريخ ٨/١٠/١٤٣٦هـ وفي الساعة ٤:٣٠ في ممر الطائرات (R) داخل ساحة المطار، قام الموظف.....، جنسية.....، بالمركبة رقم.....، التابعة لإحدى شركات الخدمات الأرضية بالقطع والمرور أمام الطائرة بمسافة أقل من خمسين متراً، ما أدى إلى توقف الطائرة المفاجئ على ممر الطائرات (B)، مع العلم أن مساعد الكابتن تعرف على السيارة المذكورة^(٢).

التعليق: وقعت هذه الحادثة بعد ما قام أحد العاملين المكلفين بمهام داخل ساحة المطار بقيادة سيارة الخدمة، والقطع بها بمسافة قريبة أمام إحدى الطائرات، التي كانت تسير في مسارها، ما

(١) - محضر ضبط معد من أمن المطار بتاريخ ١٠/٩/١٤٣٥هـ.

(٢) - محضر ضبط معد من أمن المطار بتاريخ ٨/١٠/١٤٣٦هـ.

أدى إلى وقوف مفاجئ للطائرة قد يسبب لركاب الطائرة إصابات نتيجة ذلك، فضلاً عن احتماليات وقوع حادث تصادم بين الطائرة وسيارة المخالف، وقد سحبت البطاقة الأمنية للمخالف تمهيداً لمحاسبته.

المبحث الرابع: التطبيقات على المخالفات اليسيرة المرتكبة على متن الطائرات.

التطبيق الأول:

الموقع: مطار الملك خالد الدولي بالرياض.

التاريخ: ١٤٣٥/٢/٢٨ هـ الموافق ٢٠١٣/١٢/٣١ م.

الوقائع: "تتلخص وقائع هذه المعاملة حسبما تبين من مطالعة أوراقها والمستندات الخاصة بها وبالقدر اللازم لإصدار قرار فيها، في أنه وأثناء الاستعداد لهبوط رحلة الطيران رقم المغادرة من جدة إلى الرياض بتاريخ ١٤٣٥/٢/٢٨ هـ، حضرت المضيفة المختصة إلى المدعو جنسية، بموجب الهوية رقم، وأيقظته وطلبت منه إعادة الطاولة إلى وضعها الطبيعي، وفتح النوافذ المجاورة للمقعد، فلم يستجب بحجة أن المرافق الذي معه نائم ولا يرغب في إزعاجه، كما طلبت منه ربط حزام المقعد فلم يستجب لها بداعي أنه غير مقتنع من جدوى ربط الحزام، وبما أن النظر في الاختصاص يعد من المسائل الجوهرية التي يتعين بحثها قبل النظر في موضوع المعاملة المحالة للجنة النظر، ولما كانت لجنة النظر واستناداً للمادة ١٧٤ من النظام منعقد اختصاصها في النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني ولوائحه التنفيذية، وحيث ثبت للجنة من واقع الأوراق والمستندات التي قامت باستعراضها، أن ما ارتكبه المواطن يعد مخالفة حددها نظام الطيران المدني في الفقرة د من المادة ١٥٥،

وحيث قضت الفقرة ٣ من المادة ١٦٨ من النظام بغرض غرامة مالية قدرها ٢٠٠ ريال على من يرفض الجلوس في المقعد المخصص أو يرفض ربط الحزام، لذلك تقرر اللجنة بالإجماع مجازاة الراكب، جنسية، بموجب الهوية، بغرامة مالية قدرها ٢٠٠ مائتا ريال استناداً للفقرة ٣ من المادة ١٦٨ من نظام الطيران المدني والله الموفق^(١).

التعليق: حدثت هذه الواقعة بعد ما قام أحد الركاب على الرحلة قبيل الهبوط بعدة سلوكيات محظورة ومعاقب عليها نظاماً، ومن ضمن هذه السلوكيات امتناعه عن ربط حزام المقعد لعدم قناعته بفائدته، الأمر الذي حظرته الفقرة د من المادة ١٥٥ من نظام الطيران المدني، وعاقبت عليه الفقرة ٣ من المادة ١٦٨ من ذات النظام بغرامة مالية قدرها مائتي ريال، وقد استند على هذه النصوص قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني، وأوقع العقوبة النظامية على المخالف.

التطبيق الثاني.

الموقع: مطار الملك عبدالعزيز الدولي.

التاريخ: ١٤٣٧/٢/٢٤ هـ الموافق ١٢/٦/٢٠١٥ م.

الوقائع: قام الراكب، جنسية، بموجب الهوية رقم، المقيم في جدة، وأثناء سفره عن طريق خطوط برحلة رقم وفي تاريخ قام بالتدخين في دورات المياه على متن الطائرة^(٢).

التعليق: مارس الراكب في هذه الواقعة كامل السلوك المكون لمخالفة التدخين على متن الطائرة، وكانت ممارسته للتدخين داخل دورات المياه داخل الطائرة، الأمر الذي حظره نظام

(١) - قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني برقم ٤٣/ل/م/٤٣٥ بتاريخ ٢٥/٣/١٤٣٥ هـ.

(٢) - محضر ضبط معد من وحدة أمن المطار برقم ٢٧٥٥ وتاريخ ٢٤/٢/١٤٣٧ هـ.

الطيران المدني طبقاً للفقرة أ من المادة ١٥٥، وعاقب عليه بموجب الفقرة الخامسة من المادة ١٦٨ من ذات النظام بغرامة مالية قدرها خمسمائة ريال، وقد تم تحرير محضر ضبط الراكب المخالف تمهيداً لمحاسبته.

التطبيق الثالث.

الموقع: مطار الملك خالد الدولي بالرياض.

التاريخ: ١٤/٤/١٤٣٣ هـ الموافق ٧/٣/٢٠١٢ م.

الوقائع: قام الراكب، على الرحلة رقم، التابعة للخطوط، المتجهة من الطائف إلى الرياض بعدم الجلوس في المقعد المحدد له في بطاقة صعود الطائرة، وقد حضر المضيف للراكب وطلب منه الانتقال إلى مقعده المحدد، ومع أن المقعد الذي يجلس فيه مخصص لراكب آخر، فإنه أصر على البقاء في مقعد الراكب الآخر، لكونه جوار النافذة ولأن المقاعد جميعها سواسية، وكانت تبدو عليه علامات غير طبيعية ولا إرادية^(١).

التعليق: يتمثل سلوك الراكب المخالف في هذه الواقعة في جلوسه على مقعد لا يخصه ويختلف مع المقعد المخصص له، والذي حددته بطاقة صعود الطائرة التي يتم إصدارها في المطار، ولا يمكن للمسافر صعود الطائرة بدونها، وقد حظر نظام الطيران المدني سلوك الراكب بموجب الفقرة د من المادة ١٥٥، وعاقب عليه بالغرامة المالية المقدرة بمائتي ريال طبقاً للفقرة ٣ للمادة ١٦٨ من ذات النظام، وهذا ما جعل قائد الطائرة يقوم بتحرير محضر في الواقعة واستدعاء الأمن لإنزاله من الطائرة، ومن ثم اتخاذ اللازم حياله، خصوصاً أن الراكب المخالف قد ظهرت عليه علامات غير طبيعية ما يثير الشكوك حوله فيما لو كان متعاطياً للمخدرات.

(١) - محضر ضبط معد من قائد الطائرة بتاريخ ١٤/٤/١٤٣٣ هـ.

الخاتمة وفيها:

أولاً: أهم النتائج.

ثانياً: التوصيات.

الحمد لله وحده، والصلاة والسلام على من لا نبي بعده أما بعد

بعون الله وتوفيقه أتممت بحثي المتواضع المعنون بـ (أحكام مخالفة نظام الطيران المدني وعقوباتها)، فأحمده حمداً كما ينبغي لجلاله وعظيم سلطانه، وأشكره أن يسر لي إنجائه، مع ما مررت به من ظروف عسيرة، وإني في ختام هذا البحث سألخص للقارئ الكريم أبرز وأهم ما توصلت إليه من النتائج والتوصيات:

أولاً: أهم النتائج.

- ١- تعريف مخالفة نظام الطيران المدني باعتباره مركباً هو: سلوكيات، غير مشروعة، يرتكبها شخص، عدواناً، لأهداف متنوعة، مضرّة بسلامة مرفق الطيران المدني.
- ٢- للحماية النظامية لمرفق الطيران المدني أهمية كبيرة لكونه قطاعاً حيويّاً حساساً لمصالح الدول المختلفة، ولدوره الملموس ليس من الناحية الاقتصادية للدولة فحسب، بل من النواحي التجارية والاجتماعية والسياسية والأمنية والدينية كافة، بسبب تذليله المسافات الشاسعة والجهد الشاق في مدة زمنية قصيرة جداً.
- ٣- وفاء المنظم السعودي بما التزم به أمام المجتمع الدولي بعد الانضمام للاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة الأفعال التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني، والتي من أهمها اتفاقية شيكاغو وملاحقها ١٩٤٤م، واتفاقية طوكيو ١٩٦٣م، واتفاقية لاهاي ١٩٧٠م، واتفاقية مونتريال وبروتوكولاتها ١٩٧١م، وذلك عبر ترجمة مضامين هذه الاتفاقيات في نظامٍ وطنيٍّ أسماه نظام الطيران المدني، الذي قام بإصداره عام ١٤٢٦هـ، وراعى فيه عدم التعارض مع أحكام الشريعة الإسلامية.
- ٤- أضفى نظام الطيران المدني الصادر عام ١٤٢٦هـ حمايته على الطيران المدني الدولي بجانب الطيران المدني المحلي، سواء بسواء، في حين أضفت الاتفاقيات الدولية حمايتها على الطيران الدولي فقط، وسكتت عن الطيران المحلي للدول المنضمة إلى

الاتفاقيات، وجعلته خاضعاً للتنظيمات الحمائية الوطنية، وهو الأمر الذي تميز به النظام السعودي على الاتفاقيات الدولية.

٥- سبق الشريعة الإسلامية الغراء ورعايتها للمصالح المختلفة سواء المتعلقة بمرفق الطيران أو بغيره، والتي لم تتوصل إليها النظم الدولية والوطنية إلا أخيراً، وذلك منذ ما يزيد على أربعة عشر قرناً، وأنها تتسم بالكمال والسمو والثبات، وأن ثباتها يكون في الأهداف والغايات، وفي الأصول والكليات، وفي القيم الدينية والأخلاقية، مع المرونة في الوسائل والأساليب، وفي الفروع والجزئيات، وفي الشؤون الدنيوية والعلمية.

٦- كل ما هو مجرم ومعاقب عليه في نظام الطيران المدني الصادر عام ١٤٢٦هـ ومن قبله الاتفاقيات الدولية قامت بتجريمه الشريعة الإسلامية الغراء قبل ذلك، وعاقبت عليه، إما لكونه سلوكاً مجرمًا لذاته، أو مجرمًا طبقاً لقواعد السياسة الشرعية الموكول ممارستها لولي الأمر، والتي تسعى إلى تحقيق المصالح للأمة وحماية نظامها العام، ودرء المفاسد عنها في المعاش والمعاد.

٧- من سمات مخالفة نظام الطيران المدني أنها غالباً ما تكون بالغة الجسامة لحساسية مرفق الطيران وسرعة تأثره، وأنها لا تقع إلا بطريق العمد، ولا يسري عليها التقادم المانع من رفع الدعوى على المخالف، وأن مجرد التهديد أو الشروع أو الاشتراك في ارتكاب مخالفة نظام الطيران المدني معاقب عليه بعقوبة الجريمة التامة.

٨- لا تقوم المسؤولية الجنائية بحق المتهم إلا بعد توافر أركانها الثلاثة، الركن الشرعي وهو النص الذي يحدد الجريمة ويحدد في الوقت ذاته عقوبتها، والركن المادي المتمثل في إتيان الأفعال أو الأقوال التي ورد فيها نهي وفُررت لها عقوبة تطبقها السلطة القضائية، وله عناصر ثلاثة: الأول السلوك الإجرامي والثاني النتيجة الإجرامية

والثالث العلاقة السببية، وأخيراً الركن المعنوي وهو الإرادة العمدية التي تصدر عن الجاني بطوعه واختياره وتسمى بالقصد الجنائي.

٩- يعد تدمير عناصر النقل الجوي من التسهيلات، أو المنشآت، أو الآليات، أو التجهيزات، أو المرافق، أو الطائرات التي ليست في الخدمة التي تقع على أرض المطارات؛ جريمة في الفقه والنظام سواءً أكان التدمير كلياً أم جزئياً، وعقوبتها النظامية إما أن تكون بالجمع بين الحبس والغرامة على ألا يزيد الحبس على خمس سنوات وألا تزيد الغرامة على خمسمائة ألف ريال، أو تكون العقوبة على التخيير بأن يُحكّم على الجاني إما بالحبس فقط أو بالغرامة بمفردها، ولا تحد هذه العقوبة المنصوص عليها في النظام وغيرها من العقوبات؛ من سلطة القضاء في توقيع عقوبة أشد كالقتل مثلاً عندما تكون الجريمة على درجة عالية من الجسامه .

١٠- أن الاستيلاء على معدات تسهيلات الملاحة الجوية يعد جريمة في الفقه والنظام، وتشمل آليات سحب الطائرات التي تستخدم في ركنها داخل ساحة المطار، والآليات المتعلقة بشحن الطائرات وتفريغها، والمعدات الخاصة بإصلاح الأعطال والصيانة، والأجهزة السلكية واللاسلكية المتعلقة بأعمال المراقبة الجوية، والقطع الميكانيكية والكهربائية المختلفة، وأسلاك الاتصالات والكهرباء، والوصلات الإلكترونية، وغير ذلك الكثير من المعدات والأدوات والأجزاء التي تدخل في تركيبه عناصر الملاحة الجوية، وعقوبتها الحبس بما لا يزيد على خمس سنوات والغرامة بما لا يتجاوز خمسمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين.

١١- يعد جريمة معاقباً عليها في الفقه والنظام الإدلاء بأخبارٍ ومعلومات ليس لها أساس من الصحة، وكانت بطبيعتها مثيرة للخوف والهلع والارتباك، وتؤدي إلى فرض حالة الطوارئ في مرفق الطيران المدني، بالحبس والغرامة معاً، أو بإحدى هاتين

العقوبتين على التخيير، على ألا يزيد الحبس على خمس سنوات والغرامة على خمسمائة ألف ريال.

١٢- الاعتداء العمدي بالقتل أو الضرب والجرح أو التهديد بدنياً وقولياً أو التعدي الجنسي، ضد أحد المتواجدين في المطارات أو على الطائرات من الركاب والموظفين وأعضاء طاقم الطائرة وغيرهم؛ يعد جريمة في الفقه والنظام، وعقوبتها المنصوص عليها هي الحبس بما لا يزيد على خمس سنوات وغرامة لا تتجاوز خمسمائة ألف ريال معاً، أو بإحدى هاتين العقوبتين، ولا يمنع النص النظامي على هذه العقوبات من توقيع عقوبة أشد عندما يرى القاضي ملاءمتها للجرم.

١٣- إتلاف الممتلكات الموجودة على متن الطائرة يعد جريمة في الفقه والنظام سواءً أكان الإتلاف بالتسبب أو المباشرة، وبغض النظر عن كون الممتلكات تابعة لأحد الركاب على متن الطائرة أو العاملين عليها أو كانت تابعة للناقل الجوي، وعقوبتها الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على خمس سنوات ولا يتجاوز خمسمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين على التخيير.

١٤- تناول الكحول وتعاطي المخدرات جريمة يعاقب عليها كل من قام بذلك ممن هم على متن الطائرة، ويسري التحريم أيضاً إضافة لذلك في حق قائد الطائرة إذا ما تناول عقاراً طبياً يضاعف من قدرته الجسدية حتى لو كان ذلك بوصفة من طبيب، وعقوبة من يتناول المسكر أو المخدر ممن يتواجد على متن الطائرة من غير قائدها الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على خمس سنوات ولا يتجاوز خمسمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين على التخيير، أما قائد الطائرة فيعاقب الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على ثلاث سنوات ولا يتجاوز ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين على التخيير، وللمحكمة السلطة في توقيع عقوبة حد المسكر متى ارتأت ذلك.

١٥- تدمير الطائرات جريمة في الفقه والنظام، بأي مادة أو سيلة كانت، سواءً أكان التدمير كلياً أم جزئياً، وعقوبتها المنصوص عليها نظاماً الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على خمس سنوات ولا يتجاوز خمسمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين، وللمحكمة السلطة في تطبيق حد الحرابة متى رأت ذلك.

١٦- الاستيلاء على الطائرات المدنية أو السيطرة على قيادتها جريمة في الفقه والنظام، سواءً أكانت مخصصة لنقل الركاب أو لنقل البضائع أو غير ذلك من الاستخدامات المدنية، وعقوبتها المنصوص عليه في النظام إما الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على خمس سنوات ولا يتجاوز خمسمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين، ولا يحد النص العقابي في النظام من سلطة المحكمة في توقيع العقوبة الأشد كالقتل حرابة.

١٧- عدم تنفيذ ما يصدر عن قائد الطائرة أو عمن يُنبيه من أوامر وتعليمات ولو كان من العاملين أنفسهم المتواجدين على متن الطائرة يعد جريمة في الفقه والنظام، وعقوبتها الحبس بما لا يزيد على خمس سنوات والغرامة بما لا يتجاوز خمسمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين.

١٨- تعد السرقة جريمة في الفقه والنظام بغض النظر عن جنس الشخص، وبغض النظر أيضاً عن سبب تواجده على متن الطائرة أهو من أجل العمل كقائد الطائرة أو أحد أعضاء طاقم الطائرة أو مهندسيتها أو من أجل السفر إذا كان راكباً، ولا فرق بين الممتلكات التي قد تكون محلاً لجريمة السرقة على متن الطائرة، ولمن تعود ملكيتها، فيشمل التجريم كل مال صالح للتملك ولو كان زهيداً، ويشمل أيضاً ما يعود تملكه للعاملين على متن الطائرة على اختلاف مهامهم، أو ما يمتلكه الركاب المسافرون، أو ما يملكه الناقل الجوي إذا كانت الممتلكات محل السرقة تابعة لطائرته ومن ملحقاتها، وعقوبة هذه الجريمة إما الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على خمس

سنوات ولا يتجاوز خمسمائة ألف ريال أو بإحدهما، وللمحكمة تطبيق عقوبة القطع حداً إذا انطبقت شروطه.

١٩- قيادة أي طائرة مدنية أو تشغيلها داخل المجال الجوي للمملكة العربية السعودية دون ظهور علامتي التسجيل أو الجنسية على هيكلها من الخارج سلوك موجب للعقوبة في الفقه والنظام، ويشمل ذلك حمل العلامات بشكل غير واضح أو غير صحيح ومخالف للحقيقة، وعقوبتها المصادرة للطائرة، أو الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على ثلاث سنوات ولا يتجاوز ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين، وللمحكمة سلطة تقديرية في اختيار الأنسب من هذه العقوبات.

٢٠- يعد مرتكباً لسلوك موجب للعقوبة في الفقه والنظام من يزاول مختلف الأنشطة والخدمات الجوية قبل الحصول على التصريح أو الترخيص أو الإجازة اللازمة لذلك من الهيئة العامة للطيران المدني، أو من يمارس ذلك بعد إيقاف سريان مفعول الأذونات التي سبق إصدارها له لأي سبب، وذلك مثل شهادة صلاحية الطائرة، وإجازات أعضاء طاقم الطائرة وهيئة القيادة، وتصريح استخدام الآت التصوير والمسح الجوي، وتراخيص إنشاء شركات الطيران الوطنية والأجنبية وتشغيل خطوطها الجوية المنتظمة وغير المنتظمة داخل الدولة، وترخيص إنشاء وتشغيل شركات ووكالات المبيعات الجوية والشحن الجوي والخدمات الأرضية في المطارات، وشهادة تسجيل الطائرة، وكذلك ترخيص مزاوله مهنة صيانة الطائرات، وعقوبة ممارسة هذه السلوكيات هي الحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تزيد على مائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين لكل شخص يقوم بتشغيل أي طائرة أو شركة أو وكالة أو بأي عمليات جوية دون استصدار الأذونات اللازمة أو استمر في ذلك بعد وقف سريانها، أما من يقوم بقيادة الطائرة أو تشغيلها قبل الحصول على الأذونات اللازمة لتسجيلها، أو صلاحيتها للطيران أو بعد إيقاف سريان هذه

الأذونات فيعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال أو إحدى هاتين العقوبتين.

٢١- قيادة الطائرة والتحليق بها في المناطق الجوية المحظورة كالطيران فوق الحرمين الشريفين، أو المناطق الجوية المقيدة كالطيران فوق القصور الملكية على ارتفاع قريب، أو في المناطق الخطرة كالطيران في مناطق التدريب والاستعراض مثلاً، أثناء فترات التقييد أو الخطر يعد مرتكباً لسلوك موجب للعقوبة في الفقه والنظام، ويشمل ذلك عدم إذعان قائد الطائرة وامتناعه عن تنفيذ الأوامر الموجهة له بالهبوط أو تغيير المسار أو تعديل الارتفاع إلى مدى معين بالطائرة، وعقوبة ذلك الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على ثلاث سنوات ولا يتجاوز ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين على التخيير.

٢٢- الدخول بطائرة أو مركبة أو معدة أو بغير ذلك ممن أوكل لهم مهام معينة في ساحة المطار؛ دون تصريح في الجزء المخصص لتحرك الطائرات بالهبوط أو الإقلاع أو التنقل، أو ترك أشياء فيها مخلة بسلامة الطيران، يعد مرتكباً لسلوك موجب للعقوبة في الفقه والنظام، وعقوبة ذلك الحبس والغرامة معاً أو بإحدى العقوبتين على التخيير بما لا يزيد على ثلاث سنوات وغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال.

٢٣- قيام قائد الطائرة بالإقلاع أو الهبوط خارج الأماكن المخصصة وفي غير المدرجات المعدة لذلك يعد مرتكباً لسلوك موجب للعقوبة في الفقه والنظام، ويعاقب بالحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على ثلاث سنوات ولا يتجاوز ثلاثمائة ألف ريال، أو إحدى هاتين العقوبتين.

٢٤- استخدام الطائرة داخل المجال الجوي للمملكة دون إجازة في نقل الأسلحة والذخائر الحربية أو تهريب الأشخاص وأي مواد تحظرها أنظمة أخرى يعد مرتكباً لسلوك موجب للعقوبة في الفقه والنظام، ويعاقب مرتكب ذلك بالحبس والغرامة

معاً بما لا يزيد على ثلاث سنوات ولا يتجاوز ثلاثمائة ألف ريال، أو إحدى هاتين العقوبتين.

٢٥- امتناع قائدي الطائرات أو السفن أو رجال الدفاع المدني أو الإسعاف أو كل من لديه الصلاحية والقدرة، على القيام بعمليات البحث والإنقاذ التي تطلبها الهيئة العامة للطيران المدني بسبب حادث طيران يعد مرتكباً لسلوك موجب للعقوبة في الفقه والنظام، وعقوبة ذلك إما الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على ثلاث سنوات ولا يتجاوز ثلاثمائة ألف ريال، أو إحدى هاتين العقوبتين على التخيير.

٢٦- قيادة وتشغيل الطائرة دون كتابة البيانات الواجب تدوينها، أو تغييرها بسوء نية، أو تدوينها بشكل مخالف للحقيقة والواقع، يعد سلوكاً موجباً للعقوبة في الفقه والنظام، وعقوبة هذا الفعل الحبس والغرامة معاً بما لا يزيد على ثلاث سنوات ولا يتجاوز ثلاثمائة ألف ريال، أو إحدى هاتين العقوبتين على التخيير.

٢٧- ممارسة التدخين على متن الطائرة في جميع أجزائها من أي شخص كان يعد مخالفة موجبة للعقوبة في الفقه والنظام، وعقوبة التدخين هي الغرامة المالية بما مقداره خمسمائة ريال عند ممارسة التدخين في دورات المياه للطائرة، وبمبلغ ثلاثمائة ريال عند الامتناع عن ممارسة التدخين في أي مكان على متن الطائرة.

٢٨- العبث بأجهزة الكشف والسلامة الموجودة على متن الطائرة كجهاز كشف الدخان الموجود داخل دورات المياه أو في بقية أنحاء الطائرة، وأجهزة التنبؤ عن الحريق، وأقنعة الأوكسجين، وطفائيات الحريق، وغيرها، يعد مخالفة موجبة للعقوبة في الفقه والنظام، وعقوبة مرتكبي هذا الفعل الغرامة المالية المقدرة بألف ريال.

٢٩- استخدام أي من الأجهزة الإلكترونية أثناء الطيران في أوقات الحظر التي يعلن عنها طاقم الطائرة مخالفة موجبة للعقوبة في الفقه والنظام، وعقوبتها غرامة مالية قدرها

خمسمائة ريال

٣٠- امتناع الراكب عن الجلوس في المقعد المحدد له في بطاقة الصعود على متن الطائرة (boarding pass) المعطاة له من المشغل الجوي مخالفة موجبة للعقوبة في الفقه والنظام، وعقوبتها مائتا ريال.

٣١- الامتناع عن ربط حزام الأمان على عموم من يتواجد على متن طائرة مدنية أثناء الطيران خصوصاً إذا طلب ذلك قائد الطائرة أو من ينيبه يعد مخالفة موجبة للعقوبة في الفقه والنظام وعقوبتها مائتا ريال.

٣٢- هناك حالات لا يكون للمخالفة عقوبة محددة في النظام، أو تكون المخالفة مما استجد فعله فلم ينص عليها النظام وتناولتها اللوائح، وفي هذه الحالات تكون العقوبة على مخالفة أي من أحكام نظام الطيران المدني ولوائحه غير المحدد لها عقوبة نظامية هي الحبس بما لا يزيد على ستة أشهر وغرامة لا تتجاوز خمسين ألف ريال.

٣٣- للهيئة سلطة اتخاذ أي من الإجراءات الآتية في حالة مخالفة أحكام هذا النظام أو لائحته أو القرارات أو التعليمات الصادرة في شأنه: ١- تعليق الإجازة أو الترخيص أو التصريح الصادر منها للمشغل أو للطائرة لمدة محدودة أو إلغاؤها، ٢- تعليق مفعول شهادة صلاحية الطائرة للطيران الصادرة أو المعتمدة منها لمدة محدودة أو سحبها نهائياً، ٣- تعليق مفعول إجازة الطيران أو أي إجازة أخرى صادرة أو معتمدة منها، لمدة محدودة أو سحبها نهائياً، ٤- منع الطائرة من الطيران لمدة محدودة أو إجبارها على الهبوط بعد إنذارها، ٥- منع قائد الطائرة الأجنبية من الطيران في إقليم المملكة لمدة محدودة أو منعه بصفة عامة، ٦- تعليق التراخيص أو التصاريح أو الإجازات الصادرة منها لمدة محدودة أو سحبها نهائياً، ٧- غلق مكاتب شركات الطيران أو شركات ووكالات الشحن الجوي أو الخدمات الأرضية للطيران التي تعمل بدون ترخيص أو بعد انتهاء مدته أو سحبه أو إلغائه، ٨- تعليق أي إجازة صادرة منها في حالة الحكم الجنائي سواء أكان التعليق مؤقتاً أو دائماً.

٣٤- العقوبات التي نص عليها النظام السعودي وفرضها على مخالفي نظام الطيران المدني من الحبس، والغرامة المالية، والمصادرة، وإلغاء وتعليق التراخيص أو التصاريح أو الأنشطة بشكل مؤقت أو دائم، ثبتت مشروعيتها بالأدلة من الكتاب والسنة والإجماع، وتعد من التعزير في الفقه الإسلامي وتطبيقاً عملياً لأحكام الشريعة الإسلامية الغراء، وهي مما يُرجع في تقديرها إلى ولي الأمر أو نائبه، ويكون تقديرها حسب حال الجاني، وظروف الجريمة، وطبيعتها، وأثرها السيئ على الجاني أو المجني عليه أو المجتمع وما إلى ذلك من الظروف، والعقوبات التعزيرية التي فُوض تقديرها للإمام كثيرة وغير محصورة فيما نص عليه نظام الطيران المدني من عقوبات.

٣٥- المجال الجوي للمملكة العربية السعودية هو الفضاء الذي يعلو الأراضي البرية والمياه الإقليمية للمملكة، ويخضع المجال الجوي لسيادة الدولة الكاملة والمطلقة، ويعد من توابعها وممتلكاتها.

٣٦- يجوز التصرف في المجال الجوي للمملكة من قبل ولي الأمر وفقاً لمقتضيات مصلحة الجماعة المالية وغير المالية، واستقرار نظامها العام، وسن الأنظمة لذلك، وهذا من قبيل السياسة الشرعية التي يجب على ولي الأمر ممارستها لتحقيق صالح الأمة في معاشها ومعادها.

٣٧- يجب إبرام وتنفيذ الاتفاقيات الدولية لمكافحة الأفعال الموجهة ضد أمن وسلامة مرفق الطيران المدني، ويلزم سريتها في حق جميع الدول متى انعقدت صحيحة.

٣٨- أن إجراءات الدعوى الجزائية في النظام السعودي مستمدة من رعاية الإسلام لكرامة الإنسان ومصالح الأمة دون إفراط أو تفريط، وأن الأصل براءة الإنسان من الاتهام حتى يثبت العكس.

٣٩- تحريك الإجراءات الجزائية بحق مخالفي أحكام نظام الطيران المدني في جميع الأحوال من اختصاص الهيئة العامة للطيران المدني.

٤٠- السلطات المختصة بالضبط الجنائي - كل فيما يخصه - لمخالفات نظام الطيران المدني هم: ممثلو الهيئة العامة للطيران المدني ممن حولوا سلطة الضبط الجنائي من إدارة الهيئة، وقائدي الطائرات، ووحدة أمن المطار، وهيئة استخبارات وأمن القوات المسلحة، ومكتب جوازات المطار، ومكتب شرطة المطار، ووحدة مكافحة المخدرات، ومكتب إدارة المباحث العامة، وقوات الأمن الخاصة، وإدارة جمارك المطار، ومكتب الاستخبارات العامة، والحرس الملكي، ومكتب مراقبة المطبوعات والمواد الإعلامية التابع لوزارة الإعلام.

٤١- السلطة المختصة بإجراء التحقيق الجنائي ورفع الدعوى العامة على مرتكبي مخالفة نظام الطيران المدني هي هيئة التحقيق والادعاء العام.

٤٢- الجهة المختصة بالحكم على مرتكبي مخالفة نظام الطيران المدني جهتان: الأولى هي لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني، وأما الثانية فهي المحكمة الجزائية.

٤٣- ينعقد اختصاص لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني إذا كان محل المخالفة هو ارتكاب أحد السلوكيات التي جرى تعدادها في المواد ١٥٥ و ١٦٥ و ١٦٦ من النظام، وكانت العقوبة النظامية أو التي تراها اللجنة ملائمة لمرتكب هذه السلوكيات هي الغرامة المالية فقط، أما إذا رأت في نظرها أن السلوك يستوجب الحبس أو المصادرة أو غلق النشاط فعليها إحالة المخالفة ابتداءً إلى المحكمة الجزائية.

٤٤- ينعقد ابتداءً الاختصاص للمحكمة الجزائية بالنظر في الجرائم التي جرى تعدادها في المادة ١٥٤ من نظام الطيران المدني للحكم فيها بالعقوبات النظامية أو ما تراه ملائماً من أنواع العقوبات الأخرى.

٤٥ - ما يصدر عن لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني أو الهيئة العامة للطيران المدني بحق مخالفي أحكام النظام يعد قراراً إدارياً يجوز الطعن فيه أمام المحكمة الإدارية بالإلغاء والتعويض خلال ستين يوماً، وإلا تحصن بمرور هذه المدة وأصبح نافذاً.

٤٦ - العقوبات التي نص عليها نظام الطيران المدني على مخالفة أحكامه هي الحبس، والغرامة المالية، والمصادرة، وإلغاء وتعليق التراخيص أو التصاريح أو الأنشطة بشكل مؤقت أو دائم.

٤٧ - تحديد بعض العقوبات في نصوص نظام الطيران المدني لا يجد نظاماً وفقهاً من سلطة القضاء في تطبيق عقوبة شرعية أشد على الجاني، مثل القصاص أو الحد.

٤٨ - الحالات التي ينعقد معها الاختصاص القضائي للمملكة العربية السعودية بالنسبة للأفعال التي تقع مخالفة لأحكام نظام الطيران المدني هي: ١- إذا ارتكب الجاني جريمته في إقليم المملكة. ٢- إذا ارتكب الجاني جريمته على متن طائرة مسجلة في المملكة أو ضدها. ٣- إذا هبطت الطائرة التي وقعت فيها الجريمة في إحدى مطارات المملكة ولا يزال المتهم على متنها. ٤- عند ارتكاب الجريمة ضد أو على متن طائرة مؤجرة دون طاقم إلى مستأجر يكون مقر عمله الرئيس في المملكة أو تكون له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن له فيها مثل هذا المركز. ٥- إذا تم ارتكاب الجريمة على متن طائرة يشغلها سعودي في مكان غير خاضع لأي سلطة. ٦- عند وجود المتهم بارتكاب الجريمة في إقليم المملكة. ٧- عند ارتكاب الجريمة في أي حالة أخرى تباشر فيها إحدى السلطات اختصاصها على الجريمة بمقتضى الأنظمة المعمول بها في المملكة.

٤٩ - يعد الشخص المعنوي الخاص كشركات النقل الجوي مسؤولاً عما يقع فيه هو أو أحد تابعيه من مخالفات نظام الطيران المدني، وتوقع عليه العقوبة النظامية تبعاً لذلك.

ثانياً : التوصيات.

١ - الاهتمام بموضوع أمن وسلامة مرفق الطيران المدني وتكريس الدراسات الفقهية والنظامية لاستكمال مجالاته ونواحيه كافة، وإرشاد الأقسام العلمية المتخصصة والباحثين وطلاب العلم إلى ذلك، وتغطية ما لم يبحث مما له علاقة بالموضوع، خصوصاً أن البحوث العلمية والكتابات المتفرقة التي تطرقت إلى الموضوع بحسب اطلاعي قليلة جداً.

٢ - الاستغناء عن أنظمة الطيران الفيدرالي للولايات المتحدة الأمريكية التي اعتمد العمل بها مؤقتاً مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني برقم ٢٦/٤ وتاريخ ١٤٢٨/٨/٢٨ هـ لتكون بديلاً عن اللائحة التنفيذية لنظام الطيران المدني إلى حين صدورها، خصوصاً أن النظام مضى على صدوره قرابة عشر سنوات دون أن يتم ذلك، والتعجيل بإصدار اللائحة التنفيذية لتشمل كل ما أشارت وأحالت إليه مواد كثيرة ومتفرقة من نظام الطيران المدني، والتي من أهمها ما يتعلق بإجراءات الضبط والتحقيق والمحاكمة التي تطبق بحق منتهكي أمن وسلامة مرفق الطيران المدني ومرتابيه.

٣ - يجب على الهيئة العامة للطيران المدني ترجمة القرارات واللوائح التي صادرت عنها بغير اللغة العربية، الموجود بعضها على الموقع الإلكتروني؛ إلى اللغة الرسمية للدولة، وإعادة إصدارها بالشكل الصحيح من مجلس الإدارة، وعدم الاعتماد على التاريخ

الميلادي بمفرده، الذي يستخدم أحياناً في بعض القرارات الموجهة لفنيي الطيران، لأن عدم ترجمتها وإصدارها بالشكل الصحيح لا يكسبها النفاذ في مواجهة الغير أمام الجهات القضائية، لمخالفة ذلك المادة الأولى من النظام الأساسي للحكم، ولا بأس في أن يكون لهذه اللوائح أو القرارات نسخ بلغات أخرى مطابقة للنسخة العربية، لتسهيل التعامل والتفاهم بين كثير من منسوبي الهيئة غير الناطقين بالعربية، أو من يعتمد على غيرها داخل بيئة العمل، بسبب الطبيعة الفنية لتخصصات وعلوم الطيران.

٤- ينبغي اختصار تعدد جهات ضبط مرتكبي السلوكيات المخالفة لنظام الطيران المدني في المطارات، وتوحيدها في قوة أمنية واحدة، وجعل مرجعها الإداري في جهاز مستقل عن غيره، تتبعه جميع القوى الأمنية في مطارات المملكة، وذلك لتفادي ضعف التنسيق بين الجهات المتعددة، ولسهولة رفع كفاءة هذه القوة، والتركيز على تدريبها خصوصاً فيما يستجد أو يتطلبه بشكل خاص تأمين سلامة مرفق الطيران المدني ومرتابيه، والذي يختلف كثيراً عن غيره في ذلك.

٥- إحداث برامج أكاديمية وتدريبية خاصة بأمن الطيران، يلحق بها العاملين من رجال الأمن في المطارات، لتنمية مهاراتهم في الفحص والكشف والتنقيب عما قد يسيء لأمن وسلامة مرفق الطيران، ولرفع كفاءتهم عند مباشرة الحوادث بمهارة عالية واقتدار، وعدم تكليفهم بهذه المهام قبل اجتياز هذه البرامج بنجاح.

٦- حذف العبارة (ودون حق مشروع) من الفقرة ١ الواردة في المادة ١٥٤ من نظام الطيران المدني لأنه لا يوجد حق مشروع أو سبب يبيح للشخص التعدي بارتكاب بعض السلوكيات التي عدتها الفقرة، مهما فُهر أو وقع عليه من الظلم، ومهما كانت الظروف، لأن النقل الجوي مصلحة عامة، عظيمة الشأن محلياً ودولياً، لا

تؤثر فيها مطلقاً الظروف الشخصية أو الخاصة، فضلاً عن أن النظام كفل لكل ذي حق الوصول إلى حقه بالطرق المرسومة نظاماً.

٧- حذف العبارة (إذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة الطائرة للخطر) من البند أ الوارد في الفقرة ١ من المادة ١٥٤ من النظام، لأنه متى تقرر أن استخدام العنف ضد الأشخاص على متن الطائرة جريمة سواء أكان العنف بسيطاً أم جسيماً، فإن الوصف الجرمي هنا لا ينتفي إذا لم تتأثر بسبب العنف سلامة مرفق الطيران المدني أو لم يتعرض حتى لأي خطر.

٨- حذف العبارة (ويسبب هذا الفعل أو يحتمل أن يسبب إصابة جسيمة أو وفاة) من البند أ الوارد في الفقرة ٢ من المادة ١٥٤ من النظام، لأن خروج الإصابة المتوسطة والبسيطة عن نطاق الحماية الجنائية التي يقررها النص لا مبرر له فضلاً عن احتمالية تأثير ذلك على سلامة مرفق الطيران المدني التي يسعى المنظم السعودي دائماً إلى استتبهاها.

٩- إعادة صياغة الفقرة الخامسة والبند أ من الفقرات الأولى والثانية والرابعة والسادسة الواردة في المادة ١٥٤ من النظام التي تجرم الاعتداء العمدي بجميع أشكاله ضد مختلف الأشخاص المتواجدين في مرفق الطيران المدني، وذلك للخروج بنص نظامي واحد، واضح في مدلوله دون تداخل أو ازدواج أو تكرار.

١٠- حذف العبارة (بما يمس سلامة الطائرة أو سلامة أي شخص على متنها، أو إذا كان ذلك الفعل يخل بالنظام والانضباط على متن الطائرة) من الفقرة السادسة الواردة في المادة ١٥٤ من النظام، وذلك لأن بعض السلوكيات التي عدتها الفقرة كالاغتداء أو التهديد ضد الأشخاص أو تناول الكحوليات مما يجرم ابتداءً ولو لم يمس الطائرة أو من على متنها أي مكروه، ولأن هذه السلوكيات محلة بالنظام والانضباط دائماً.

١١- حذف العبارة (على متن طائرة في حالة طيران) من الفقرة ٣ الواردة في المادة ١٥٤ من النظام، لأنه لا فرق بين ارتكاب الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها من داخل الطائرة أو ارتكاب ذلك من خارجها، من حيث إنها جريمة في الحالتين، فضلاً عن أن التفريق في ذلك بين الطائرة التي في حالة طيران أو الطائرة وهي في حالة الخدمة أو تلك التي تكون خارج الخدمة محل نظر ينبغي معالجته.

١٢- تعديل الفقرة الأولى من المادة الثانية من لائحة ضبط ومعاينة مرتكبي الأفعال غير المشروعة على متن الطائرات المدنية ١٤٣١هـ التي قضت باعتبار عدم تنفيذ أوامر قائد الطائرة أو من يُنبيه مخالفة وليس جريمة، وهذا مناقض لمقتضى البند ب من الفقرة ٤ في المادة ١٥٤ من نظام الطيران المدني حيث اعتبرت السلوك نفسه جريمة لا مخالفة.

١٣- تعديل نص المادة ١٧٢ من النظام ليكون المختص بنظر جميع الجرائم التي تقع مخالفة لأحكام نظام الطيران المدني ولوائحه من اختصاص المحكمة الجزائية بدلاً من ديوان المظالم.

١٤- إضافة نص في النظام يقضي باختصاص هيئة التحقيق والادعاء العام بالتحقيق والادعاء أمام الجهات القضائية على مخالفي أحكام نظام الطيران المدني ولوائحه.

١٥- حذف العبارة (بدون إجازة) من الفقرة ٧ في المادة ١٦٦ من النظام لأن استخدام الطائرة في إدخال الأشخاص إلى البلاد بقصد التهريب أو ارتكاب الجرائم أو إدخال أي مواد تحرمها أنظمة أخرى لا يجاز فيه فهو مما يُحرم ابتداءً.

١٦- حذف الواو في العبارة الموجودة في بداية المادة ١٦٩ من النظام التي تعنى بعقوبة الأفعال المخالفة التي لم يُحدد لها عقوبة في النظام، واستبداله بـ (أو) لتكون العبارة بعد التعديل كالآتي: (...أو غرامة لاتزيد على خمسين....)، وذلك ليكن الجمع بين الحبس والغرامة جوازي، ليتسنى للهيئة ممارسة سلطتها في معاينة مرتكبي الأفعال

المخالفة لأحكام النظام التي لم يُحدد لها عقوبة، لأن سلطة الهيئة في توقيع العقوبة محصورة في الغرامة المالية فقط دون الحبس.

١٧- إحداث نظام جديد خاص مستقل عن نظام الطيران المدني، يعنى بتحريم الأفعال التي تشكل اعتداءً على مرفق الطيران المدني ومرتابه، ويتضمن جميع السلوكيات والأوصاف والصور المجرمة، وتحديد عقوباتها، ويراعى في إصداره تلافي شوائب النظام الحالي واستيعابه للمستجدات واشتماله على تفاصيل أكثر وضوحاً.

١٨- إضافة فقرة نظامية جديدة تقضي بانعقاد الاختصاص القضائي للمملكة في حالة ما إذا ارتكب الجريمة أو المخالفة شخص يحمل الجنسية السعودية، ولو كان ذلك داخل إقليم إحدى الدول غير المملكة.

١٩- التعجيل بتفعيل الاختصاص النظامي الجديد الذي جعل سلطة النظر والحكم في جميع الجرائم المنصوص عليها في نظام الطيران المدني للمحكمة الجزائية بدلاً من ديوان المظالم.

٢٠- حذف بعض العبارات التي أراها زائدة، والمتفرقة في عدة نصوص في البابين الحادي عشر والثاني عشر، وتقضي بتعليق التحريم أو العقاب على بعض الأفعال إذا لم يكن الفعل يعرض سلامة الطيران أو الطائرة للخطر، في حين أن ممارسة العنف مثلاً ضد شخص على متن الطائرة جريمة ابتداءً ويعاقب عليها الفاعل ولو لم تتعرض الطائرة للخطر، ومن النصوص التي تضمنت ذلك ما جاء في الفقرة أ/١ من المادة ١٥٤ الواردة في نظام الطيران المدني.

٢١- إضافة نصوص نظامية في موضعها تقضي باعتبار تدمير عناصر النقل الجوي من طائرات أو مطارات بالتفجير ونحوه، والاستيلاء غير المشروع على الطائرات أو السيطرة على قيادتها من جرائم الحراة والإفساد في الأرض، والنص أيضاً على

عقوبة هذه الجرائم بشكل خاص وهي القتل حراً والتي أقرتها هيئة كبار العلماء الموقرة بالإجماع.

٢٢- تعزيز الوعي لدى أفراد المجتمع بالأخطار الناتجة عن الإخلال بأمن وسلامة مرفق الطيران المدني ومرتابيه، في المؤتمرات والندوات ووسائل الإعلام المختلفة، وعمما ينعكس بسبب ذلك على الحياة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والأمنية.

٢٣- يجب على دول العالم الإسلامي أن تحذو حذو النظام السعودي في تطبيق أحكام الشريعة الإسلامية، والاستفادة منه في ذلك.

هذا ما تيسر كتابته، فإن وُفقت فبفضل الله وكرمه، وإلا فبعجزتي وتقصيري، فله الحمد والمنة، وأسأله سبحانه جل في علاه التوفيق والسداد في جميع الأمور، وأن يحسن الختام، وأن يجعل هذا العمل خالصاً لوجهه الكريم، وصلى الله وسلم على نبينا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين.

ملحق

نظام الطيران المدني

الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٤٤) وتاريخ ١٨/٧/١٤٢٦ هـ

الباب الأول: أحكام عامة

الفصل الأول: تعريفات

المادة الأولى: تعريف المصطلحات

يقصد بالكلمات والعبارات الآتية أينما وردت في هذا النظام المعاني المبينة أمامها ما لم يقتض السياق خلاف ذلك:

- ١- النظام: نظام الطيران المدني.
- ٢- اللائحة: اللائحة التنفيذية بهذا النظام.
- ٣- المملكة: المملكة العربية السعودية.
- ٤- دولة التسجيل: الدولة التي سجلت فيها الطائرة.
- ٥- الإقليم: الأراضي البرية والمياه الإقليمية الخاضعة لسيادة المملكة والفضاء الجوي الذي يعلوهما.
- ٦- الوزير: الوزير المختص أو من ينوب عنه فيما يتعلق بشؤون الطيران المدني.
- ٧- سلطة الطيران المدني: السلطة المختصة رسمياً بالإشراف على شؤون الطيران المدني.
- ٨- الهيئة: الهيئة العامة للطيران المدني، وهي السلطة المختصة رسمياً بالإشراف على شؤون الطيران المدني في المملكة.
- ٩- مجلس الإدارة: مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني.
- ١٠- رئيس المجلس: رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني.
- ١١- المعاهدات الدولية: المعاهدات والاتفاقيات الدولية المنضمة إليها المملكة و تعديلاتها.
- ١٢- معاهدة شيكاغو: معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في ٧ ديسمبر ١٩٤٤م وتعديلاتها المصدق عليها بموجب المراسيم الملكية.

- ١٣- الطائرة: أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير تلك المنعكسة من سطح الأرض.
- ١٤- المشغل: الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يقوم بتشغيل طائرة أو أكثر لحسابه وتخضع هيئة قيادتها لأوامره.
- ١٥- طائرات الدولة: الطائرات المملوكة للمملكة والمخصصة لخدمة المصالح العامة غير التجارية مثل الطائرات العسكرية والجمركية والإخلاء الطبي.
- ١٦- الأشغال الجوية: جميع الأعمال الجوية بخلاف نقل الركاب والبضائع مثل إطفاء الحرائق، الرش الزراعي، التصوير من الجو، الإعلان من الجو.
- ١٧- الحركة الجوية: حركة جميع الطائرات المحلقة أو العاملة في منطقة المناورات في المطار.
- ١٨- المطار: مساحة محددة من سطح الأرض أو الماء بما فيها من مباني ومنشآت ومعدات مخصصة كلياً أو جزئياً لوصول الطائرات أو تحركها ومغادرتها.
- ١٩- المطار الدولي: مطار تعينه المملكة في إقليمها لدخول وخروج الحركة الجوية الدولية وتتخذ فيه الإجراءات المتعلقة بالجمارك والجوازات والصحة والحجر الصحي بما فيه الحجر على الحيوانات والنباتات وغيرها من الإجراءات المشابهة.
- ٢٠- منطقة المناورات في المطار: ذلك الجزء من المطار المستخدم لإقلاع الطائرات وهبوطها وتحركاتها الأخرى المتعلقة بالإقلاع والهبوط، وذلك باستثناء ساحة وقوف الطائرات.
- ٢١- مشغل المطار: أي شخص طبيعي أو معنوي يقوم بتشغيل المطار أو جزء منه.
- ٢٢- قائد الطائرة: الطيار المسؤول عن تشغيل الطائرة وسلامتها أثناء فترة طيرانها.
- ٢٣- عضو هيئة القيادة: عضو في طاقم الطائرة حائز على إجازة سارية المفعول مكلف بواجبات أساسية لتشغيل طائرة أثناء فترة الطيران.
- ٢٤- عضو طاقم الطائرة: شخص مكلف من قبل المشغل بواجبات على الطائرة أثناء فترة الطيران.

٢٥- فترة الطيران: الوقت الكلي الواقع بين اللحظة التي تبدأ فيها الطائرة حركتها بفعل قوتها الذاتية لغرض الإقلاع حتى لحظة توقفها عن الحركة بعد انتهاء طيرانها.

٢٦- المنطقة المحظورة: منطقة محددة من الإقليم تعلن عنها الهيئة يحظر الطيران فيها.

٢٧- المنطقة المقيدة: منطقة محددة من الإقليم تعلن عنها الهيئة يكون الطيران فيها مقيداً بقيود معينة.

٢٨- المنطقة الخطرة: منطقة محددة من الإقليم تعلن عنها الهيئة بأن فيها نشاطات خطيرة في أوقات معينة.

٢٩- الخط الجوي المنتظم: خط جوي مفتوح لاستخدام الجمهور، ويعمل حسب جدول مواعيد معن، أو بانتظام أو تكرار بشكل واضح ويشكل معها سلسلة رحلات نظامية سهلة الملاحظة.

٣٠- الخط الجوي الدولي: أي خط جوي يمر عبر الفضاء الجوي لأكثر من دولة.

٣١- الخط الجوي الداخلي: أي خط جوي يعمل كلياً داخل أراضي دولة ما.

٣٢- الناقل الجوي: الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يعرض أو يقوم بتشغيل خطوط جوية لنقل الركاب والبريد والبضائع أو أي منها.

٣٣- التسجيل الوطني: تسجيل الطائرات في السجل السعودي الوطني للطائرات الذي تعده وتشرف عليه الهيئة.

٣٤- السجل: السجل السعودي الوطني لتسجيل الطائرات تعده الهيئة لتسجيل الطائرات المدنية الوطنية.

٣٥- التسجيل الدولي: تسجيل الطائرات لدى منظمة تتمتع بالشخصية القانونية الدولية.

٣٦- العلامة العامة: علامة تعينها المنظمة الدولية للطيران المدني لسلطة تسجيل العلامة العامة وذلك لتسجيل طائرات مؤسسة نقل جوي دولية أو مشتركة تسجيلاً دولياً.

٣٧- سلطة تسجيل العلامة العامة: السلطة التي يعهد إليها بالسجل غير الوطني أو أي جزء

منه و الذي تسجل فيه طائرات تابعة لمؤسسة نقل جوي أجنبية أو مشتركة.

٣٨- **حادث الطائرة:** كل حادث مرتبط بتشغيل الطائرة يقع في الفترة ما بين الوقت الذي

يصعد فيه أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى الوقت الذي تتم فيه مغادرة جميع

الأشخاص للطائرة، ويترتب عليه إحدى النتائج الآتية:

أ- إصابة أي شخص إصابة بالغة أو وفاته نتيجة لوجوده على متن الطائرة أو احتكاكه بها

مباشرة أو بأي جزء منها أو نتيجة تعرضه لعادم الطائرة النفاث.

ب- إصابة الطائرة بعطب جسيم.

ج- فقد الطائرة أو استحالة الوصول إليها.

ويستثنى من ذلك الإصابات الناجمة عن أسباب طبيعية أو التي يلحقها الشخص بنفسه أو

يتسبب فيها أشخاص آخرون أو التي تصيب الأشخاص المتسللين الذي يختبئون خارج المناطق

المتاحة عادة للركاب والطاقم.

٣٩- **واقعة طائرة:** كل واقعة لا ينطبق عليها تعريف حادث طائرة وترتبط بتشغيل الطائرة وتؤثر

أو يمكن أن تؤثر على سلامة تشغيلها.

٤٠- **حادث طيران:** أي وضع أو ظرف يمكن أن يؤدي الى وقوع حادث أو واقعة للطائرة.

٤١- **العوائق الجوية:** إما أن تكون عوائق صناعية مثل المباني المرتفعة والأبراج والأسلاك العالية

وغيرها، أو عوائق طبيعية مثل الجبال والأشجار العالية وغيرها.

٤٢- **دليل الطيران السعودي:** الدليل الذي تصدره الهيئة والذي يتضمن المبادئ الأساسية

الواردة في الأنظمة واللوائح والتعليمات والقواعد اللازمة الواجب اتباعها لتأمين سلامة وانتظام

وسرعة وتسهيل الحركة الجوية في إقليم المملكة الخاضع لرقابتها.

٤٣- **شهادة الصلاحية للطيران:** وثيقة تصدرها الهيئة لدولة تسجيل الطائرة تعتمد فيها

صلاحية الطائرة للطيران خلال فترة زمنية معينة بشرط أن يلتزم المشغل باتباع الشروط الواردة

فيها.

٤٤- **التصريح:** الإذن لطائرة بعبور أجواء المملكة أو الهبوط في أحد مطاراتها لأغراض تجارية أو دبلوماسية، ونحو ذلك، ويكون على شكل تصريح لرحلات مجدولة أو تصريح مؤقت لرحلات غير مجدولة.

٤٥- **الترخيص:** موافقة تصدرها الهيئة لشخص طبيعي أو معنوي لمزاولة نشاط معين يدخل في نطاق اختصاصاتها.

٤٦- **الإجازة:** شهادة أو رخصة تمنحها أو تعتمدها الهيئة للعاملين في قطاع الطيران المدني كأطقم الطائرة والصيانة والمراقبين الجويين وغيرهم ممن تتطلب طبيعة عملهم حيازة شهادات أو رخص وفقاً لمستويات مقررة دولياً.

٤٧- **الأوامر الحكومية:** التعليمات التي تصدرها سلطة الطيران المدني لشركات الطيران العاملة فيما يتعلق بمزاولة تلك الشركات لنشاطها داخل إقليم الدولة. وتبقى للكلمات والعبارات الواردة في المعاهدات الدولية وغير الواردة في هذه المادة المعاني المعطاة لها في تلك المعاهدات.

الفصل الثاني

سيادة المملكة وسلطاتها

المادة الثانية: سلطات المملكة

للمملكة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي داخل إقليمها.

المادة الثالثة: مجال التطبيق

تسري أحكام هذا النظام على الآتي:

١- أنشطة وعمليات الطيران المدني داخل إقليم المملكة.

٢- المطارات المدنية ومرافق النقل الجوي وتأمين سلامة الطيران وأمن الطيران داخل إقليم المملكة.

٣- الطائرة المدنية المسجلة في المملكة.

٤- طائرات الدولة عدا الطائرات العسكرية.

٥- أي طائرة مسجلة في دولة أجنبية يشغلها أو يقوم بصيانتها شخص سعودي بموجب اتفاق إيجار أو تبادل أو أي اتفاق مشابه، في حال وجود اتفاق بين المملكة ودولة تسجيل الطائرة ينص على ذلك.

المادة الرابعة: تطبيق المعاهدات والاتفاقيات الدولية

تعد أحكام معاهدة شيكاغو وملاحقها وسائر المعاهدات الدولية للطيران المدني الأخرى التي وافقت المملكة عليها جزءاً مكماً لهذا النظام .

المادة الخامسة: اختصاص الهيئة

الهيئة هي السلطة المسؤولة عن جميع شؤون الطيران المدني في المملكة بما في ذلك القيام بجميع خدمات الاتصالات السلكية واللاسلكية المتعلقة بتأمين سلامة الطيران وانتظام الحركة الجوية.

المادة السادسة: تفتيش الطائرات ومنعها من الطيران وحجز وثائقها

مع عدم الإخلال بما تقرره الأنظمة الأخرى و المعاهدات الدولية، فإن للهيئة الحق في تفتيش الطائرات ومنعها من الطيران أو حجز أي وثائق تتعلق بها لمراقبة تنفيذ أحكام هذا النظام، وتحدد اللائحة أصول التفتيش ومنع الطيران وحجز الوثائق.

المادة السابعة: سلطات الجمارك والأمن والحجر الصحي والزراعي وغيرها

لموظفي الجمارك والأمن والجوازات والحجر الصحي والزراعي وأي جهة مختصة أخرى الحق في تفتيش الطائرات، أو أي شخص، أو حمولة على متنها وفقاً لاختصاصاتها المقررة لها بموجب الأنظمة والقواعد المعمول بها في المملكة، ويجرى هذا التفتيش بحضور ممثل من الهيئة وفقاً لما تقرره الأنظمة، أو اللوائح في هذا الخصوص.

المادة الثامنة: مراعاة متطلبات الدخول والخروج والإقامة في المملكة

على الركاب وأعضاء الطاقم ومرسلي البضائع عند دخول المملكة والإقامة فيها والخروج منها

اتباع الأنظمة والتعليمات والبيانات المتعلقة بالإقامة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحي والزراعي.

الفصل الثالث

أحكام عامة للطيران

المادة التاسعة: تراخيص وتصاريح الطيران

للهيئة صلاحية إصدار التراخيص والتصاريح للطائرات، ولا يجوز لأي طائرة أن تعمل في إقليم المملكة إلا بموجب ترخيص أو تصريح تصدره الهيئة، ويعد الترخيص أو التصريح شخصياً لا يجوز التنازل عنه للغير، و تحدد اللائحة شروط إصدار الترخيص والتصريح.

المادة العاشرة: الشروط الواجب توافرها في الطائرات

- ١- يجب أن تتوافر في الطائرة التي تعمل في إقليم المملكة الشروط الآتية:
 - أ- أن تكون مسجلة في الدولة التابعة لها أو مسجلة وفقاً لقواعد التسجيل الدولي أو المشترك.
 - ب- أن تكون شهادة صلاحيتها للطيران سارية المفعول وصادرة من الدولة المسجلة فيها أو من سلطة تسجيل العلامة العامة أو معتمدة منها، شرط أن تتوافر في تلك الشهادة كحد أدنى الشروط المنصوص عليها في المعاهدات الدولية.
 - ج- أن تحمل بطريقة ظاهرة علامات جنسيتها وتسجيلها وفقاً للقواعد التي تقرها سلطة الطيران المدني.
 - د- أن تكون مجهزة بالأجهزة والمعدات المقررة.
 - هـ- أن يكون أعضاء هيئة القيادة حائزين على إجازات سارية المفعول صادرة من سلطة الطيران المدني في الدولة المسجلة فيها الطائرة أو سلطة تسجيل العلامة العامة أو معتمدة منها وأن يكونوا بالعدد والنوعية المقررة في شهادة الصلاحية.

و- أن يتم التأمين لصالح طاقمها وركابها والبضائع والأمتعة التي على متنها وللغير على سطح الأرض ولتغطية الأضرار التي قد تنجم عن مخاطر الطيران التي يتعرض لها مستخدموه، ويجوز الاستعاضة عند الضرورة عن التأمين المذكور بإيداع تأمين نقدي، بتقديم كفالة مصرفية أو تقديم كفالة من سلطات عامة، وتنظم اللائحة شروط ذلك.

٢- يجوز للهيئة إعفاء الطائرات التي تطير بقصد التجربة الفنية أو التعليم أو التدريب من شرط أو أكثر من الشروط الواردة في الفقرة (١) من هذه المادة ما عدا الشرط الوارد في الفقرة (١/و).

المادة الحادية عشرة: الأجهزة اللاسلكية واستخدامها بالطائرات

لا يجوز تجهيز أي طائرة تعمل في إقليم المملكة بأي أجهزة لا سلكية ما لم يكن لديها موافقة بذلك من السلطات المختصة في الدولة المسجلة فيها أو سلطة تسجيل العلامة العامة. ولا يجوز استعمال هذه الأجهزة إلا في الأغراض الخاصة بالملاحة الجوية و بمعرفة هيئة قيادة الطائرة. وتحدد اللائحة شروط استعمال الأجهزة اللاسلكية.

المادة الثانية عشرة: المواد الخطرة

مع مراعاة الأنظمة الدولية المطبقة في نقل المواد الخطرة، لا يجوز أن ينقل بالطائرة أي مواد خطيرة إلا بتصريح من الهيئة، وفقاً للإجراءات التي تحددها اللائحة.

المادة الثالثة عشرة: آلات التصوير والمسح الجوي

لا يجوز الطيران في إقليم المملكة بطائرات مجهزة بآلات التصوير أو المسح الجوي أو استعمال هذه الآلات إلا بتصريح من الهيئة ووفقاً للشروط التي تحددها في هذا الشأن.

المادة الرابعة عشرة: التدخل في أعمال هيئة القيادة والعبث بالطائرة

يحظر على أي شخص غير مخول رسمياً أن يتدخل في أعمال أي عضو من أعضاء هيئة القيادة أو يعوقه عن عمله أثناء فترة الطيران، كما يحظر على أي شخص العبث بأي جزء من أجزاء

الطائرة، أو معداتها، أو ارتكاب أي عمل من شأنه تعريض سلامة الطائرة، أو هيئة قيادتها، أو ركابها للخطر.

الباب الثاني

تنظيم النقل الجوي

الفصل الأول

سياسات النقل الجوي وتنفيذها

المادة الخامسة عشرة: تحديد سياسات النقل الجوي

يحدد مجلس الإدارة السياسات العامة للنقل الجوي في المملكة ويتولى رئيسه -أو من يفوضه- تمثيل المملكة في علاقاتها مع الدول والمنظمات الدولية والإقليمية في هذا الخصوص.

المادة السادسة عشرة: اختصاصات الهيئة

تقوم الهيئة بتنظيم قطاع النقل الجوي ومراقبته وتطويره وتنشيطه وتطبيق السياسات العامة للنقل الجوي في المملكة، ولها في سبيل ذلك القيام بممارسة الاختصاصات الآتية:

١- التفاوض مع الدول الأجنبية لعقد اتفاقيات ثنائية وجماعية للنقل الجوي المنتظم وغير المنتظم أو تعديلها، ورفع ما يتم التوصل إليه لاستكمال الإجراءات النظامية.

٢- دراسة الاتفاقيات والمعاهدات الدولية للطيران المدني والنقل الجوي وتعديلاتها والتوصية بالانضمام إليها من عدمه.

٣- الاشتراك في المنظمات الدولية المعنية بالطيران المدني والنقل الجوي، وحضور اجتماعاتها ومؤتمراتها، ومتابعة أعمالها وتطبيق ما يتم الموافقة عليه من قراراتها وتوصياتها بعد ما يتم اعتمادها حسب الإجراءات النظامية المقررة.

٤- اعتماد ما يتم إبرامه من اتفاقيات أو ترتيبات تجارية بين مؤسسات وشركات النقل الجوي الوطنية والأجنبية وفقاً للأنظمة والتعليمات في هذا الخصوص.

٥- تحديد الخدمات والبنى التحتية التي يمكن تخصيصها أو إشراك القطاع الخاص في تقديمها، واعتمادها من صاحب الصلاحية.

٦- إصدار تراخيص وتصاريح وإجازات التشغيل اللازمة لمؤسسات وشركات الطيران الوطنية والأجنبية لتشغيل خطوطها الجوية المنتظمة، أو رحلاتها غير المنتظمة، ومراقبة تطبيق أحكامها.

٧- إصدار التراخيص اللازمة لإنشاء وتشغيل شركات ووكالات الشحن الجوي والخدمات الأرضية للطائرات في المملكة، ومراقبة أحكامها، وتوقيع الجزاءات المقررة نظاماً بعد اعتمادها من جهة الاختصاص.

٨- إصدار التصاريح اللازمة لمؤسسات وشركات الطيران الأجنبية لفتح مكاتب لها أو إسناد أعمالها إلى إحدى شركات أو مؤسسات النقل الجوي أو شركات ووكالات الشحن الجوي الوطنية وفقاً لمبدأ المعاملة بالمثل، وتحدد اللائحة شروط إصدار هذه التراخيص.

٩- تعديل أو تعليق أو إلغاء أو إنهاء كل رخصة، أو تصريح، أو إجازة تصدرها، على أن تحدد تفاصيل ذلك في اللائحة.

١٠- تحديد المقابل المالي لإصدار التراخيص، والتصاريح، والإجازات والخدمات التي تقدمها الهيئة و اعتماد المقابل المالي لخدمات المطارات والملاحة الجوية في حال تقديمها من القطاع الخاص، وفقاً لما تحدده اللائحة.

١١- إصدار التصاريح اللازمة للقيام بأعمال وكالات المبيعات أو الشحن الجوي أو الخدمات الأرضية للطائرات في المملكة لشركات ومؤسسات النقل الجوي الوطنية والأجنبية وتحديد الضوابط المنظمة لذلك.

١٢- تطبيق القواعد والمبادئ القياسية للتسهيلات والأمن الجوي اللازمة لتسهيل وسلامة عمليات شركات الطيران والطائرات وتدفق حركة الركاب والبضائع والبريد من مطارات المملكة

وفيها وإليها، وفقاً لأحكام معاهدة شيكاغو وملاحقها والاتفاقيات والمعاهدات الأخرى المنضمة إليها المملكة.

١٣- تطبيق القواعد والمبادئ الدولية المقررة في مجالات النقل الجوي المختلفة الواردة في المعاهدات والقرارات الدولية الصادرة من المؤتمرات والمنظمات الدولية المعنية بالطيران المدني والنقل الجوي التي وافقت عليها المملكة.

١٤- إجراء الدراسات والبحوث الاقتصادية والفنية اللازمة لتنمية النقل الجوي في المملكة واقتصاديات شركات الطيران وشركات ووكالات الشحن الجوي العاملة في المملكة.

١٥- اعتماد تعريفات النقل الجوي وأسعار الرحلات الجماعية والسياحية الشاملة في المملكة ومنها وإليها والتعديلات التي تطرأ عليها ووضع آلية مراقبة تطبيقها.

١٦- المراقبة والتدقيق والتفتيش على عمليات مؤسسات وشركات النقل الجوي الوطنية والأجنبية لضمان مراعاة تطبيق أحكام التراخيص والتصاريح والإجازات الصادرة لها بتشغيل خطوطها الجوية المنتظمة ورحلاتها غير المنتظمة وممارسة حقوق النقل الجوي الممنوحة لها وتوقيع الجزاءات النظامية المقررة نظاماً بعد اعتمادها من جهة الاختصاص.

١٧- إصدار الأوامر الحكومية اللازمة لممارسة الاختصاصات المحددة في هذه النظام.

المادة السابعة عشرة: التفتيش على أعمال الشركات والوكالات

١- للمثلي الهيئة المخولين حق الدخول إلى مكاتب وأماكن شركات ومؤسسات النقل الجوي الوطنية والأجنبية وشركات ووكالات الشحن الجوي والخدمات الأرضية للطائرات للتفتيش عليها ومراقبة تنفيذ أحكام التراخيص والتصاريح والإجازات الصادرة لها بممارسة نشاطها.

٢- يكون لهؤلاء الممثلين حق الاطلاع على أي وثائق، أو مستندات ضرورية لإجراء هذا التفتيش وضبط أي من هذه الوثائق، أو المستندات إذا تم اكتشاف مخالفتها لأحكام هذا النظام، أو التراخيص، أو التصاريح، أو الإجازات الصادرة لأي من هذه الشركات، أو الوكالات، أو للتعليمات التي تصدرها الهيئة.

المادة الثامنة عشرة: حظر النقل الجوي الداخلي

مع مراعاة أحكام نظام الاستثمار الأجنبي، لا يجوز لأي مشغل أجنبي نقل الركاب، أو البضائع، أو البريد بأجر، أو بمقابل، بين نقطتين واقعتين في إقليم المملكة. ومع ذلك يجوز للهيئة التصريح بمثل هذا النقل لمواجهة الظروف الاستثنائية، أو الخاصة، أو لاستكمال رحلة دولية قادمة من الخارج.

المادة التاسعة عشرة: تحريم المواد الكحولية والمخدرات

- ١- يحظر على مالك أي طائرة مسجلة في المملكة، أو مشغلها أن يقدم، أو يبيع لأي شخص على متنها أي مشروبات كحولية، أو مواد مخدرة، أو أي مواد محظور دخولها إلى المملكة.
- ٢- يحظر على كل شخص قادم إلى المملكة حيازة المشروبات الكحولية، أو المواد المخدرة، أو المحرم دخولها إلى المملكة. ويتعين على مشغل الطائرة وقائدها تحذير الركاب القادمين من ذلك.
- ٣- مع مراعاة الأنظمة والتعليمات المطبقة في المملكة، يحظر على كل طائرة أن تنقل أي مواد مسكرة، أو مخدرة، أو ممنوعة إلى المملكة.

المادة العشرون: تبادل ومنح حقوق النقل الجوي

لا يجوز عقد اتفاقيات، أو إجراء ترتيبات، أو اتخاذ إجراءات تتعلق بتبادل، أو منح حقوق النقل الجوي التي تتعلق بالمملكة، مع أي جهة أجنبية، إلا بواسطة الهيئة وبعد استكمال الإجراءات النظامية اللازمة في هذا الخصوص.

المادة الحادية والعشرون: نقل البريد الجوي

- ١- لا يجوز نقل أي رسائل أو طرود بريدية بالطائرات من المملكة وإليها إلا وفقاً للإجراءات البريدية المقررة في المملكة وأحكام المعاهدات الدولية المتعلقة بالبريد التي وافقت عليها المملكة.
- ٢- لا يجوز نقل أي رسائل أو طرود بريدية بالطائرات ما لم يكن قد تم تسليمها وفقاً للإجراءات البريدية المقررة في المملكة.

المادة الثانية والعشرون: رسوم وأجور الطيران

يجب على مؤسسات وشركات النقل الجوي والطيران الوطنية والأجنبية دفع رسوم وأجور الطيران المدني التي تستحق عن عملياتها ورحلاتها الجوية الداخلية والخارجية وفق المستويات المحددة في نظام تعريفه الطيران المدني ولائحته.

المادة الثالثة والعشرون: تنفيذ الأوامر الحكومية

على مالك أو مشغل أي طائرة تعمل في المملكة وجميع مؤسسات وشركات النقل الجوي والطيران الوطنية والأجنبية وشركات ووكالات الشحن الجوي والخدمات الأرضية للطائرات تنفيذ جميع التعليمات التي تصدرها الهيئة.

الفصل الثاني

الترخيص لشركات الطيران وتشغيلها

المادة الرابعة والعشرون: إنشاء شركات أو مؤسسات الطيران وتشغيلها

مع عدم الإخلال بأحكام نظام الشركات والأنظمة ذات العلاقة، لا يجوز إنشاء شركة أو مؤسسة وطنية لممارسة نشاط النقل الجوي التجاري أو الأشغال الجوية داخل المملكة وخارجها ما لم تكن حاصلة على ترخيص مشغل جوي وبعد الحصول على موافقة من الهيئة، وتحدد اللائحة شروط الحصول عليها.

المادة الخامسة والعشرون: الموافقة اللازمة للتشغيل

يجب على شركات ومؤسسات النقل الجوي الوطنية عدم تشغيل أي خط جوي أو طراز جديد من الطائرات إلا بعد الحصول على موافقة الهيئة، وتحدد اللائحة شروط الحصول على هذه الموافقة.

المادة السادسة والعشرون: إنشاء أو تعديل أو إلغاء الخطوط الجوية

على شركات ومؤسسات النقل الجوي الوطنية والأجنبية قبل إنشاء أو تعديل أو إلغاء أي خط من خطوطها الجوية أو تعديل عدد رحلاتها التي تقوم بتشغيلها من المملكة وإليها أو داخلها، الحصول على الموافقة المسبقة من الهيئة .

المادة السابعة والعشرون: الاتفاقيات بين شركات الطيران

١- مع مراعاة أحكام المادة (العشرين) من هذا النظام، لا يجوز لمؤسسات أو شركات النقل الجوي الوطنية عقد اتفاقيات أو ترتيبات بينها وبين شركات ومؤسسات النقل الجوي الأجنبية تتعلق بتشغيل أو استثمار مشترك بأي عمليات نقل جوي تجاري، إلا وفقاً للقواعد والشروط التي تحددها اللائحة. ولا يجوز البدء في تنفيذ أي من هذه الاتفاقيات أو الترتيبات، إلا بعد استكمال الإجراءات النظامية اللازمة.

٢- للهيئة حق قبول أو رفض هذه الاتفاقيات أو الترتيبات خلال فترة أقصاها ثلاثون يوماً من تاريخ الإشعار، ويتوجب على الهيئة تعليل أي رفض، ويحصر الرفض بحالات الإخلال بقواعد المنافسة والسلامة وسياسات المملكة العامة، وتحدد اللائحة أصول ذلك.

المادة الثامنة والعشرون: تراخيص المكاتب والتمثيل والوكالة

١- لا يجوز لأي مؤسسة أو شركة نقل جوي أو طيران أجنبية فتح مكتب أو تمثيل لها في المملكة، إلا بعد الحصول على الترخيص اللازم من الهيئة، وفقاً لمبدأ المعاملة بالمثل.

٢- لا يجوز لمؤسسات وشركات النقل الجوي أو الطيران الأجنبية إسناد أعمال التمثيل أو الوكالة في المملكة، إلا لشركة أو وكالة مرخص لها تتمتع بالجنسية السعودية، بعد اعتماد ذلك من الهيئة.

المادة التاسعة والعشرون: القيام بأعمال الخدمات الأرضية للطائرات

لا يجوز القيام بأعمال الخدمات الأرضية للطائرات في المطارات المدنية للمملكة، إلا بعد الحصول على ترخيص بذلك من الهيئة، ولا يتم إصدار هذا الترخيص لمؤسسات أو شركات النقل الجوي الأجنبية، إلا بناءً على مبدأ المعاملة بالمثل.

المادة الثلاثون: تقديم البيانات والمعلومات

على مؤسسات وشركات النقل الجوي والطيران الوطنية والأجنبية وشركات ووكالات الشحن الجوي والخدمات الأرضية للطائرات تقديم جميع المعلومات والبيانات والإحصائيات التي تتعلق بتشغيل الخطوط الجوية، والدراسات الاقتصادية والفنية لهذه الخطوط، وأجور النقل الجوي، وغيرها من البيانات والمعلومات التي تطلبها الهيئة.

الفصل الثالث

تسهيلات النقل الجوي

المادة الحادية والثلاثون: تطبيق المعاهدات الدولية

على الهيئة والأجهزة المختصة - كل فيما يخصه - مراعاة تطبيق أحكام التسهيلات الواردة في معاهدة شيكاغو وملاحقها التي وافقت عليها المملكة لتسهيل عمليات مؤسسات وشركات النقل الجوي والطيران وحركة الطائرات والركاب والبضائع والبريد من المملكة وإليها وعبر إقليمها.

المادة الثانية والثلاثون: اللجنة الوطنية لتسهيلات النقل الجوي

١- تنشأ لجنة وطنية لتسهيلات النقل الجوي، ويصدر الوزير قراراً بتكوينها، وتحدد اللائحة صلاحياتها وعضويتها وضوابط انعقادها، كما تحدد مسؤولياتها وفقاً للأحكام والقواعد الدولية الخاصة بالتسهيلات.

٢- تكوّن بقرار من رئيس الهيئة لجنة في كل مطار دولي في المملكة برئاسة مدير المطار، وتحدد اللائحة مسؤولياتها وإجراءات العمل فيها بالتنسيق مع اللجنة المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة، كما تحدد اللائحة ضوابط انعقادها.

الباب الثالث

المطارات ومنشآت الخدمات الملاحية

الفصل الأول

إنشاء المطارات وإدارتها واستعمالها

المادة الثالثة والثلاثون: إنشاء المطارات وتشغيلها

لا يجوز إنشاء وإعداد المطارات المدنية أو المهابط للطائرات المدنية في المملكة، أو استعمالها، أو استثمارها، إلا بعد الحصول على موافقة من الهيئة.

المادة الرابعة والثلاثون: المطارات ومنشآت الطيران مرافق عامة

تعد المطارات والمنشآت والمباني والأجهزة والمعدات والمحطات السلوكية واللاسلكية والمنارات التابعة للهيئة من المرافق العامة.

المادة الخامسة والثلاثون: إدارة المطارات والإشراف عليها

مع مراعاة أحكام الفقرة (٥) من المادة (السادسة عشرة) من هذا النظام، تتولى الهيئة إدارة المطارات التابعة لها والإشراف على تشغيلها وصيانتها، ووضع قواعد العمل بها. ويجوز لها الترخيص لغيرها للقيام بكل هذه الأعمال أو بعضها، على أن يتم ذلك وفقاً لما تقرره الأنظمة والتعليمات في هذا الخصوص وبما لا يؤثر على أمن وسلامة الطيران المدني.

المادة السادسة والثلاثون: أنواع المطارات وفئاتها

تحدد الهيئة أنواع المطارات وفئاتها بالتنسيق مع الجهات المختصة.

المادة السابعة والثلاثون: استعمال المطارات

تستعمل الطائرات المطارات المدنية المعلن عنها، وعليها مراعاة الضوابط والقواعد الخاصة بذلك. ولا يجوز لها الهبوط في غير هذه المطارات المعلن عنها إلا في الحالات الاضطرارية ووفقاً لما تحدده اللائحة.

المادة الثامنة والثلاثون: تحديد مستوى الضوضاء

تحدد الهيئة مستوى الضوضاء المسموح به للطائرات التي تستخدم مطارات المملكة. كما تحدد ارتفاعات وسرعات الطائرات وقدرات محركاتها وخلاف ذلك من الشروط والمواصفات الكفيلة بعدم تجاوز المستوى المشار إليه.

المادة التاسعة والثلاثون: الإشراف على العاملين بالمطارات

مع عدم الإخلال بمباشرة الجهات الحكومية العاملة في المطارات لاختصاصاتها، تشرف الهيئة بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة على العاملين في المطارات التابعة لها، وذلك في الأمور التي تكفل عدم الإخلال بالأنظمة والتعليمات الخاصة بتلك المطارات وسير العمل فيها.

الفصل الثاني

حقوق الارتفاع الجوية

المادة الأربعون: إنشاء حقوق الارتفاع الجوية

تنشأ حقوق ارتفاع خاصة تسمى حقوق ارتفاع جوية لتأمين سلامة الملاحة الجوية وحسن عمل الأجهزة المتعلقة بها، وتقضي بالآتي:

١- إزالة أو منع أي مبان أو منشآت أو غرس أو مد أو تثبيت الأسلاك الهوائية أو أي عقبة مهما كان نوعها أو تحديد ارتفاعها وذلك في المناطق المجاورة للمطارات ومنشآت الأجهزة الملاحية.

٢- وضع علامات الإرشاد عن العوائق التي تشكل خطراً على سلامة الملاحة الجوية.

المادة الحادية والأربعون: حدود حقوق الارتفاع

تحدد الهيئة نطاق ومدى حقوق الارتفاع الجوية والمناطق التي تفرض فيها وفقاً لأحكام الملحق الرابع عشر لمعاهدة شيكاغو الخاص بالمطارات.

المادة الثانية والأربعون: المنشآت والتجهيزات التي تؤثر على سلامة الملاحة

الجوية

على كل من يستعمل، أو يملك تجهيزات كهربائية، أو إلكترونية، أو تجهيزات اتصالات، أو غيرها، أو منشآت مدنية ثابتة أو متحركة من شأنها أن تحدث تداخلاً يعرقل عمل الأجهزة اللاسلكية، أو الأجهزة المساعدة في الملاحة الجوية؛ التقيد بالتدابير التي تحددها السلطة المختصة، وفقاً لما تحدده اللائحة.

المادة الثالثة والأربعون: تملك الأراضي والعقارات اللازمة

يجب للهيئة تملك الأراضي و العقارات اللازمة لإنشاء المطارات المدنية التابعة لها، أو توسيعها، أو ربطها بطرق المواصلات، وكذا تملك الأراضي اللازمة لمحطات الأجهزة الخاصة بالملاحة الجوية طبقاً للأنظمة والتعليمات.

الفصل الثالث

حماية المطارات والطائرات والتجهيزات الملاحية

المادة الرابعة والأربعون: تنفيذ الأنظمة والتعليمات الخاصة بأمن المطارات

والطائرات

مع مراعاة ما تقرره الأنظمة في هذا الخصوص، تقوم الهيئة -بالاشتراك مع السلطات المختصة الأخرى- بتنفيذ الأنظمة والتعليمات واتخاذ ما تراه ضرورياً لحفظ الأمن بمطارات المملكة وضمان سلامة الطائرات والمساعدات الملاحية. وللهيئة في سبيل ذلك أن تقوم بالآتي:

- ١- تقييد أو منع دخول الأفراد الى بعض المناطق في المطارات.
- ٢- التحقق من شخصية الأفراد والمركبات التي تدخل المطار ومراقبتها واستجواب أي شخص يشتبه فيه إذا ما تطلب الأمر ذلك.
- ٣- تفتيش أي راكب يشتبه في حمله أسلحة أو مواد قابلة للاشتعال، أو أي مواد أخرى يمكن استعمالها في أي عمل من أعمال التخريب أو العنف أو التهديد أثناء الرحلة.

المادة الخامسة والأربعون: تفتيش البريد والطرود

مع مراعاة المادة (الحادية والعشرين) والمادة (الرابعة والأربعين) من هذا النظام، يجب تفتيش البريد الجوي أو الطرود المرسلة عن طريق الجو إذا ما قام شك في احتوائها على مواد قد تهدد سلامة الطائرة أثناء الطيران أو تشتمل على مواد محظورة أو محرمة وفقاً للأنظمة المطبقة في المملكة.

المادة السادسة والأربعون: اللجنة الأمنية الإشرافية للطيران المدني

١- تنشأ لجنة وطنية لأمن الطيران المدني تسمى (اللجنة الأمنية الإشرافية) تكون مسؤولة عن وضع وتطوير ومتابعة خطة وطنية لحماية أمن المطارات المدنية والطائرات والتجهيزات الملاحية في إقليم المملكة.

٢- يصدر مجلس الإدارة قراراً بتشكيل اللجنة وتحديد صلاحياتها برئاسة رئيس الهيئة -أو من ينيبه- وعضوية ممثلي الجهات الحكومية المختصة.

المادة السابعة والأربعون: اللجنة الأمنية التحضيرية للمطار

تنشأ لجنة للأمن في كل مطار مدني في إقليم المملكة، وفقاً لما تحدده اللائحة في هذا الخصوص.

المادة الثامنة والأربعون: دليل أمن المطارات

تضع الهيئة دليل أمن المطارات على أن يتضمن الضوابط والإجراءات الواجب اتباعها لضمان أمن الطيران المدني، وفقاً للقواعد والأنظمة الدولية المتبعة في هذا الشأن.

الباب الرابع

الطائرات

الفصل الأول

تسجيل الطائرات

المادة التاسعة والأربعون: ضرورة حمل علامات الجنسية والتسجيل لا يجوز لأي طائرة مدنية أن تطير في إقليم المملكة، ما لم تكن تحمل علامة جنسيتها وتسجيلها طبقاً لنظام دولة التسجيل، أو سلطة تسجيل العلامة العامة. ومع ذلك يجوز للهيئة أن تصرح لأي طائرة غير مسجلة بالطيران أو الهبوط لأغراض التجربة الفنية، أو لأغراض أخرى في إقليم المملكة، وذلك طبقاً لما تقرره في هذا الشأن.

المادة الخمسون: تحديد علامات الجنسية والتسجيل

تحدد الهيئة علامات جنسية وتسجيل الطائرات الوطنية ، كما تحدد طريقة وضعها على الطائرة وفقاً للقواعد والأنظمة الدولية المطبقة في هذا الشأن.

المادة الحادية والخمسون: السجل السعودي الوطني لتسجيل الطائرات

تعد الهيئة سجلاً لتسجيل الطائرات المدنية الوطنية يسمى (السجل السعودي الوطني لتسجيل الطائرات). وتحدد اللائحة البيانات التي يجب أن يتضمنها السجل والشروط الواجب توافرها لتسجيل الطائرات فيه.

للهيئة أن تسمح لغيرها بالاطلاع على بيانات السجل وفقاً للشروط التي تحددها. تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل بجنسية المملكة، وعليها أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها وفقاً للقواعد التي توضحها اللائحة.

المادة الثانية والخمسون: شهادات تسجيل الطائرات

تصدر الهيئة شهادات تسجيل الطائرات بعد إتمام الإجراءات اللازمة لذلك، على أن تتضمن كل شهادة البيانات التي تحددها اللائحة.

المادة الثالثة والخمسون: حالات شطب الطائرة

- ١- تشطب الطائرة من السجل في الحالات الآتية:
 - أ- إذا فقد مالکها أو مستأجرها جنسيته السعودية.
 - ب- إذا انتقلت ملكيتها الى شخص أجنبي.
 - ج- إذا فقدت الطائرة أو سحبت نهائياً من الاستعمال.
 - د- إذا طلب المالك أو المستأجر شطب الطائرة من السجل.
 - هـ- إذا انتفى فيها شرط من شروط التسجيل.

٢- على مالك الطائرة أو مستأجرها أن يخطر الهيئة بكل تغيير نصت عليه الفقرات (١/أ) - (١/ب - ١/ج) من هذه المادة فور حدوثه، وعليه أن يعيد شهادة تسجيل الطائرة إلى هذه الهيئة.

الفصل الثاني

الحقوق على الطائرات

المادة الرابعة والخمسون: نطاق التطبيق

تطبق أحكام هذا الفصل على جميع الطائرات المدنية أياً كانت جنسيتها حال وجودها في إقليم المملكة، وكذلك على الطائرات المدنية السعودية في أي مكان كانت. ولا تسري أحكام هذا الفصل على طائرات الدولة.

المادة الخامسة والخمسون: تحديد معنى (الطائرة)

مع مراعاة ما ورد في الفقرة (١٣) من المادة (الأولى) من هذا النظام، يقصد بتعبير (الطائرة) عند تطبيق أحكام هذا الفصل، هيكلها والمحركات والمراوح وأجهزة اللاسلكي وكل الأجزاء المخصصة لخدمة الطائرة، سواء كانت مثبتة بها، أو مفصولة عنها مؤقتاً.

المادة السادسة والخمسون: تحديد الحقوق على الطائرات

١- يجوز إنشاء الحقوق الآتية على الطائرات المدنية:

أ- حق ملكية الطائرة.

ب- حق حائز الطائرة في اكتساب ملكيتها بالشراء.

ج- حق استعمال الطائرة وفقاً لأحكام عقد إيجار متفق عليه.

د- حق الرهن الرسمي وكل حق مشابه له يتم الاتفاق على إنشائه على الطائرة للوفاء بدين.

٢- مع عدم الإخلال بأحكام الديون الممتازة الواردة في المادة (الحادية والستين) من هذا النظام، لا يجوز إنشاء أي حقوق أخرى على الطائرات المدنية تكون لها أفضلية على الحقوق الواردة في الفقرة (١) من هذه المادة.

٣- تخضع الإجراءات القضائية المتعلقة بالحقوق على الطائرة لنظام المحكمة صاحبة الاختصاص بالنظر في هذه الإجراءات.

المادة السابعة والخمسون: قيد الحقوق على الطائرات

١- يتم قيد الحقوق على الطائرات الأجنبية وفقاً للقوانين المطبقة التي تخضع لها هذه الطائرات حسب جنسية تسجيلها.

٢- يجب على الهيئة قيد الحقوق على الطائرات التي تحمل الجنسية السعودية في الصفحات الخاصة بتسجيل تلك الطائرات في السجل إذا كانت هذه الحقوق قد تم إنشاؤها صحيحة وفقاً للأحكام المطبقة في المملكة.

٣- يجوز للهيئة اعتبار إيداع المستند المنشئ لأي من الحقوق على الطائرة في ملفها الذي تحتفظ به، قيماً له في السجل، وفي هذه الحالة يترتب على الإيداع نفس آثار القيد في السجل.

المادة الثامنة والخمسون: آثار قيد الحقوق

١- تحدد القوانين والأنظمة الخاضعة لها الطائرة المدنية الأجنبية حسب جنسيتها الآثار المترتبة على قيد الحقوق على هذه الطائرة في مواجهة الغير.

٢- لا تسري الحقوق على الطائرات المدنية السعودية في مواجهة الغير إلا من تاريخ قيدها في السجل أو تاريخ إيداع سند إنشائها في ملفات هذه الطائرات الموجودة لدى الهيئة.

٣- يجوز لكل ذي مصلحة أن يطلب من الهيئة تسليمه مراسلات أو صوراً أو مستخرجات مصدقة بأنها طبق الأصل، وتكون حجة لما ورد في السجل أو في الملفات المشار إليها وذلك حتى يقوم الدليل على عكسها.

المادة التاسعة والخمسون: ملكية الطائرة

تعد الطائرة مالاً منقولاً فيما يتعلق بتطبيق الأنظمة والقواعد النافذة في المملكة، ولا يتم نقل ملكية الطائرة الوطنية إلا بموجب سند رسمي، ولا يكون له أي أثر في مواجهة الغير إلا بعد قيده في السجل.

المادة الستون: التصرفات القانونية في الطائرة

يجوز إجراء أي تصرف قانوني على أي طائرة وطنية إلى أي شخص بالبيع، أو الإيجار، أو الرهن، أو أي تصرف شرعي، أو قانوني آخر. ولا يسري هذا التصرف في مواجهة الغير إلا بعد قيده في السجل.

المادة الحادية والستون: الديون الممتازة

١- تقدم الديون الممتازة على جميع الحقوق والديون الأخرى التي تنشأ على الطائرات وهي كالاتي:

أ- المكافآت المستحقة عن إنقاذ الطائرة.

ب- المصاريف غير العادية اللازمة للمحافظة على الطائرة. وذلك بشرط أن تكون هذه الديون الممتازة مقترنة بحق التتبع وفقاً لقانون الدولة التي تم في إقليمها أعمال الإنقاذ أو المحافظة.

ج- الرسوم الواجبة الأداء بموجب الأنظمة واللوائح.

٢- تكون مرتبة هذه الديون على عكس الترتيب التاريخي للحوادث التي كانت سبباً في نشأتها.

٣- تقوم الهيئة ب قيد هذه الديون الممتازة على الطائرات المسجلة في السجل بناءً على طلب

الدائن إذا تم تقديم هذا الطلب خلال الأشهر الثلاثة التالية لاكتمال الأعمال التي كانت سبباً

في نشأتها، ولا يجوز التسليم بأي من هذه الديون إذا انقضت مدة الثلاثة شهور المذكورة إلا إذا

كان قد تم الاتفاق على مبلغ الديون أو تم رفع دعوى قضائية للمطالبة بها. ويحدد قانون

المحكمة المرفوع إليها النزاع أسباب انقطاع أو إيقاف هذه المدة.

٤- تمتد الأولوية التي امتازت بها الحقوق المشار إليها في الفقرة (١/د) من المادة (السادسة و الخمسين) من هذا النظام إلى جميع المبالغ المضمونة وأعبائها التي تكون قد استحققت فقط خلال السنوات الثلاث المتقدمة على بدء إجراءات التنفيذ وخلال هذه الإجراءات.

المادة الثانية والستون: عدم الاعتراف بالتصرفات الضارة

في حالة توقيع الحجز، أو إجراء البيع الجبري لطائرة، أو أي حق عليها، لا يجوز الاعتراف بإنشاء أو بنقل أي من الحقوق الواردة في الفقرة (١) من المادة (السادسة و الخمسين) من هذا النظام إذا أجراه المدين الذي اتخذت في مواجهته وعلمه إجراءات البيع، أو إجراءات التنفيذ، وذلك بقصد الإضرار بالدائن الحاجز، أو بمن يباشر التنفيذ، أو بالمشتري.

المادة الثالثة والستون: البيع الجبري للطائرة

١- إذا تقرر بيع الطائرة جبرياً في المملكة لتسديد الديون المستحقة عليها، فإن إجراءات البيع الجبري تتم وفقاً للإجراءات التي تحددها الأحكام والأنظمة المطبقة في المملكة، ووفقاً لما تحدده اللائحة في هذا الشأن.

٢- مع عدم الإخلال بما ورد في الأنظمة المطبقة في المملكة، يترتب على عدم مراعاة أحكام الفقرة (١) من هذه المادة، أن يكون البيع الذي تم قابلاً للبطلان بناءً على طلب يقدمه كل من أصابه ضرر من جراء هذه المخالفة، وذلك في خلال الأشهر الستة اللاحقة للبيع.

٣- لا يجوز أن يتم إجراء أي بيع جبري للطائرة ما لم تكن الحقوق ذات الأفضلية على حقوق الدائن الحاجز طبقاً لأحكام هذا الفصل قد سددت من ثمن البيع أو قد تكفل بها المشتري.

٤- تدفع المصاريف التي أنفقت للصالح المشترك للدائنين على إجراءات التنفيذ المؤدية إلى البيع والمستحقة الأداء قانوناً وفقاً للأحكام والأنظمة المطبقة في المملكة، وذلك من ثمن بيع الطائرة قبل جميع الديون ولو كانت ممتازة طبقاً للمادة (الحادية والستين) من هذا النظام.

٥- وفقاً لأحكام هذه المادة ينقل البيع الجبري للطائرة ملكيتها خالصة من جميع الحقوق، ولو لم تدخل في تقدير المشتري.

المادة الرابعة والستون: امتداد الحق المقيد إلى قطع الغيار

١- إذا نشأ حق من الحقوق الواردة في المادة (السادسة والخمسين) من هذا النظام ضماناً لدين ثم قيد على طائرة قيداً صحيحاً، فإنه يمتد إلى قطع الغيار المخزنة في مكان أو عدة أماكن معينة، وتحدد اللائحة الشروط التي ينبغي مراعاتها لذلك.

٢- يقصد بعبارة (قطع غيار) لأغراض هذه المادة، أجزاء الطائرة والمحركات والمراوح وأجهزة اللاسلكي والآلات والمعدات والأدوات وأجزاء العناصر السابقة، وبوجه عام كل الأشياء الأخرى أيّاً كانت طبيعتها مما يحتفظ بها لغرض استبدال غيرها بها من الأجزاء أو الأدوات التي تتكون منها الطائرة.

المادة الخامسة والستون: البيع الجبري لقطع الغيار

١- إذا تقرر بيع الطائرة جبرياً وفقاً للمادة (الثالثة والستين) من هذا النظام، فإن هذا البيع يشمل قطع الغيار المحجوز عليها، ويتم نقل ملكيتها للمشتري الجديد.

٢- إذا كان دين الحاجز مجرداً من كل تأمين عيني، فإنه يسمح ببيع قطع الغيار بالمزاد مقابل ثلثي قيمتها وفقاً للفقرة (٣) من المادة (الثالثة والستين) من هذا النظام على النحو الذي يحدده الخبراء الذين تعينهم الجهة المنوطة بها إجراءات البيع.

٣- عند توزيع ثمن بيع قطع الغيار، تقوم الجهة المكلفة بالبيع لصالح الدائن الحاجز بتحديد القدر الذي يمكن صرفه لدائني الديون الممتازة في حدود ثلثي حصيلة البيع بعد خصم المصاريف المشتركة المشار إليها في الفقرة (٤) من المادة (الثالثة والستين) من هذا النظام.

المادة السادسة والستون: التعويض عن الأضرار على السطح

إذا تم إجراء البيع الجبري في المملكة ووقع في إقليمها ضرر على السطح من طائرة تم ترتيب أحد الحقوق الواردة في المادة (السادسة والخمسين) من هذا النظام عليها ضماناً لدين، فإنه

عند توقيع الحجز على الطائرة، أو على طائرة أخرى مملوكة لنفس المالك وتترتب عليها حقوق مماثلة لصالح نفس الدائن، يجب مراعاة الآتي:

أ- ألا يكون لأحكام الفقرة (٣) من المادة (الثالثة والستين) من هذا النظام أي أثر بالنسبة للشخص الذي أصابه الضرر أو الأذى، وكذلك من يخلفه إذا كان من الدائنين الحاجزين.
ب- لا يجوز الاحتجاج بالحقوق المشار إليها في المادة (الرابعة والخمسين) من هذا النظام التي تخول ضمناً يثقل الطائرة المحجوز عليها، وذلك في مواجهة من أصابهم ضرر أو من يخلفهم إلا في حدود (٨٠%) من ثمن البيع.

٢- لا يجوز إعمال أحكام الفقرة (١) من هذه المادة إذا كان المشغل قد أمن على الضرر الذي حدث على السطح تأميناً مناسباً وكافياً، أو أمن باسمه لدى دولة أو مؤسسة تأمين في إحدى الدول.

٣- إذا انتفى أي قيد آخر في الأحكام والأنظمة المطبقة في المملكة، حيث يجري بيع الطائرة المحجوز عليها، يعد الضرر مؤمناً عليه في مفهوم هذه المادة إذا كان مبلغ التأمين متلائماً مع قيمة الطائرة المحجوز عليها وهي في حالة جديدة.

المادة السابعة والستون: نقل قيد الطائرة أو تسجيلها

فيما عدا حالة البيع الجبري الذي يتم وفقاً لأحكام المادة (الثالثة والستين) من هذا النظام، لا يجوز نقل أي قيد، أو تسجيل الطائرة من السجل إلى سجل دولة أخرى، أو العكس، إلا بعد تسوية الحقوق المقيدة على الطائرة، أو بعد موافقة أصحاب هذه الحقوق على ذلك.

المادة الثامنة والستون: تأجير الطائرة

عقد إيجار الطائرة عقد مكتوب يلتزم بمقتضاه المؤجر بتمكين المستأجر من الانتفاع بطائرته - مع هيئة القيادة أو بدونها- لرحلة أو أكثر، أو لعمل جوي، أو لمدة معينة، وذلك بمقابل أجر، ولا يعمل بعقد إيجار الطائرة إلا بعد موافقة الهيئة، وتحدد اللائحة واجبات مؤجر الطائرة و مستأجرها وشروط التعاقد.

المادة التاسعة والستون: المسؤولية التضامنية للمؤجر والمستأجر

١- يبقى مالك الطائرة المؤجرة مسؤولاً بالتضامن مع مستأجرها عن الالتزامات القانونية الملقاة على عاتق المستثمر فيما يتعلق بالطائرة وهيئة قيادتها عملاً بأحكام هذا النظام إذا كانت مدة الإيجار لا تزيد على أربعة عشر يوماً.

٢- إذا كان عقد الإيجار لفترة تزيد على أربعة عشر يوماً أو كان بقصد الشراء، فإن المستأجر المشغل للطائرة يكون وحده مسؤولاً عن الالتزامات المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة ما لم ينص عقد الإيجار على خلاف ذلك.

المادة السبعون: التحقق من توافر الشروط عند شراء الطائرة أو تأجيرها أو

استئجارها

على المشغل السعودي قبل شراء أي طائرة، أو تأجيرها، أو استئجارها، التحقق من توافر الشروط والمستويات الفنية التي تحددها الهيئة في الطائرة.

الفصل الثالث

الحجز على الطائرات

المادة الحادية والسبعون: المقصود بالحجز التحفظي

يقصد بالحجز التحفظي في مفهوم هذا الفصل، كل تصرف -أياً كانت- تسميته يتم بمقتضاه وقف الطائرة رعاية لمصلحة خاصة عن طريق القضاء أو السلطات المختصة لصالح الدائن، أو المالك، أو صاحب الحق العيني على الطائرة. وللهيئة حق وقف الطائرة في حال عدم دفع الرسوم المتوجبة عليها في المملكة.

المادة الثانية والسبعون: نطاق تطبيق أحكام هذا الفصل

لا تسري أحكام هذا الفصل على الإجراءات التحفظية الخاصة بدعاوى الإفلاس، ولا على الإجراءات التحفظية التي تتخذ عند مخالفة أحكام هذا النظام، أو الأنظمة الجمركية، أو الأنظمة الجزائية، أو قواعد وأنظمة الأمن في المملكة.

المادة الثالثة والسبعون: الطائرات التي لا تخضع للحجز التحفظي

١- لا يوقع الحجز التحفظي على ما يأتي:

أ- الطائرات المخصصة لخدمة الدولة، ويستثنى من ذلك ما خصص لخدمة التجارة.

ب- الطائرات المستخدمة فعلاً وبصورة مطلقة على خط جوي منتظم، وكذلك الطائرات الاحتياطية التي لا غنى عنها.

ج- كل طائرة أخرى معدة لعمليات نقل الأشخاص أو الأموال بمقابل متى كانت على وشك الرحيل لمثل هذا النقل، إلا في الحالة التي يتعلق فيها الأمر بدين نشأ بسبب الرحلة التي ستقوم بها الطائرة أو نشأ من خلال الرحلة.

٢- لا تسري أحكام هذه المادة على الحجز التحفظي الذي يوقعه المالك الذي فقد حيازة طائرة بفعل غير مشروع.

المادة الرابعة والسبعون: تقديم كفالة

في الحالة التي لا يكون فيها الحجز التحفظي على الطائرة محظوراً أو لا يجوز فيها توقيع الحجز، ولم يدفع المشغل بعدم جواز مثل هذا الحجز، فإن تقديم كفالة كافية يحول دون توقيع الحجز التحفظي أو يحول رفعه فوراً.

٢- تكون الكفالة كافية إذا غطت مقدار الدين والمصاريف وخصصت جميعها للوفاء بالدين المستحق، أو إذا غطت قيمة الطائرة متى كانت هذه القيمة أكثر من مقدار الدين والمصاريف.

المادة الخامسة والسبعون: تعيين حارس

إذا وقع حجز تحفظي على الطائرة، لا يجوز أن يعين حارساً عليها غير مالكها أو مشغلها إذا كان أحدهما هو المدين أو من يقوم مقامهما، ولا يمنع توقيع الحجز من قيام الحارس بتشغيل الطائرة بموجب قرار الجهة التي أوقعت الحجز.

المادة السادسة والسبعون: قيد الحجز

تقوم الهيئة بقيد الحجز التحفظي على الطائرة المدنية الوطنية في السجل بناءً على طلب الدائن بعد التحقق من توافر الوثائق المؤيدة.

المادة السابعة والسبعون: الفصل المستعجل

يفصل بصفة مستعجلة في المنازعات المتعلقة بالحجز على الطائرات وطلبات رفعه.

المادة الثامنة والسبعون: التعويض عن الحجز التحفظي

يكون الحاجز مسؤولاً وفقاً للأحكام والأنظمة المطبقة في المملكة عن الضرر الذي يلحق بمالك الطائرة أو مشغلها إذا أجرى توقيع الحجز على الطائرة في غير الحالات التي يجوز الحجز فيها وفقاً لأحكام هذا الفصل، أو إذا رفضت الكفالة الكافية المقدمة من المدين ليحول دون توقيع الحجز على الطائرة أو رفعه، أو إذا كان الحجز قد تم دون سبب مشروع.

المادة التاسعة والسبعون: الحجز التنفيذي

لا يجوز إجراء الحجز التنفيذي على طائرة وفاء لدين واجب الأداء إلا بعد استيفاء جميع إجراءات الحجز التنفيذي على أموال المدين الأخرى الموجودة في المملكة وثبوت عدم كفايتها للوفاء بديون الدائن أو الدائنين.

الفصل الرابع

صلاحية الطائرات للطيران

المادة الثمانون: مراعاة الأنظمة والقواعد الدولية

مع مراعاة الأحكام الواردة في هذا الفصل تطبق الأنظمة والمقاييس الفنية الدولية الواردة في معاهدة شيكاغو وملاحقها التي اعتمدها المملكة لتحقيق أعلى مستويات السلامة للطائرات والملاحة الجوية بما يتلاءم مع اعتبارات المحافظة على البيئة.

المادة الحادية والثمانون: صلاحية الطيران.

١- تصدر الهيئة شهادات الصلاحية للطيران للطائرات المسجلة في المملكة، ولها اعتماد أي شهادة صلاحية طائرة للطيران صادرة من دولة أخرى لطائرة مسجلة في المملكة وفقاً للشروط التي تحددها اللائحة.

٢- لا يجوز لأي طائرة أن تطير في إقليم المملكة ما لم تكن لها شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول صادرة أو معتمدة من سلطة التسجيل المختصة. ويجب الالتزام بالشروط والقيود الواردة في الشهادة ودليل الطيران الخاص بالطائرة.

٣- يجوز للهيئة إعفاء الطائرات التي تقوم برحلات داخل المملكة لأغراض التجربة الفنية أو لأغراض أخرى تحددها اللائحة من هذه الشهادة بشرط مراعاة القيود والشروط التي تحددها.

المادة الثانية والثمانون: السجلات الفنية للطائرة ووزنها ومعداتها

١- يجب الاحتفاظ بسجلات فنية لكل طائرة مسجلة في المملكة، تدون فيها البيانات التي تحددها الهيئة.

٢- يجب أن يحدد وزن كل طائرة تصدر أو تعتمد لها الهيئة شهادة صلاحية للطيران، وعلى المشغل أن يقوم بإعداد جدول أوزان الطائرة وفقاً لما تحدده الهيئة، وأن يحتفظ بهذا الجدول ولا يتصرف فيه إلا بإذن من الهيئة.

٣- يجب تجهيز كل طائرة مسجلة في المملكة بالأجهزة والمعدات المنصوص عليها في ملاحق معاهدة شيكاغو. وتحدد اللائحة الشروط والمتطلبات اللازمة لذلك.

المادة الثالثة والثمانون: التفتيش للتحقق من صلاحية للطيران

للهيئة تفتيش الطائرة للتحقق من صلاحيتها للطيران، وتعليق شهادة صلاحية الطيران إذا لزم الأمر، وإصدار التعليمات اللازمة لذلك، وفقاً للضوابط والإجراءات التي تحددها اللائحة.

المادة الرابعة والثمانون: صناعة الطائرات وعمرتها وصيانتها في المملكة

مع عدم الإخلال بما تقضي به الأنظمة الأخرى:

- ١- لا يجوز صنع أي طائرة أو جزء منها في المملكة دون الحصول على ترخيص مسبق بذلك من الهيئة وفقاً للأنظمة والقواعد المطبقة، وتحدد اللائحة الضوابط المنظمة لذلك.
- ٢- على الجهات والأشخاص الذين يقومون بصيانة الطائرات وعمرتها أن يستحصلوا على ترخيص مسبق بذلك وفقاً للأنظمة والقواعد المطبقة، وتحدد اللائحة الضوابط المنظمة لذلك.
- ٣- تتحمل شركات ومؤسسات صناعة وصيانة الطائرات التكاليف والنفقات اللازمة لقيام الهيئة بأعمال المراقبة والمعاينة الضرورية.

الفصل الخامس

مواصفات التشغيل

المادة الخامسة والثمانون: حمل الوثائق والسجلات على الطائرة

لا يجوز لأي طائرة أن تعمل في إقليم المملكة أثناء رحلة دولية إلا إذا كانت تحمل الوثائق والسجلات الواجب حملها طبقاً لأحكام معاهدة شيكاغو وملاحقها وأي وثائق أو سجلات أخرى تحددها الهيئة.

المادة السادسة والثمانون: اعتماد مواصفات التشغيل

لا يجوز لأي مشغل أن يبدأ في تشغيل طائرته إلا بعد اعتماد الهيئة لمواصفات التشغيل المعدة من قبل المشغل، وتعد جزءاً من الترخيص الممنوح له وتكون واجبة التطبيق، وللسلطة المختصة اعتمادها وتعديلها، وذلك وفقاً لأحكام هذا النظام ولائحته.

المادة السابعة والثمانون: دليل العمليات الجوية

على المشغل أن يعد دليلاً للعمليات ولكل طائرة يشغلها متضمناً مواصفات التشغيل ليستعمله ويسترشد به الطيارون وموظفو العمليات، واعتماده من الهيئة وفقاً لما تحدده اللائحة.

المادة الثامنة والثمانون: الرحلات التمهيدية

لا يجوز للمشغل تشغيل أي خط جوي جديد، أو مد خط قائم قبل إجراء رحلة أو رحلات تمهيدية، ولا يجوز له فيها حمل أشخاص عدا الأشخاص اللازمين لتشغيل الطائرة، ويجوز له حمل البريد، أو البضائع أثناءها، و للهيئة إعفاء المشغل من إجراء هذه الرحلات إذا ما تأكد لها عدم الحاجة إليها.

الباب الخامس

قواعد الجو

المادة التاسعة والثمانون: تحديد قواعد الجو

١- تحدد الهيئة قواعد الجو والأنظمة المتعلقة بتحليق الطائرات والملاحة الجوية، وحماية الأشخاص والممتلكات على السطح واستعمال الفضاء الجوي.

٢- تحدد الهيئة الطرق والممرات الجوية التي يجب أن تسلكها الطائرات داخل إقليم المملكة.

٣- تحدد الهيئة مسؤوليات قائد الطائرة بخصوص قواعد الجو، والحركة الجوية في المطارات وحوها، وإجازات وتعليمات المراقبة الجوية، وما يجب عليه قبل الإقلاع لغرض القيام برحلة معينة.

٤- تحدد اللائحة قواعد تحديد المجال الجوي وارتفاعات الطيران.

المادة التسعون: المناطق المحظورة

١- للهيئة أن تحظر أو تقيد تحليق الطائرات فوق:

أ- مناطق معينة في إقليم المملكة لأسباب أمنية أو لمتطلبات المصلحة العامة.

ب- إقليم المملكة كله أو جزء منه في الأحوال الاستثنائية لأسباب تتعلق بالمصلحة العامة.

٢- للهيئة أن تحدد المناطق الخطرة وتعلن عنها، وتحدد اللائحة الإجراءات التي تتبع في حال الطيران فوق المناطق المحظورة.

٣- تحدد الهيئة الأعمال المحظورة التي يجب على كل من مشغل الطائرة وقائدها مراعاتها والتقيد بالتعليمات التي تصدرها في شأنها، والإجراءات الواجب اتخاذها حال ارتكابها، وفقاً لما تحدده اللائحة.

الباب السادس

الإجازات وتعليم الطيران

المادة الحادية والتسعون: إجازات هيئة قيادة الطائرات

يشترط في من يعمل عضواً في هيئة قيادة أي طائرة تعمل في إقليم المملكة أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول صادرة عن دولة التسجيل وعن سلطة تسجيل العلامة العامة، تراعى فيها المعايير التي نصت عليها المعاهدات الدولية.

المادة الثانية والتسعون: إجازات هيئة قيادة الطائرات الوطنية

يشترط في من يعمل عضواً في هيئة قيادة أي طائرة مسجلة في المملكة أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول تخوله القيام بواجباته، صادرة عن الهيئة أو معتمدة منها.

المادة الثالثة والتسعون: الاستثناء من شرط حيازة الإجازات

لا يجوز لغير حائز الإجازة المطلوبة أن يعمل كطيار في طائرة مسجلة في المملكة إلا لتلقي

التدريب، أو لإتمام الاختبار لغرض الحصول على إجازة طيران، أو اعتمادها، أو تجديدها، وبشرط أن يكون قائد الطائرة حائزاً على الإجازات المطلوبة، وألا يوجد على متن الطائرة أثناء ذلك إلا:

١- شخص يعمل كأحد أعضاء طاقم الطائرة.

٢- مراقب أو مفتش أو ممتحن أو أي شخص آخر تعتمد الهيئة.

وبعني اصطلاح (الإجازة المطلوبة) الوارد في هذه المادة الإجازة أو الأهلية التي تخول حائزها الحق في أداء الأعمال التي سيقوم بها على هذه الطائرة في هذه الرحلة.

المادة الرابعة والتسعون: إصدار واعتماد الإجازات وتجديدها

تختص الهيئة بإصدار واعتماد وتجديد إجازات الطيران وإجازات المراقبين الجويين وإجازات الصيانة والإجازات الفنية الأخرى المتعلقة بجميع أعمال خدمات الطيران المدني. كما لها الحق في استحداث إجازات أخرى وفق الشروط التي تضعها، على ألا تقل هذه الشروط بأي حال عن المستويات المقررة دولياً. وللهيئة الحق في عدم إصدار أو تجديد الإجازات، ولها حق إنهاء أو تعليق أي إجازة، لاسيما في حال مخالفة شروطها أو مخالفة الأنظمة والتعليمات، وذلك وفقاً للشروط والضوابط التي تحددها اللائحة.

المادة الخامسة والتسعون: سجل الطيران الشخصي

على كل عضو في هيئة قيادة طائرة مسجلة في المملكة وكل شخص يقوم بالطيران لغرض التأهيل -سواء لتعليم الطيران، أو إتمام اختباراته، أو الحصول على إحدى إجازاته أو تجديدها- أن يحتفظ بسجل طيران شخصي. ويجب أن يتم اعتماد السجل وما يدون فيه من بيانات من الهيئة، ولا يجوز التصرف في هذا السجل إلا بإذن من الهيئة.

المادة السادسة والتسعون: تعليم الطيران

١- لا يجوز لأي شخص أن يدرب شخصاً آخر على الطيران في المملكة لغرض إعداده للحصول على إجازة طيران أو تأهيله ما لم يكن المدرب حاصلاً على إجازة سارية المفعول

لقيادة الطائرة المستخدمة في التدريب صادرة أو معتمدة من الهيئة وأن تتضمن هذه الإجازة صلاحيته للقيام بالتدريب المطلوب والأحوال التي يقوم فيها بالتدريب.

٢- مع مراعاة أحكام الفقرة (١) من هذه المادة وأحكام المادة (الثالثة والتسعين) من هذا النظام، لا يجوز لغير حائز على إجازة الطيران المطلوبة أن يتمرن أو يتدرب كطيار لطائرة في إقليم المملكة إلا إذا كان تحت إشراف مدرب معتمد وكانت الطائرة بدون ركاب.

٣- تحدد اللائحة شروط وضوابط تطبيق هذه المادة.

المادة السابعة والتسعون: معاهد التدريب على الطيران

لا يجوز لأي معهد أو أي جهة أخرى مزاولة لتعليم الطيران المدني، أو التدريب على فنونه، أو ممارسة أي نشاط جوي آخر في المملكة، إلا بموجب ترخيص مسبق من الهيئة. ويحق للهيئة تعليق أو سحب الترخيص في حالة مخالفة شروطها، أو مخالفة الأنظمة والتعليمات المعمول بها. وتحدد اللائحة شروط وضوابط تطبيق هذه المادة.

الباب السابع

عمليات النقل الجوي والأشغال الجوية

الفصل الأول

القواعد والتعليمات الواجب تطبيقها

المادة الثامنة والتسعون: مجال التطبيق

مع مراعاة أحكام المادة (الثالثة) من هذا النظام، تطبق الأحكام الواردة في هذا الباب على الآتي:

١- العمليات الجوية التي يقوم بها مشغل طائرة مدنية مسجلة في المملكة وتشمل الآتي:

أ- عمليات النقل الجوي التجاري الداخلي والدولي المنتظم وغير المنتظم.

ب-عمليات النقل الجوي الخاص الداخلي والدولي.

ج-عمليات الأشغال الجوية داخل المملكة وخارجها.

٢-العمليات الجوية الواردة في الفقرة (١) من هذه المادة التي يقوم بها مشغل سعودي بطائرة مسجلة في دولة أجنبية.

٣-عمليات النقل الجوي التجاري وعمليات النقل الجوي الخاص، أو الأشغال الجوية التي يقوم بها مشغل أجنبي بطائرة مسجلة في دولة أجنبية داخل إقليم المملكة.

٤-أي شخص يستخدمه مشغل يقوم بأي من العمليات الواردة في الفقرتين (٢،١) من هذه المادة.

٥-أي شخص على متن طائرة تعمل في أي من العمليات الواردة في الفقرتين (٢،١) من هذه المادة.

المادة التاسعة والتسعون: القواعد الواجب تطبيقها

مع مراعاة أحكام المادة (الرابعة) من هذا النظام، يجب على مشغل أي طائرة مدنية مسجلة في المملكة وتعمل في النقل الجوي أو الأشغال الجوية أن يراعي في تشغيلها -أيما كانت- أحكام هذا النظام ما لم تتعارض مع أحكام قوانين الدول التي تباشر نشاطها فيها.

المادة المائة: التفتيش على العمليات الجوية

لمثلي الهيئة المعتمدين سلطة الدخول في أي وقت إلى أي مكان عمل يتبع المشغل؛ للتفتيش ومراقبة تنفيذ مواصفات التشغيل والأنظمة والتعليمات المعمول بها في المملكة. ويكون للهيئة الحق في إيقاف أي رحلة أو خط جوي إذا ما رأت أن مستوى تشغيله يخالف ذلك، وفق إجراءات واضحة تحددها اللائحة.

الفصل الثاني

العمليات الجوية

المادة الأولى بعد المائة: مراقبة عمليات الطيران

يكون المشغل أو ممثله مسئولاً عن مراقبة عمليات الطيران الخاصة بطائرته بما يضمن القيام بها طبقاً لمستويات السلامة المحددة وتنفيذ أحكام الأنظمة والتعليمات الصادرة في شأنها.

المادة الثانية بعد المائة: تعيين قائد الطائرة، وواجبات أعضائها أثناء العمليات

الجوية

على مشغل الطائرة ألا يقوم بتشغيل أي رحلة جوية بطائرته إلا بعد أن يعين أحد الطيارين قائداً لها يكون مسئولاً عن سلامة الطائرة ومن على متنها. وعلى جميع الأشخاص الموجودين على متن الطائرة تنفيذ أي أوامر أو تعليمات يصدرها قائد الطائرة لضمان سلامة الطائرة وحمولتها، وتحدد اللائحة ما يلزم على أعضاء طاقم الطائرة التقيد به أثناء عمليات الهبوط والإقلاع وأثناء الطيران (العمليات الجوية)، ضماناً لسلامة الطائرة وحمولتها.

المادة الثالثة بعد المائة: دخول غرفة القيادة واستعمال أجهزتها

يحظر على أي شخص أن يدخل غرفة قيادة الطائرة إلا إذا كان عضواً من أعضاء طاقمها، أو مفتشاً، أو مراقباً معيناً من قبل المشغل أو الهيئة للقيام بعمل محدد أثناء الرحلة. كما يحظر على أي شخص أن يستعمل أجهزة قيادة الطائرة أثناء طيرانها إلا إذا كان طياراً مؤهلاً ومكلفاً من قبل المشغل بذلك، وتحدد اللائحة شروط وضوابط ذلك.

المادة الرابعة بعد المائة: التبليغ عن أخطار الطيران وإرشاد الركاب

إذا صادف قائد الطائرة أثناء طيرانه أحوالاً جوية غير طبيعية، أو لاحظ أداءً غير طبيعي لمساعدات الملاحة الجوية مما قد يشكل خطورة على الطيران، فعليه أن يبلغ وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة عن هذه الأحوال، كما أن عليه أن يبلغ عن أي أحوال قد تشكل خطراً

على سلامة الطيران، وعلى المشغل اتخاذ الإجراءات الكفيلة بإرشاد ركاب الطائرة بمتطلبات السلامة، وفقاً لما تحدده اللائحة.

المادة الخامسة بعد المائة: حظر إركاب متعاطي المسكر أو المخدر

يحظر على أي شخص ركوب الطائرة إذا كانت تبدو عليه علامات السكر أو المخدر.

المادة السادسة بعد المائة : حظر العمل تحت تأثير المسكر أو المخدر

يحظر على أي شخص أن يقود طائرة أو أن يعمل كأحد أفراد طاقمها مادام تحت تأثير مسكر، أو مخدر، أو دواء يؤدي إلى إضعاف مقدرته على القيام بواجباته على الوجه الأكمل. وفي كل الأحوال يحظر عليه تناول أي شيء من ذلك طوال فترة عمله.

الباب الثامن

حوادث الطيران

المادة السابعة بعد المائة: مكتب التحقيق (المكتب) واختصاصاته

١- ينشأ مكتب مستقل تحت إشراف مجلس الإدارة يعنى بالتحقيق في الحوادث والوقائع التي تقع للطائرات المدنية في إقليم المملكة وللطائرات السعودية وللطائرات التي يشغلها أشخاص يحملون الجنسية السعودية فوق أعالي البحار أو فوق الأراضي غير المملوكة لإحدى الدول وفقاً للشروط والضوابط التي تحددها لائحة التحقيق. ولهذا المكتب في سبيل ذلك القيام بما يأتي:

أ- وضع لائحة التحقيق واعتمادها من مجلس الإدارة.

ب- تشكيل لجان التحقيق وتحديد صلاحياتها وتحديد القواعد الواجب مراعاتها لإجراء التحقيق في هذه الحوادث والوقائع.

ج- إعداد تقرير عن الحالات والظروف المتعلقة بكل حادث طيران يتم التحقيق فيه وبيان أسبابه ونتائجه وأي إجراءات أو قواعد يوصي بها لمنع تكرار مثل هذا الحادث مستقبلاً.

د- إصدار التعليمات والقواعد الواجب مراعاتها لضمان تأمين سلامة الطيران وتلافي وقوع حوادث الطيران مستقبلاً.

هـ- نشر نتائج التحقيق في حوادث الطيران بعد اعتمادها من مجلس الإدارة.

٢- يجوز للمكتب في المملكة -بناءً على طلب السلطات المختصة في إحدى الدول الأجنبية التي يقع في إقليمها حادث طيران لطائرة مدنية سعودية، أو لطائرة يشغلها شخص يحمل الجنسية السعودية- أن تقوم بإجراء التحقيق الفني في الحادث، أو أن يشترك فيه.

٣- يجوز للمكتب إجراء التحقيق في حوادث الطيران التي تقع لأي طائرة مدنية في إقليم دولة أخرى بناء على طلب السلطات المختصة في هذه الدولة، وذلك بشرط أن تتحمل تلك الدولة جميع التكاليف والنفقات اللازمة والمترتبة على إجراء هذا التحقيق.

المادة الثامنة بعد المائة: الإخطار عن وقوع حادث طيران

١- عند وقوع حادث طيران في إقليم المملكة فإن على السلطات المحلية عند علمها بوقوع الحادث في منطقة اختصاصها، وعلى عضو طاقم الطائرة التي وقع لها الحادث إذا سمحت حالته بذلك، وعلى قائدي الطائرات عند مشاهدتهم لحادث في الجو أثناء الطيران أن يبلغوا الهيئة.

٢- عند وقوع حادث طيران خارج إقليم المملكة للطائرات المدنية السعودية أو للطائرات التي يشغلها أشخاص يحملون الجنسية السعودية، فإنه يجب على مالك الطائرة أو مشغلها أو من يمثله إخطار الهيئة في المملكة بالحادث فور علمه به.

٣- على مديري المطارات ومالكي ومشغلي وقائدي الطائرات إخطار الهيئة بأي وقائع للطائرات يصدر بتحديدتها قرار من المكتب.

٤- تقوم الهيئة بإخطار المكتب بالحادث فور إبلاغها به.

المادة التاسعة بعد المائة: الإبلاغ عن حوادث الطائرات الأجنبية في إقليم المملكة

مع مراعاة أحكام الملحق (١٣) لمعاهدة شيكاغو بشأن التحقيق في حوادث الطائرات، يقوم المكتب بعد علمه بوقوع حادث لطائرة أجنبية في إقليم المملكة بالإبلاغ عنه في أقرب فرصة لكل من:

١- الدولة المسجلة فيها الطائرة أو سلطة تسجيل العلامة العامة.

٢- دولة المشغل إذا كانت غير دولة تسجيل الطائرة.

٣- الدولة المصممة.

٤- الدولة الصانعة .

٥- الدولة التي أصابها الضرر من الحادث.

٦- المنظمة الدولية للطيران المدني.

المادة العاشرة بعد المائة: واجبات السلطات المحلية

على السلطات المحلية عند وقوع حادث طيران في منطقة اختصاصها أن تمنع الطائرة عن الطيران، وأن تحافظ عليها وعلى أجزائها وجميع موجوداتها، أو حطامها، وعدم تحريكها من موضعها إلا بقصد إنقاذ الأرواح، أو المحافظة على الأشياء الثمينة، أو البريد، أو مقاومة الحرائق، أو إذا شكلت الطائرة، أو حطامها خطراً على الملاحة الجوية، أو على وسائل النقل الأخرى، وذلك لحين وصول لجنة التحقيق وصدور تعليماتها في هذا الشأن، وفي جميع الأحوال يفضل - كلما أمكن ذلك - تصوير الطائرة، أو الحطام قبل نقله كلياً، أو جزئياً، أو تعديل وضعه.

المادة الحادية عشرة بعد المائة: سلطة تقرير إجراء التحقيق وصلاحيات لجانه

يقرر مجلس الإدارة عند وقوع حادث طيران في إقليم المملكة أو فوق أعالي البحار أو فوق الأراضي غير المملوكة لإحدى الدول لطائرة سعودية أو لطائرة أجنبية يشغلها سعودي، إجراء

تحقيق في ظروفه وأسبابه على ضوء المعلومات المبدئية المتوافرة عن الحادث، كما له أن يقرر عدم السير قدماً في التحقيق اكتفاء بما تجمع من معلومات وتحدد اللائحة صلاحيات لجان التحقيق.

المادة الثانية عشرة بعد المائة: اشتراك ممثلي الدول في التحقيق

١- عند وقوع حادث لطائرة سعودية أو لطائرة أجنبية يشغلها سعودي في إقليم المملكة أو فوق أعالي البحار أو فوق أراض غير مملوكة لدولة ما، يجوز للمكتب أن يطلب من الدول والجهات التي تحددها اللائحة تعيين ممثلين معتمدين عنها للاشتراك في التحقيق الفني في الحادث بصفة مراقبين.

٢- عند وقوع حادث لطائرة أجنبية يشغلها أجنبي في إقليم المملكة، فإنه يحق لكل من الدول والجهات التي تحددها اللائحة أن تعين ممثلاً معتمداً للاشتراك في التحقيق وله أن يستعين بواحد أو أكثر من المستشارين.

٣- تحدد اللائحة حقوق ممثلي الدول والجهات المشتركة في التحقيق.

المادة الثالثة عشرة بعد المائة: معاونة السلطات المحلية للجان التحقيق

على سلطات الأمن والجهات الإدارية - كل فيما يخصه - اتخاذ الإجراءات اللازمة لتسهيل أعمال لجان التحقيق، وخاصة تزويدها بجميع الأوراق الرسمية التي تعدها عن الحادث، وعليها القيام بأعمال الإنقاذ والإسعاف ونقل المصابين وإخماد الحرائق وانتشال الجثث، مع المحافظة على آثار الحادث، كما يكون عليها تنفيذ ما يصدر عن لجان التحقيق من تعليمات تيسر لها أداء وظيفتها.

المادة الرابعة عشرة بعد المائة: تقرير لجنة التحقيق

ترفع لجنة التحقيق تقارير مبدئية ونهائية عن الحادث والأسباب والظروف التي أحاطت به إلى المكتب، وتحدد اللائحة الدول والجهات المعنية التي تبلغ بالتقارير بعد اعتمادها من مجلس الإدارة والسماح بنشرها، وذلك وفقاً لأحكام المعاهدات الدولية.

المادة الخامسة عشرة بعد المائة: ملحوظات الدول على مشروع التقرير

النهائي

يحدد المكتب الجهات التي يجوز أن ترسل لها مشروع التقرير الذي أعدته لجنة التحقيق في حادث الطيران الذي وقع لطائرة أجنبية في إقليم المملكة وفقاً لأحكام المعاهدات الدولية لمعرفة ملحوظاتها على التقرير إن وجدت، قبل أن تقوم بنشر التقرير النهائي عن الحادث، وتحدد اللائحة الإجراءات التي تتخذها لجنة التحقيق حيال مشروع التقرير المرسل للجهات المعنية، وما يلزمها اتخاذه إذا كان الحادث ناجماً عن جريمة أو يشتهبه في ذلك.

المادة السادسة عشرة بعد المائة: إعادة التحقيق في الحوادث

يجوز للمكتب أن يقرر إعادة التحقيق في حوادث الطيران بقرار مسبب إذا ظهرت بيانات جوهرية أو أدلة جديدة لم تكن متاحة للجنة التحقيق وتؤثر في النتيجة التي وصل إليها التحقيق السابق.

المادة السابعة عشرة بعد المائة: حجية وقائع التقرير النهائي

تعد الوقائع التي شملها التقرير النهائي الذي تضعه لجنة التحقيق في حادث الطائرة صحيحة حتى يتم إثبات عكسها.

المادة الثامنة عشرة بعد المائة: الاشتراك في لجان التحقيق في الخارج

في حالة وقوع حادث لطائرة مدنية سعودية أو لطائرة أجنبية يشغلها شخص يحمل الجنسية السعودية أو أصيب أشخاص يحملون الجنسية السعودية نتيجة حادث لطائرة أجنبية في إقليم دولة أجنبية، يجب على المكتب إيفاد ممثل معتمد للمملكة والمستشارين اللازمين للاشتراك في التحقيق الذي تجريه السلطات المختصة في هذه الدولة وعليه تقديم تقرير عن اشتراكه في هذا التحقيق.

المادة التاسعة عشرة بعد المائة: التحقيق في حوادث الطيران المدني والعسكري

إذا وقع حادث طيران يتعلق بطائرة عسكرية وأخرى مدنية في إقليم المملكة يكوّن مجلس الإدارة لجنة تحقيق مشتركة من المكتب والقوات الجوية الملكية السعودية ومن يرى الاستعانة بهم من غير هاتين الجهتين للتحقيق في الحادث، وترفع اللجنة تقريراً مفصلاً عن الحادث وأسبابه إلى المجلس لاعتماده وتقرير نشره من عدمه.

الباب التاسع

البحث والإنقاذ

المادة العشرون بعد المائة: المقصود بالبحث والإنقاذ

يقصد بالبحث والإنقاذ كل معونة تقدم -ولو بمجرد الإعلان- لطائرة تتعرض للهلاك أو يهددها خطر أو صعوبات أو يقوم شك أو خوف على سلامتها، ويشمل ذلك المعونة التي تقدم لمن على متنها.

المادة الحادية والعشرون بعد المائة: تنظيم البحث والإنقاذ

الهيئة هي الجهة المسؤولة عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ للحوادث الجوية في المناطق المختلفة بإقليم المملكة، وعلى جميع السلطات والجهات ذات العلاقة التنسيق معها في ذلك، وتحدد اللائحة قواعد البحث والإنقاذ.

المادة الثانية والعشرون بعد المائة: الالتزام بتقديم معونة البحث والإنقاذ

١- يجب على مالك أي طائرة أو مشغلها أو قائدها القيام بعمليات البحث والإنقاذ التي تطلبها منه الهيئة عندما تقتضي الضرورة ذلك متى كانت إمكانيات الطائرة تسمح بذلك.

٢- لا يجوز لأي شخص أو جهة الامتناع عن تقديم أي معونة للإنقاذ، ولا يجوز لأي منهما الامتناع عن البحث متى طلبت السلطات المختصة منه ذلك أو كانت طبيعة عملة تمكنه من تقديم مثل هذه المعونة.

المادة الثالثة والعشرون بعد المائة: السماح بدخول المناطق المحظورة

على السلطات المختصة أن تسمح للأشخاص والآليات والمعدات بما فيها الطائرات والسفن التي تقوم بعمليات البحث والإنقاذ بدخول أي منطقة محظورة إذا كانت الطائرة موجودة في هذه المنطقة أو وقع الحادث فيها، على أن تجرى هذه العمليات تحت إشراف الهيئة.

المادة الرابعة والعشرون بعد المائة: السماح بالدخول المؤقت للمملكة

على السلطات المختصة أن تسمح للأشخاص والمعدات والطائرات التي تراها الهيئة لازمة لعمليات البحث والإنقاذ بالدخول فوراً وبصفة مؤقتة إلى إقليم المملكة للمشاركة في هذه العمليات.

المادة الخامسة والعشرون بعد المائة: التعاون مع الدول الأخرى

يجوز للهيئة اقتراح الترتيبات اللازمة للتنسيق والتعاون مع الدول الأخرى وبخاصة الدول المجاورة للمملكة فيما يتعلق بالبحث والإنقاذ، ويجب أن ترفع هذه الترتيبات التي يتم التوصل إليها إلى مجلس الإدارة لاعتمادها.

المادة السادسة والعشرون بعد المائة: المحافظة على آثار الحادث

لا يجوز لأي شخص إزالة أي جزء أو أي قطعة من أجزاء الطائرة محل الحادث أو تشويه أي أثر من آثار الحادث إلا إذا كان ذلك ضرورياً لأعمال الإنقاذ أو بموافقة من الهيئة، وعلى وحدات البحث والإنقاذ والحراسة مراقبة تطبيق ذلك حتى يتم استكمال المعلومات الضرورية للتحقيق في الحادث.

المادة السابعة والعشرون بعد المائة: التعويض عن عمليات البحث والإنقاذ

١- كل معونة بحث وإنقاذ تقدم من قبل الأشخاص وفقاً لأحكام هذا الباب تعطي الحق في استرداد النفقات الناتجة عن عمليات المعونة وفي التعويض عن الأضرار التي وقعت أثناء تلك العمليات أو التي كانت نتيجة مباشرة لها.

٢- مع مراعاة مبدأ المعاملة بالمثل، لا تسري أحكام الفقرة (١) من هذه المادة على أي معونة تقدمها أجهزة أو سلطات المملكة.

المادة الثامنة والعشرون بعد المائة: الحد الأقصى للنفقات والتعويضات

لا يجوز أن تزيد النفقات والتعويضات المشار إليها في المادة (السابعة و العشرين بعد المائة) من هذا النظام، على قيمة الطائرة قبل وقوع الحادث مباشرة.

المادة التاسعة والعشرون بعد المائة: التزام المشغل بدفع التعويض

يلتزم مشغل الطائرة المعانة بدفع نفقات معونة البحث والإنقاذ والتعويضات والمكافآت المستحقة بمقتضى هذا النظام، حتى ولو كانت الطائرة ملكاً لمن قدم المعونة.

المادة الثلاثون بعد المائة: مكافآت البحث والإنقاذ

يضع مجلس الإدارة القواعد التي تنظم صرف مكافآت البحث وإنقاذ الأشخاص والطائرة والممتلكات.

المادة الحادية والثلاثون بعد المائة: دعاوى البحث والإنقاذ

يختص ديوان المظالم بالدعاوى الناشئة عن البحث والإنقاذ عند وقوع الحادث في المملكة أو في أعالي البحار أو في مكان غير خاضع لسيادة أي دولة، وذلك في إحدى الحالات الآتية:

١- إذا كانت الطائرة التي تم البحث عنها أو إنقاذها مسجلة في المملكة.

٢- إذا كان المدعي يحمل جنسية المملكة.

٣- إذا كانت الطائرة التي تم البحث عنها أو إنقاذها موجودة في إقليم المملكة.

المادة الثانية والثلاثون بعد المائة: عدم سماع الدعوى

لا تسمع الدعوى الناشئة عن البحث والإنقاذ بعد انقضاء سنتين من تاريخ الانتهاء من البحث والإنقاذ.

الباب العاشر

المسؤوليات والضمانات المتعلقة بتشغيل الطائرة

الفصل الأول

مسؤولية الناقل الجوي

المادة الثالثة والثلاثون بعد المائة: تعريفات

يُقصد بالعبارات والمصطلحات الآتية أينما وردت في هذا الفصل المعاني المبينة أمامها ما لم يقتض السياق خلاف ذلك:

الناقل الجوي: الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي حسب الأحوال وفقاً لعقد النقل الجوي واتفاقية جوادا لاخارا لعام ١٩٦١م.

معاهدة مونتريال: اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي المحررة في مونتريال في ١٩٩٩/٥/٢٨م.

المادة الرابعة والثلاثون بعد المائة: طبيعة مسؤولية الناقل الجوي

تكون مسؤولية الناقل الجوي في علاقته مع الراكب أو شاحن البضائع والمرسل إليه مسؤولية تعاقدية وفقاً لعقد النقل الجوي المبرم مع كل منهما وتخضع لأحكام المعاهدات الدولية المنضمة إليها المملكة، وأحكام هذا النظام، والأنظمة الأخرى، والتعليمات المطبقة.

المادة الخامسة والثلاثون بعد المائة: تطبيق المعاهدات الدولية

تطبق المعاهدات الدولية المنضمة إليها المملكة على النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والأمتعة والبضائع.

المادة السادسة والثلاثون بعد المائة: المسؤولية عن إلقاء الأمتعة والبضائع

يكون الناقل الجوي مسؤولاً تجاه الركاب والشاحنين والمرسل إليهم عن إلقاء الأمتعة والبضائع المشحونة أثناء الطيران حتى ولو كان لا بد من إلقائها لنجاة الطائرة أو الركاب.

المادة السابعة والثلاثون بعد المائة: المسؤولية عن إنزال الركاب

لا يكون الناقل مسؤولاً إذا اضطر قائد الطائرة إلى إنزال أو تسليم أي راكب يخل بالنظام على متن الطائرة، أو يشكل خطراً على سلامة الطائرة أو الركاب، أو تم إنزاله تنفيذاً لتعليمات السلطات المختصة.

المادة الثامنة والثلاثون بعد المائة: التأكد من حيازة المستندات اللازمة

- ١- يجب على كل ناقل جوي في إقليم المملكة التحقق من استيفاء الركاب والبضائع للمستندات والوثائق اللازمة للدخول إلى المملكة أو الخروج منها إلى المطار المقصود.
- ٢- تسري أحكام الفقرة (١) من هذه المادة على النقل الجوي الداخلي عند الاقتضاء.
- ٣- يتحمل الناقل الجوي المسؤولية التي قد تنجم عن التقصير في تنفيذ ما جاء في الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة.

المادة التاسعة والثلاثون بعد المائة: اعتماد أحكام شروط النقل الجوي

يجب على كل ناقل جوي وطني أو أجنبي يعمل في إقليم المملكة أن يقدم نسخة من أحكام شروط النقل الجوي التي يطبقها في إقليم المملكة إلى الهيئة لاعتمادها.

الفصل الثاني

المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض

المادة الأربعون بعد المائة: تعريف (الطائرة في حالة طيران)

عند تطبيق أحكام هذا الفصل، تعد الطائرة في حالة طيران منذ اللحظة التي يبدأ فيها استخدام القوة المحركة لغرض الإقلاع الفعلي حتى اللحظة التي يتم فيها الهبوط، وتبدأ هذه الحالة بالنسبة للطائرات الأخف من الهواء منذ لحظة انفصالها عن الأرض حتى لحظة إعادة تثبيتها عليها.

المادة الحادية والأربعون بعد المائة: حالات التعويض عن الضرر

١- لكل من أصيب بضرر على سطح الأرض في إقليم المملكة الحق في الحصول على تعويض من مشغل الطائرة بمجرد ثبوت أن الضرر قد نشأ مباشرة من الطائرة وهي في حالة طيران أو من شخص أو شيء سقط منها، ويعد الضرر الواقع على السفينة أو الطائرة المسجلة في المملكة وهي في أعالي البحار كأنه وقع في إقليم المملكة.

٢- يستثنى من أحكام الفقرة (١) من هذه المادة، حالات الضرر الآتية التي تخضع لأحكام الأنظمة والقواعد الأخرى المطبقة:

أ- الضرر الذي يصيب الغير على سطح الأرض في المملكة إذا كان غير مباشر لحادث الطائرة الذي وقع أو الذي ينشأ من مجرد مرور الطائرة في الفضاء الجوي وفقاً لقواعد الحركة الجوية المعمول بها.

ب- الضرر الذي يصيب طائرة في حالة طيران أو يصيب الأشخاص أو الأموال الموجودة على متن الطائرة.

ج- الضرر الذي يحدث على سطح الأرض إذا كانت المسؤولية عن هذا الضرر ينظمها عقد بين المتضرر والمشغل أو الشخص الذي له حق استعمال الطائرة عند وقوع الضرر، أو تنظمه تشريعات العمل السارية على عقود العمل المبرمة بين هؤلاء الأشخاص.

د- الأضرار الناجمة من الطائرات المستخدمة في الخدمات الحربية والجمارك والشرطة.

هـ- الأضرار النووية.

٣- يتم دفع التعويض المشار إليه في الفقرة (١) من هذه المادة بالعملة الوطنية للمملكة.

المادة الثانية والأربعون بعد المائة: المسؤول عن الضرر

١- يكون مشغل الطائرة مسؤولاً عن التعويض المشار إليه في المادة (الحادية والأربعين بعد المائة) من هذا النظام، سواء أكان يستعمل الطائرة بنفسه أو بواسطة تابعيه ووكلائه أثناء ممارستهم لوظائفهم، حتى ولو كان ذلك غير داخل في نطاق اختصاصاتهم، فإذا توفي المستثمر تسري هذه المسؤولية في مواجهة من يخلفه في التزاماته.

٢- يعد المالك أو المستأجر المسجلة باسمه الطائرة مشغلاً لها، ويكون مسؤولاً بصفته هذه، إلا إذا أثبت خلال إجراءات تحديد مسؤوليته أن شخصاً آخر غيره هو المشغل، وعليه في هذه الحالة أن يبادر بقدر ما تسمح به إجراءات التقاضي باتخاذ الإجراءات اللازمة لإدخال هذا الأخير طرفاً في الدعوى.

٣- لا تؤثر أحكام هذا الفصل على حق الشخص المسؤول في الرجوع على الغير.

المادة الثالثة والأربعون بعد المائة: المسؤولية التضامنية

١- يكون الشخص الذي له حق استعمال الطائرة لمدة تقل عن أربعة عشر يوماً مسؤولاً بالتضامن مع الشخص الذي خوله هذا الحق في دفع التعويض عن الأضرار الموجبة للتعويض المشار إليه في المادة (الحادية والأربعين بعد المائة) من هذا النظام.

٢- إذا استعمل شخص طائرة بغير رضا مشغلها، فإن هذا المشغل - ما لم يثبت أنه قد اتخذ من جانبه العناية اللازمة لتفادي هذا الاستعمال - يكون مسؤولاً بالتضامن مع من استعملها بغير رضاه عن الأضرار المبررة للتعويض، ويكون كل منهما ملتزماً بهذا التعويض وفقاً للشروط الواردة في هذا الفصل وحدود المسؤولية المقررة فيه.

المادة الرابعة والأربعون بعد المائة: الإعفاء من المسؤولية وتخفيضها

١- لا يلتزم الشخص المسؤول وفقاً لأحكام هذا الفصل بتعويض الضرر الذي يقع في الأحوال الآتية:

- أ- إذا كان الضرر قد نتج مباشرة عن نزاع مسلح أو لاضطرابات مدنية.
- ب- إذا كان هذا الشخص قد منع من استعمال الطائرة بأمر السلطات العامة.
- ج- إذا ثبت أن الضرر قد نجم عن خطأ أو إهمال أو امتناع المتضرر أو تابعيه أو وكلائه.
- ٢- إذا أثبت الشخص المسؤول أن المتضرر أو أياً من تابعيه أو وكلائه قد ساهموا في وقوع الضرر، فإن التعويض يخفض بنسبة مساهمتهم.
- ٣- لا يكون هناك محل للإعفاء من المسؤولية أو تخفيفها في حالة خطأ تابعي المتضرر أو وكلائه إذا أثبت المتضرر أنهم كانوا يعملون خارج حدود صلاحياتهم.

المادة الخامسة والأربعون بعد المائة: اشتراك الطائرات في إحداث الضرر

إذا نشأ ضرر للغير على سطح الأرض يستحق عنه تعويضاً نتيجة تصادم طائرتين أو أكثر في حالة طيران، أو بسبب إعاقة إحدهما سير الأخرى، أو إذا نشأ مثل هذا الضرر من طائرتين أو أكثر، فتعد كل طائرة متسببة في وقوع الضرر، ويكون مشغل كل منهما مسؤولاً بنسبة خطئه أو خطأ تابعيه وفقاً لأحكام هذا الفصل.

المادة السادسة والأربعون بعد المائة: الحد الأقصى للمسؤولية

تطبق الحدود القصوى لمبالغ التعويض المستحقة عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض في إقليم المملكة وفقاً لأحكام المعاهدات الدولية وتعديلاتها المنضمة إليها المملكة.

المادة السابعة والأربعون بعد المائة: المسؤولية غير المحدودة عن الضرر

مع مراعاة المعاهدات الدولية المنضمة إليها المملكة:

تكون مسؤولية المشغل وفقاً لأحكام هذا الفصل غير محدودة إذا أثبت المتضرر أن الضرر قد نجم عن فعل أو امتناع متعمد من قبل المشغل أو تابعيه أو وكلائه بقصد إحداث الضرر، أو كان ذلك الضرر نتيجة رعونة مع علم باحتمال وقوعه، وعلى المتضرر بالنسبة للتابعين أو الوكلاء إثبات أنهم قد ارتكبوا الفعل أو الامتناع أثناء قيامهم بوظائفهم وفي حدود اختصاصاتهم. إذا استولى شخص على طائرة بطريقة غير مشروعة واستعملها دون رضا من له حق استعمالها كانت مسؤوليته غير محدودة.

المادة الثامنة والأربعون بعد المائة: حدود المسؤولية في حالة تعدد المسؤولين

١- مع مراعاة أحكام المادة (السابعة والأربعين بعد المائة) من هذا النظام، إذا تعدد المسؤولون عن الضرر وفقاً لأحكام هذا الفصل، فليس للمتضررين الحق في الحصول على تعويض إجمالي يزيد على الحد الأعلى للتعويض الذي قد يحكم به على مسؤول واحد.

٢- عند تطبيق أحكام المادة (الخامسة والأربعين بعد المائة) من هذا النظام، يكون للمتضرر الحق في الحصول على تعويض لا يتجاوز مجموع الحدود القصوى للطائرات التي ساهمت في وقوع الضرر، ومع ذلك فإن أي مستثمر لا يكون مسؤولاً عن دفع تعويض يتجاوز الحد الأقصى المقرر لطائراته ما لم تكن مسؤوليته غير محدودة طبقاً لأحكام المادة (السابعة والأربعين بعد المائة) من هذا النظام.

المادة التاسعة والأربعون بعد المائة: تجاوز التعويضات المستحقة لحدود

المسؤولية

إذا تجاوز مجموع مبالغ التعويضات المقررة الحد الأقصى للمسؤولية المقررة وفقاً لأحكام المادة (السادسة والأربعين بعد المائة) من هذا النظام، تطبق القواعد الآتية:

١- إذا كانت المسؤولية المعينة عن الوفاة أو الإصابات البدنية، فلا يجوز أن تتجاوز مبالغ التعويض الحدود المعينة لها عن كل شخص توفي أو أصيب.

٢- إذا كانت التعويضات مخصصة لحالات الوفاة أو الإصابات البدنية فقط أو لحالات الأضرار بالأموال وحدها، فتخفص مبالغ التعويضات بنسبة المبالغ المخصصة لكل منها.

٣- إذا كانت التعويضات مخصصة معاً لحالات الوفاة أو الإصابات البدنية، وكذلك لحالات الأضرار بالأموال، فتخصص مبالغ التعويضات الإجمالية المعدة للتوزيع لتغطية نسب تعويضات حالات الوفاة أو الإصابات البدنية، وإذا تبقى شيء من مبالغ التعويضات الإجمالية المعدة للتوزيع يتم توزيعها بنسبة التعويضات عن الأضرار بالأموال.

المادة الخمسون بعد المائة: دعاوى التعويض

١- يجب على الشخص المتضرر رفع دعوى التعويض على مشغل الطائرة المسؤول أو إعلانه بما خلال ستة أشهر من يوم وقوع الحادث الذي سبب الضرر، وإلا انحصر حقه في التعويض في الجزء الباقي من التعويض المسؤول عنه المستثمر بعد الوفاء بجميع المطالبات التي قدمت خلال هذه المدة.

٢- لا تسمع دعوى التعويض بانقضاء عامين من يوم وقوع الحادث الذي نتج عنه الضرر.
٣- تحدد المحكمة المختصة في المملكة قبول النظر في دعوى التعويض من عدمه بعد انقضاء المدة المحددة في الفقرة (٢) من هذه المادة استناداً إلى الأسباب المقدمة في الدعوى، على أنه في جميع الأحوال لا تقبل الدعوى بعد انقضاء ثلاثة أعوام من اليوم الذي وقع فيه الحادث الذي نتج عنه الضرر.

المادة الحادية والخمسون بعد المائة: الجهة المختصة بنظر دعاوى التعويض

١- تقام دعوى التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض في إقليم المملكة، وكذا الأضرار التي تقع على السفن والطائرات السعودية في أعالي البحار أمام ديوان المظالم.

٢- يجوز الاتفاق بين واحد أو أكثر من المدعين، وواحد أو أكثر من المدعى عليهم، على إقامة الدعوى أمام محاكم أي دولة أخرى أو أن يعرضوا النزاع على هيئة تحكيم في إقليم المملكة أو أي دولة أخرى.

٣- إذا رفعت دعوى التعويض أمام ديوان المظالم فعليه التأكد من أن المدعى عليه وجميع الخصوم الآخرين أولي الشأن قد تم إعلانهم بكل إجراء يخصهم، وأنه قد تهيأت لهم فرص عادلة وملائمة للدفاع عن مصالحهم.

المادة الثانية والخمسون بعد المائة: تغطية المسؤولية عن الأضرار

مع مراعاة الأحكام المقررة في هذا الباب، يجب على كل مشغل لطائرة تعمل في إقليم المملكة أن يؤمن لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تحدثها اللائحة.

الباب الحادي عشر

الجرائم والأفعال التي ترتكب ضد أمن الطيران المدني وسلامته

الفصل الأول

تحديد الجرائم والأفعال

المادة الثالثة والخمسون بعد المائة: تطبيق المعاهدات الدولية

تطبق على الجرائم والأفعال التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني والطائرات أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية بهذا الشأن التي وافقت عليها المملكة، وأحكام الأنظمة المطبقة في المملكة.

المادة الرابعة والخمسون بعد المائة: تحديد الجرائم

١- يُعد مرتكباً للجريمة أي شخص يشرع في ارتكاب أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية أو يشارك شخصاً آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل:

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

ب- أن يدمر طائرة في الخدمة، أو يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحتمل أن يعرض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر.

ج- أن يقوم بأي وسيلة كانت بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة يحتمل أن يدمر هذه الطائرة أو أن يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحدث بها تلفاً يحتمل أن يعرض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر.

د- أن يدمر أو يتلف تسهيلات أو منشآت الملاحة الجوية أو أن يتدخل في تشغيلها إذا كان من شأن أي من هذه الأفعال احتمال تعرض سلامة الطائرات وهي في حالة طيران للخطر.

هـ- أن يستولي على معدات خدمات تسهيلات الملاحة الجوية أو أي أجهزة أو آلات أو أسلاك تكون لازمة لتأمين سلامة الطيران أو متصلة بها.

و- أن يبلغ معلومات يعرف أنها غير صحيحة ويعرض بذلك سلامة الطائرة للخطر.

٢- يُعد مرتكباً لجريمة، أي شخص يشرع في ارتكاب أو يرتكب عمداً ودون حق مشروع باستعمال أي أداة أو مادة أو سلاح أو يشارك شخصاً آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل وفقاً لما يأتي:

أ- أن يقوم بفعل من أفعال العنف ضد شخص في مطار يخدم الطيران المدني ويسبب هذا الفعل أو يحتمل أن يسبب إصابة جسيمة أو وفاة.

ب- أن يدمر أو يتلف تلفاً جسيماً تجهيزات ومرافق مطار يخدم الطيران المدني أو طائرات ليست في الخدمة تكون موجودة فيه أو أن يعيق الخدمات بالمطار إذا كان مثل هذا الفعل يعرض أو يحتمل أن يعرض سلامة المطار للخطر.

٣- يُعد مرتكباً لجريمة، كل شخص على متن طائرة في حالة طيران يشرع في القيام أو يقوم دون حق مشروع بالقوة أو التهديد باستعمال القوة أو بأي صورة من صور الإكراه، بالاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها، أو يشترك مع شخص آخر يشرع أو يرتكب هذا الفعل.

٤- يُعد مرتكباً لجريمة، كل من يقوم بأحد الأفعال الآتية على متن طائرة مدنية:

أ- الاعتداء أو الترهيب أو التهديد بدنياً أو بالقول ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة، مما يؤثر على أداء مهام هذا الشخص أو يقلل من قدرته على الاضطلاع بتلك المهام.

ب- رفض اتباع التعليمات القانونية التي يصدرها قائد الطائرة أو أحد أعضاء طاقم الطائرة

بالياباة عنه لغرض تأمين سلامة الطائرة أو أي من الأشخاص أو الممتلكات المحمولة على متنها

أو لغرض الحفاظ على النظام والانضباط على متن الطائرة.

٥- يعد مرتكباً لجريمة، كل من يقوم على متن طائرة مدنية بفعل ينطوي على عنف بدني ضد

شخص، أو الاعتداء أو التحرش أو المضايقة الجنسية ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة أو ركبها.

٦- يُعد مرتكباً لجريمة، كل من يقوم بأحد الأفعال الآتية على متن طائرة مدنية، بما يمس سلامة

الطائرة أو سلامة أي شخص على متنها، أو إذا كان ذلك الفعل يخل بالنظام والانضباط على

متن الطائرة:

أ- الاعتداء أو الترهيب أو التهديد، بدنياً أو بالقول، ضد شخص آخر.

ب- التسبب عمداً في تلف أو تدمير ممتلكات.

ج- الثمالة بتأثير تناول المشروبات الكحولية أو تعاطي العقاقير المخدرة.

٧- يعد مرتكباً لجريمة، كل من يقوم بسرقة أي من ممتلكات الطائرة أو ممتلكات الأشخاص

الموجودين على متنها.

المادة الخامسة والخمسون بعد المائة: المخالفات التي ترتكب على متن

الطائرة المدنية

يعد مخالفاً كل من يقوم بارتكاب أحد الأفعال الآتية على متن طائرة مدنية:

- أ- عدم الامتناع عن التدخين، أو التدخين في دورة المياه، أو في مكان آخر.
- ب- العبث بجهاز الكشف عن الدخان أو غير ذلك من الأجهزة المتعلقة بالسلامة الموجودة على متن الطائرة.
- ج- تشغيل أي أجهزة إلكترونية محمولة عندما يكون ذلك محظوراً.
- د- رفض الجلوس في المقعد المخصص أو رفض ربط الحزام.

المادة السادسة والخمسون بعد المائة: اعتبار الطائرة في حالة طيران أو في

الخدمة

- ١- تعد الطائرة في حالة طيران، في أي وقت منذ اللحظة التي يتم فيها إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من هذه الأبواب من أجل مغادرة الركاب لها، وفي حالة الهبوط الاضطراري يستمر اعتبار الطائرة في حالة طيران حتى تتولى السلطة المختصة مسؤوليتها عن الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال.
- ٢- تعد (الطائرة في الخدمة) منذ بدء إعداد الطائرة للطيران بواسطة عمال الخدمات الأرضية أو بواسطة طاقم الطائرة للقيام برحلة معينة حتى مضي أربع وعشرين ساعة على آخر هبوط للطائرة، وعلى أي حال تمتد فترة الخدمة طوال كل المدة التي تعد فيها الطائرة في حالة طيران على الوجه المحدد في الفقرة (١) من هذه المادة.

المادة السابعة والخمسون بعد المائة: سلطات قائد الطائرة وطاقمها

يجوز لقائد الطائرة، إذا اعتقد لأسباب معقولة أن شخصاً على متن الطائرة -وهي في حالة طيران- قد ارتكب أو يشرع في ارتكاب إحدى الجرائم المنصوص عليها في هذا الباب أو أي فعل يعرض أو قد يعرض للخطر سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال على متنها أو يعرض للخطر حسن النظام والضبط على متنها، أن يتخذ تجاه هذا الشخص ما يراه من تدابير ضرورية ووقائية بما فيها تقييد الحرية.

٢- يجوز لقائد الطائرة أن يأمر باقي أعضاء الطاقم أو يأذن لهم بمعاونته في اتخاذ التدابير المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة، كما يجوز له أن يطلب تلك المعونة من الركاب أو يأذن لهم بها، إلا أنه لا يجوز له إجبارهم على ذلك.

٣- لقائد الطائرة أن يطلب من السلطات المختصة في الدولة التي تهبط الطائرة في إقليمها إنزال الشخص المشار إليه في الفقرة (١) من هذه المادة، مع بيان الأسباب المسوغة لذلك.

٤- إذا رأى قائد الطائرة تسليم شخص على متن الطائرة بسبب خطورة الجريمة التي ارتكبها، فعليه إخطار سلطات الدولة التي تهبط الطائرة في إقليمها بأسرع وقت ممكن مع بيان الأسباب، وعليه أن يقدم عند الهبوط عناصر الإثبات والمعلومات المتوافرة لديه.

الفصل الثاني

صلاحيات وواجبات السلطات

المادة الثامنة والخمسون بعد المائة: السيطرة على الطائرة واستكمال رحلتها

يجب على السلطات المختصة في المملكة في حالة ارتكاب إحدى الجرائم الواردة في المادة (الرابعة والخمسين بعد المائة) من هذا النظام، أو ارتكاب فعل يعرض أو قد يعرض للخطر سلامة طائرة في حالة طيران أو الأشخاص أو الأموال التي على متنها، أن تتخذ الإجراءات الآتية:

١- إعادة السيطرة على الطائرة لقائدها أو المحافظة على سيطرته عليها.

٢- إعادة الطائرة التي هبطت في المملكة والبضائع التي على متنها إلى الأشخاص الذين لهم الحق في حيازتها قانوناً، والسماح لركاب وطاقم الطائرة بمواصلة رحلتهم بأسرع ما يمكن.

المادة التاسعة والخمسون بعد المائة: إنزال المتهم أو تسليمه

على السلطات المختصة في المملكة أن تسمح لقائد الطائرة بإنزال أي شخص أو تسليمه وفقاً لأحكام المادة (السابعة والخمسين بعد المائة) من هذا النظام.

المادة الستون بعد المائة: الإجراءات القانونية

يجب على السلطات المختصة في المملكة - عند تسليم أي متهم وفقاً لأحكام المادة (السابعة والخمسين بعد المائة) من هذا النظام أو إذا وجد المتهم في إقليم المملكة - أن تقوم باتخاذ الإجراءات القانونية الآتية وفقاً للأنظمة والقواعد المطبقة:

- ١- احتجاز هذا الشخص للفترة اللازمة لإتمام الإجراءات القضائية أو إجراءات تسليمه لدولة أخرى، مع السماح للشخص بالاتصال فوراً بأقرب ممثل مختص للدولة التي يحمل جنسيتها.
- ٢- إجراء تحقيق فوري في الحادث للتحقق من ارتكابه جريمة تدخل في الاختصاص القضائي لمحاكم المملكة وتقديمه للمحاكمة إذا ثبت هذا الاختصاص القضائي.
- ٣- إبعاد أو تسليم المتهم إلى الدولة التي يحمل جنسيتها أو دولة إقامته الدائمة أو الدولة التي بدأ منها رحلته الجوية إذا كانت الجريمة لا تدخل في الاختصاص القضائي للمملكة.

المادة الحادية والستون بعد المائة: عدم قبول الشخص

لا يعد إنزال شخص أو تسليمه وفقاً لأحكام المادة (السابعة والخمسين بعد المائة) والمادة (التاسعة والخمسين بعد المائة) من هذا النظام أو احتجازه أو محاكمته وفقاً لأحكام المادة (الثانية والسبعين بعد المائة) من هذا النظام، بمثابة قبول دخوله إلى إقليم المملكة، ويجوز للسلطات المختصة إبعاده، أو إعادته إلى الدولة التي يحمل جنسيتها أو إلى دولة إقامته الدائمة أو الدولة التي بدأ منها رحلته الجوية.

الباب الثاني عشر

العقوبات والجزاءات

المادة الثانية والستون بعد المائة: صفة الضبط القضائي

يكون لممثلي الهيئة الذين يحددهم رئيس الهيئة صلاحية ضبط مخالقات أحكام هذا النظام، أو لائحته، أو القرارات، أو التعليمات، أو القواعد المنفذة لها.

المادة الثالثة والستون بعد المائة: الجزاءات التي توقعها الهيئة

مع عدم الإخلال بالعقوبات المقررة وفقاً لأحكام هذا النظام والأنظمة الأخرى المطبقة في المملكة، يكون للهيئة أن تتخذ أيّاً من الإجراءات الآتية في حالة مخالفة أحكام هذا النظام، أو لائحته، أو القرارات، أو التعليمات الصادرة في شأنه:

١- تعليق الإجازة أو الترخيص أو التصريح الصادر منها للمشغل أو للطائرة لمدة محدودة أو إلغاؤها.

٢- تعليق مفعول شهادة صلاحية الطائرة للطيران الصادرة أو المعتمدة منها لمدة محدودة، أو سحبها نهائياً.

٢- تعليق مفعول إجازة الطيران أو أي إجازة أخرى صادرة أو معتمدة منها لمدة محدودة، أو سحبها نهائياً.

٤- منع الطائرة من الطيران لمدة محدودة أو إجبارها على الهبوط بعد إنذارها.

٥- منع قائد الطائرة الأجنبية من الطيران في إقليم المملكة لمدة محدودة، أو منعه بصفة دائمة.

٦- تعليق التراخيص أو التصاريح أو الإجازات الصادرة منها لمدة محدودة، أو سحبها نهائياً.

٧- غلق مكاتب شركات الطيران أو شركات ووكالات الشحن الجوي أو الخدمات الأرضية للطيران التي تعمل بدون ترخيص أو بعد انتهاء مدته أو سحبه أو إلغائه.

المادة الرابعة والستون بعد المائة: منع أو وقف أو إزالة المخالفات

مع عدم الإخلال بتوقيع العقوبات المقررة، للهيئة أن تتخذ الإجراءات اللازمة لمنع، أو وقف، أو إزالة المخالفات التي تقع مخالفة لأحكام الفصل الثاني من الباب الثالث من هذا النظام، مع إلزام المخالف بدفع جميع النفقات التي تتكبدها هذه السلطات في سبيل ذلك.

المادة الخامسة والستون بعد المائة: عقوبات التشغيل بدون ترخيص أو تصريح أو إجازة.

يُعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تزيد على مائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من قام بتشغيل أي طائرة أو شركة أو وكالة أو بأي عمليات جوية تخضع لأحكام هذا النظام دون الحصول على الترخيص أو التصريح أو الإجازة اللازمة من الهيئة، أو استمر في التشغيل بعد وقف هذا الترخيص أو التصريح أو الإجازة أو سحبها أو إلغائها.

المادة السادسة والستون بعد المائة: عقوبة الأفعال التي تعرض سلامة الطيران للخطر

يُعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:

- ١- تشغيل أو قيادة طائرة لا تحمل علامات الجنسية، أو التسجيل، أو تحمل علامات غير صحيحة، أو غير واضحة، دون تصريح خاص من الهيئة وبقصد إخفاء حقيقة الطائرة.
- ٢- تشغيل طائرة قبل الحصول على الشهادات اللازمة لتسجيلها، أو صلاحيتها للطيران دون ترخيص، أو تصريح، أو إجازة خاصة بذلك من سلطة الطيران، أو بعد وقف، أو بعد تعليق، أو سحب، أو إلغاء، أو انتهاء مفعول أي من هذه الشهادات.
- ٣- قيادة طائرة دون الحصول على الشهادات، أو الإجازات المقررة، أو في غير الحالات المحددة في أحكام هذا النظام، وذلك دون الحصول على إجازة خاصة بذلك من الهيئة.
- ٤- قيادة طائرة فوق منطقة محظورة، أو التحليق فوقها بغير قصد، وعدم الإذعان للأوامر الصادرة له.

٥- عدم الإذعان للأمر الصادر له بالهبوط أثناء تحليقه في إقليم المملكة.

٦- الهبوط، أو الإقلاع خارج المطارات، أو الأماكن المخصصة المعلن عنها، أو الطيران خارج المناطق والطرق المحددة، دون تصريح خاص بذلك، أو في غير حالة القوة القاهرة.

- ٧- قيادة طائرة في إقليم المملكة بدون إجازة وعلى متنها:
أ- أسلحة وذخائر حربية أو أي مواد أخرى تحرم الأنظمة نقلها.
ب- أشخاص بقصد القيام بأعمال التهريب أو ارتكاب جنائية، ولو لم يتم ارتكابها.
٨- قيادة طائرة وهو في حالة سكر، أو تحت تأثير مخدر، أو عقار يؤدي إلى إضعاف مقدرته على قيادة الطائرة.
٩- عدم تدوين البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها، أو تغييرها بسوء نية، أو تدوين بيانات مخالفة للواقع، مما يعرض أو يحتمل أن يعرض الطائرة للخطر.
١٠- الامتناع دون مبرر عن القيام بعمليات البحث التي تطلبها السلطات المختصة، أو عن المساهمة بما لديه من وسائل لإنقاذ طائرة، أو شخص معرض للهلاك بسبب حادث طيران.
١١- الدخول دون تصريح في منطقة تحركات الطائرات المحظورة في المطارات، أو إدخال أو ترك حيوانات، أو أشياء بداخلها، مما يؤدي إلى الإضرار بتأمين سلامة الطيران.

المادة السابعة والستون بعد المائة: عقوبة الاعتداء على منشآت الطيران

والطائرات

مع مراعاة أحكام الأنظمة الأخرى المطبقة في المملكة والتي تتضمن عقوبات أشد، يعاقب بالحبس لمدة لا تزيد على خمس سنوات وغرامة لا تزيد على خمسمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل من ارتكب فعلاً غير مشروع من الأفعال المنصوص عليها في المادة (الرابعة والخمسين بعد المائة) من هذا النظام.

المادة الثامنة والستون بعد المائة: عقوبات لمرتكبي الأفعال غير المشروعة على

متن الطائرات المدنية (الركاب المشاغبون)

يعاقب كل من قام بأي من المخالفات المنصوص عليها في المادة (الخامسة والخمسين بعد المائة) من هذا النظام بالغرامات المالية الآتية:

- ١- عدم الامتناع عن التدخين، ثلاثمائة ريال.

٢- استخدام الأجهزة الإلكترونية ذات التحكم عن بعد أو غيرها من الأجهزة المحظور استخدامها على متن الطائرة، خمسمائة ريال.

٣- رفض الجلوس في المقعد المخصص أو رفض ربط الحزام، مائتا ريال.

٤- عدم اتباع تعليمات وإرشادات السلامة الجوية المعتمدة دولياً، مائتا ريال.

٥- التدخين في دورة المياه، خمسمائة ريال.

٦- العبث بجهاز الكشف عن التدخين أو غير ذلك من الأجهزة المتعلقة بالسلامة الموجودة على متن الطائرة، ألف ريال.

٧- التسبب في تعطيل أو تلف محتويات الطائرة أو أي من أجهزتها، ألف وخمسمائة ريال.

المادة التاسعة والستون بعد المائة: عقوبة الأفعال المخالفة غير المحدد لها

عقوبة

يعاقب بالحبس لمدة لا تزيد على ستة أشهر وغرامة لا تزيد على خمسين ألف ريال في الأحوال الآتية:

١- ارتكاب فعل، أو الامتناع عن فعل بالمخالفة لأحكام هذا النظام، أو القواعد، أو التعليمات، أو التراخيص، أو التصاريح، أو الإجازات الصادرة وفقاً لهذه الأحكام إذا لم يكن للفعل أو الامتناع عقوبة محددة في هذا النظام، أو أي نظام آخر.

٢- مخالفة الجزاءات التي توقعها الهيئة وفقاً لأحكام المادة (الرابعة والستين بعد المائة) من هذا النظام.

٣- مخالفة الأوامر الحكومية التي تصدرها الهيئة.

المادة السبعون بعد المائة: جزاء مخالفة قيود النقل الجوي

مع مراعاة أحكام المادة (الخامسة والستين بعد المائة)، يفرض على مؤسسات النقل تعويض يعادل ضعف تعريفه النقل الجوي العادية للركاب أو البضائع التي تم نقلها بالمخالفة لهذه القيود.

المادة الحادية والسبعون بعد المائة: تعليق الإجازة أو سحبها في حالة الحكم

الجنائي

يجوز للهيئة أن تعلق إجازة الطيران، أو أي إجازة أخرى صادرة أو معتمدة منها لمدة محددة، أو تسحبها نهائياً، إذا حكم على صاحب الإجازة بعقوبة جنائية، أو في جريمة مخلة بالشرف.

المادة الثانية والسبعون بعد المائة: الاختصاص القضائي

١- يختص ديوان المظالم بنظر جميع الجرائم التي تقع مخالفة لأحكام هذا النظام أو لائحته أو القرارات أو التعليمات الصادرة بشأنه، وذلك إذا ارتكبت في إقليم المملكة أو على متن الطائرات المسجلة في المملكة أو على متن الطائرات التي يشغلها سعودي فوق أعالي البحار أو الأماكن غير الخاضعة لسلطة أي دولة.

٢- تحرك الدعوى الجنائية في جميع الأحوال بناءً على طلب الهيئة.

المادة الثالثة والسبعون بعد المائة: مصادرة الطائرة

يجوز بحكم قضائي مصادرة الطائرة في الأحوال الآتية:

١- حمل علامات جنسية، أو تسجيل غير صحيحة، أو عدم حمل أي من هذه العلامات بدون موافقة.

٢- قيام مالك الطائرة أو مشغلها بنقل أسلحة أو ذخائر حربية أو مواد محظور نقلها بقصد التهريب، أو ارتكاب جريمة تمس أمن المملكة.

المادة الرابعة والسبعون بعد المائة: تكوين اللجنة

أ- مع عدم الإخلال بأحكام المواد (الحادية والثلاثين بعد المائة) و (الحادية والخمسين بعد المائة) و (الثانية والسبعين بعد المائة) من هذا النظام، تكوّن بقرار من مجلس الإدارة لجنة من خمسة أعضاء يكون أحدهم على الأقل ذا مؤهل نظامي يتولى رئاستها، وتختص بالنظر في جميع مخالفات أحكام هذا النظام ولائحته، وتصدر قراراتها بالأغلبية وتعتمد من رئيس المجلس أو من

يفوضه، ويجوز التظلم من قراراتها أمام ديوان المظالم خلال ستين يوماً من تاريخ إبلاغ ذوي الشأن.

ب- إذا رأت اللجنة المنصوص عليها في الفقرة (أ) من هذه المادة أن المخالفة تستوجب في نظرها الحبس أو المصادرة أو غلق النشاط فتحال إلى ديوان المظالم ابتداءً للفصل فيها.

الباب الثالث عشر

الطائرات العسكرية

المادة الخامسة والسبعون بعد المائة: تطبيق النظام

١- تسري أحكام المواد (السابعة والثلاثين) و (التاسعة والثمانين) و (التسعين) من هذا النظام على جميع الطائرات العسكرية الوطنية والأجنبية أثناء الطيران في الممرات الجوية، أو استخدام المطارات المدنية في إقليم المملكة.

٢- مع مراعاة حكم الفقرة (١) من هذه المادة، تسري أحكام المواد (السادسة) و (السابعة) و (الثانية عشرة) من هذا النظام على الطائرات العسكرية الأجنبية عند الطيران والهبوط في إقليم المملكة.

المادة السادسة والسبعون بعد المائة: تحليق الطائرة العسكرية الأجنبية

لا يجوز لأي طائرة عسكرية أجنبية التحليق، أو الهبوط في إقليم المملكة، إلا بموجب اتفاقية دولية تكون المملكة طرفاً فيها، أو اتفاقية ثنائية مع الدولة التابعة لها الطائرة، وفي جميع الأحوال يجب الحصول على تصريح خاص من الهيئة بعد التنسيق مع الجهات المختصة، وبشرط أن تحمل هذه الطائرات العلامات المميزة لها بشكل واضح.

الباب الرابع عشر

أحكام ختامية

المادة السابعة والسبعون بعد المائة: المركبات الهوائية الأخرى

تطبق أحكام هذا النظام على جميع أنواع المركبات الهوائية الأخرى غير الطائرات المستعملة حالياً، وذلك ما لم تكن هذه الأحكام مستحيلة التطبيق بسبب طبيعة هذه المركبات أو تركيبها التقنية، وتحدد اللائحة شروط وضوابط تطبيق هذه المادة.

المادة الثامنة والسبعون بعد المائة: إلغاء أنظمة الطيران المدني

يلغي هذا النظام فور نفاذه نظام هبوط وعبور الطائرات العسكرية والحكومية الأجنبية والطائرات الدبلوماسية في إقليم المملكة العربية السعودية وإعفائها من الرسوم الصادر بالمرسوم الملكي رقم (٢٥٥٩/١٥/٧/٧) وتاريخ ١٣٧٢/٤/١هـ، ونظام إنشاء المطارات داخل المملكة العربية السعودية الصادر بالمرسوم الملكي رقم (٣٤٥٦/١/٧/٧) في شهر رمضان لعام ١٣٧٢هـ، ونظام الملاحة الجوية الصادر بالمرسوم الملكي رقم (٣٤٨١/٢٢/٢/١٧) وتاريخ ١٣٧٢/٩/٢٤هـ.

المادة التاسعة والسبعون بعد المائة: اللوائح التنفيذية

يصدر مجلس الإدارة اللوائح التنفيذية والقرارات اللازمة لتنفيذ أحكام هذا النظام.

المادة الثمانون بعد المائة: نشر وتنفيذ النظام

يُنشر هذا النظام في الجريدة الرسمية، ويعمل به بعد مائة وثمانين يوماً من تاريخ نشره، ويلغى كل ما يتعارض معه من أحكام^(١).

(١) - نشر هذا النظام بجريدة أم القرى في عددها رقم (٤٠٦٨) وتاريخ ١٤٢٦/٩/٢٥هـ.

الفهارس

- ١- فهرس الآيات القرآنية.
- ٢ - فهرس الأحاديث النبوية.
- ٣- فهرس الآثار.
- ٤- فهرس المصادر والمراجع.
- ٥- فهرس الموضوعات.

أولاً: فهرس الآيات القرآنية

الصفحة	اسم السورة ورقم الآية	الآية
٢٦٧-٣٠١	سورة البقرة: الآية رقم ٢٧	﴿الَّذِينَ يَنْقُضُونَ عَهْدَ اللَّهِ مِنْ بَعْدِ مِيثَاقِهِ وَيَقْطَعُونَ مَا أَمَرَ اللَّهُ بِهِ أَنْ يُوصَلَ وَيُفْسِدُونَ فِي الْأَرْضِ أُولَئِكَ هُمُ الْخَاسِرُونَ﴾
١٠٤	سورة البقرة : الآية رقم ١٧٣	﴿إِنَّمَا حَرَّمَ عَلَيْكُمُ الْمَيْتَةَ وَالْدَّمَ وَالْحَنِزِيرَ وَمَا أُهْلَ بِهِ لِغَيْرِ اللَّهِ فَمَنْ اضْطُرَّ غَيْرَ بَاغٍ وَلَا عَادٍ فَلَا إِثْمَ عَلَيْهِ إِنَّ اللَّهَ عَفُورٌ رَحِيمٌ﴾
١١٢-٢٠٧	سورة البقرة: الآية رقم ١٨٨	﴿وَلَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُم بَيْنَكُم بِالْبَاطِلِ وَتُدْلُوا بِهَا إِلَى الْحُكَّامِ لِتَأْكُلُوا فَرِيقًا مِنْ أَمْوَالِ النَّاسِ بِالْإِثْمِ وَأَنْتُمْ تَعْلَمُونَ﴾
-٢٢٨ -٢٩٤ -٣٠١ ٣١٦-٣١٢	سورة البقرة: الآية رقم ١٩٥	﴿وَلَا تُنْفِقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ وَأَحْسِنُوا إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ﴾
-١٥٧-٩٣ ٣٠٧-١٧٦	سورة البقرة: الآية رقم ٢٠٥	﴿وَإِذَا تَوَلَّى سَعَى فِي الْأَرْضِ لِيُفْسِدَ فِيهَا وَيُهْلِكَ الْحَرْثَ وَالنَّسْلَ وَاللَّهُ لَا يُحِبُّ الْفُسَادَ﴾
-١٧٦-٩٣ ٣٠٧	سورة البقرة: الآية رقم ٢٠٦	﴿وَإِذَا قِيلَ لَهُ اتَّقِ اللَّهَ أَخَذَتْهُ الْعِزَّةُ بِالْإِثْمِ فَحَسْبُهُ جَهَنَّمُ وَلَبِئْسَ الْمِهَادُ﴾
٢٢٨-١٢١	سورة آل عمران: الآية رقم ٦١	﴿فَنَجْعَلُ لَعْنَتَ اللَّهِ عَلَى الْكَاذِبِينَ﴾
٤١٦	سورة آل عمران: الآية رقم ٧٥	﴿وَمَنْ أَهْلِ الْكِتَابِ مَنْ إِنْ تَأْمَنَهُ بِقِنطَارٍ يُؤَدِّهِ إِلَيْكَ وَمِنْهُمْ مَنْ إِنْ تَأْمَنَهُ بِدِينَارٍ لَا يُؤَدِّهِ إِلَيْكَ إِلَّا مَا دُمْتَ عَلَيْهِ قَائِمًا﴾
٣٤٥-١٩٨	سورة آل عمران: الآية رقم	﴿وَلْتَكُنْ مِنْكُمْ أُمَّةٌ يَدْعُونَ إِلَى الْخَيْرِ وَيَأْمُرُونَ

	١٠٤	بِالْمَعْرُوفِ وَيَنْهَوْنَ عَنِ الْمُنْكَرِ وَأُولَئِكَ هُمُ الْمُفْلِحُونَ ﴿١٠٤﴾
٤١٥-٣٧٠	سورة النساء: الآية رقم ١٥	﴿وَاللَّاتِي يَأْتِينَ الْفَاحِشَةَ مِنْ نِسَائِكُمْ فاسْتَشْهَدُوا عَلَيْهِنَّ أَرْبَعَةً مِنْكُمْ فَإِنْ شَهِدُوا فَأَمْسِكُوهُنَّ فِي الْبُيُوتِ حَتَّى يَتَوَفَّاهُنَّ الْمَوْتُ أَوْ يَجْعَلَ اللَّهُ لَهُنَّ سَبِيلًا﴾
-١١٢ -٢٠٨ -٣٠١ ٣٩٥-٣١٦	سورة النساء: الآية رقم ٢٩	﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالِكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا﴾
-١٩٩ ٢٦٧-٢٢٦	سورة النساء: الآية رقم ٥٩	﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِي الْأَمْرِ مِنْكُمْ﴾
١٤١	سورة النساء: الآية رقم ٩٣	﴿وَمَنْ يَفْتُلْ مُؤْمِنًا مُتَعَمِّدًا فَجَزَاؤُهُ جَهَنَّمُ خَالِدًا فِيهَا وَغَضِبَ اللَّهُ عَلَيْهِ وَلَعَنَهُ وَأَعَدَّ لَهُ عَذَابًا عَظِيمًا﴾
٣٧٠	سورة النساء: الآية رقم ١٣٥	﴿كُونُوا قَوَّامِينَ بِالْقِسْطِ شُهَدَاءَ لِلَّهِ وَلَوْ عَلَى أَنْفُسِكُمْ﴾
٤٢٣	سورة النساء: الآية رقم ١٦٠، ١٦١	﴿فَظَلَمَ مِنَ الَّذِينَ هَادُوا حَرَمْنَا عَلَيْهِمْ طَيِّبَاتٍ أُحِلَّتْ لَهُمْ وَبِصَدِّهِمْ عَنْ سَبِيلِ اللَّهِ كَثِيرًا (١٦٠) وَأَخَذِهِمُ الرِّبَا وَقَدْ نُهُوا عَنْهُ وَأَكْلِهِمْ أَمْوَالِ النَّاسِ بِالْبَاطِلِ وَأَعْتَدْنَا لِلْكَافِرِينَ مِنْهُمْ عَذَابًا أَلِيمًا﴾
٢٢٨	سورة المائدة: الآية رقم ٢	﴿وَتَعَاوَنُوا عَلَى الْبِرِّ وَالتَّقْوَى وَلَا تَعَاوَنُوا عَلَى الْإِثْمِ وَالْعُدْوَانِ﴾
٢٢٦	سورة المائدة: الآية رقم ٣	﴿الْيَوْمَ أَكْمَلْتُ لَكُمْ دِينَكُمْ وَأَتَمَمْتُ عَلَيْكُمْ نِعْمَتِي وَرَضِيْتُ لَكُمُ الْإِسْلَامَ دِينًا﴾
٢٧٣	سورة المائدة: الآية رقم ٣٢	﴿مَنْ أَجَلَ ذَلِكَ كَتَبْنَا عَلَى بَنِي إِسْرَائِيلَ أَنَّهُ مَنْ قَتَلَ نَفْسًا بِغَيْرِ نَفْسٍ أَوْ فَسَادٍ فِي الْأَرْضِ فَكَأَنَّمَا قَتَلَ

		النَّاسَ جَمِيعًا وَمَنْ أَحْيَاهَا فَكَأَنَّمَا أَحْيَا النَّاسَ جَمِيعًا ﴿١﴾
٩٢-١٧٥- ١٨٦-٤١٦	سورة المائدة: الآية رقم ٣٣	﴿إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خِلَافٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا وَلَهُمْ فِي الْآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ ﴿٣٣﴾﴾
١١٢- ١٥٨-٢٠٧	سورة المائدة: الآية رقم ٣٨	﴿وَالسَّارِقُ وَالسَّارِقَةُ فَاقْطَعُوا أَيْدِيَهُمَا جِزَاءً بِمَا كَسَبَا نَكَالًا مِنَ اللَّهِ وَاللَّهُ عَزِيزٌ حَكِيمٌ ﴿٣٨﴾﴾
١٤٣	سورة المائدة: الآية رقم ٤٥	﴿وَكَتَبْنَا عَلَيْهِمْ فِيهَا أَنَّ النَّفْسَ بِالنَّفْسِ وَالْعَيْنَ بِالْعَيْنِ وَالْأَنْفَ بِالْأَنْفِ وَالْأُذُنَ بِالْأُذُنِ وَالسِّنَّ بِالسِّنِّ وَالْجُرُوحَ قِصَاصٌ ﴿٤٥﴾﴾
١٩٩	سورة المائدة: الآية رقم ٧٨، ٧٩	﴿لَعَنَ الَّذِينَ كَفَرُوا مِنْ بَنِي إِسْرَائِيلَ عَلَى لِسَانِ دَاوُدَ وَعِيسَى ابْنِ مَرْيَمَ ذَلِكَ بِمَا عَصَوْا وَكَانُوا يَعْتَدُونَ (٧٨) كَانُوا لَا يَتَنَاهَوْنَ عَنْ مُنْكَرٍ فَعَلُوهُ لَبِئْسَ مَا كَانُوا يَفْعَلُونَ ﴿٧٩﴾﴾
١٦٦	سورة المائدة: الآية رقم ٩٠	﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا إِنَّمَا الْخَمْرُ وَالْمَيْسِرُ وَالْأَنْصَابُ وَالْأَزْلَامُ رِجْسٌ مِنْ عَمَلِ الشَّيْطَانِ فَاجْتَنِبُوهُ لَعَلَّكُمْ تُفْلِحُونَ ﴿٩٠﴾﴾
١٦٧	سورة المائدة: الآية رقم ٩١	﴿إِنَّمَا يُرِيدُ الشَّيْطَانُ أَنْ يُوقِعَ بَيْنَكُمُ الْعَدَاوَةَ وَالْبَغْضَاءَ فِي الْخَمْرِ وَالْمَيْسِرِ وَيَصُدَّكُمْ عَنْ ذِكْرِ اللَّهِ وَعَنِ الصَّلَاةِ فَهَلْ أَنْتُمْ مُنتَهُونَ ﴿٩١﴾﴾
٤١٤	سورة المائدة: آية رقم ١٠٦	﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا شَهَادَةٌ بَيْنَكُمُ إِذَا حَضَرَ أَحَدَكُمُ الْمَوْتُ حِينَ الْوَصِيَّةِ اثْنَانِ ذَوَا عَدْلٍ مِنْكُمْ أَوْ آخَرَانِ مِنْ غَيْرِكُمْ إِنْ أَنْتُمْ صَرْتُمْ فِي الْأَرْضِ فَأَصَابَتْكُمْ مُصِيبَةُ الْمَوْتِ تَحْسِبُونَهُمَا مِنْ بَعْدِ الصَّلَاةِ فَيُقْسِمَانِ بِاللَّهِ إِنْ ارْتَبْتُمْ لَا نَشْتَرِي بِهِ ثَمَنًا

		وَلَوْ كَانَ ذَا قُرْبَىٰ وَلَا نَكْتُمُ شَهَادَةَ اللَّهِ إِنَّا إِذًا لَمِنَ الْآثِمِينَ ﴿١٠٦﴾
٢٢٦	سورة الأنعام: الآية رقم ٣٨	﴿مَا فَرَطْنَا فِي الْكِتَابِ مِنْ شَيْءٍ ثُمَّ إِلَىٰ رَبِّهِمْ يُحْشَرُونَ﴾ ﴿١٠٧﴾
٤٢٣	سورة الأنعام: الآية رقم ١٤٦	﴿وَعَلَى الَّذِينَ هَادُوا حَرَّمْنَا كُلَّ ذِي ظُفْرٍ وَمِنَ الْبَقَرِ وَالْعَنَمِ حَرَّمْنَا عَلَيْهِمْ شُحُومَهُمَا إِلَّا مَا حَمَلَتْ ظُهُورُهُمَا أَوِ الْحَوَايَا أَوْ مَا اخْتَلَطَ بِعَظْمٍ ذَلِكَ حَزْنًا لَهُمْ بِبِعْيِهِمْ وَإِنَّا لَصَادِقُونَ﴾
٢٩٥	سورة الأعراف: الآية رقم ٣١	﴿وَكُلُوا وَاشْرَبُوا وَلَا تُسْرِفُوا﴾
١٥٧	سورة الأعراف: الآية رقم ٨٥	﴿وَلَا تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَاحِهَا﴾
٢٩٦	سورة الأعراف: الآية رقم ١٥٧	﴿وَيُحِلُّ لَهُمُ الطَّيِّبَاتِ وَيُحَرِّمُ عَلَيْهِمُ الْخَبَائِثَ﴾
٤٧	سورة الأنفال: الآية رقم ١٣	﴿ذَلِكَ بِأَنَّهُمْ شَاقُوا اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَمَنْ يُشَاقِقِ اللَّهَ وَرَسُولَهُ فَإِنَّ اللَّهَ شَدِيدُ الْعِقَابِ﴾
٤١٨	سورة التوبة: الآيات من ١١٠ إلى ١١٧	﴿وَالَّذِينَ اتَّخَذُوا مَسْجِدًا ضِرَارًا وَكُفْرًا وَتَفْرِيقًا بَيْنَ الْمُؤْمِنِينَ وَإِزْوَادًا لِمَنْ حَارَبَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ مِنْ قَبْلُ وَيَحِلِّفُونَ إِنَّا أَرَدْنَا إِلَّا الْحُسْنَىٰ وَاللَّهُ يَشْهَدُ إِنَّهُمْ لَكَاذِبُونَ (١٠٧) لَا تَقُمْ فِيهِ أَبَدًا لِمَسْجِدٍ أُسِّسَ عَلَى التَّقْوَىٰ مِنْ أَوَّلِ يَوْمٍ أَحَقُّ أَنْ تَقُومَ فِيهِ فِيهِ رِجَالٌ يُحِبُّونَ أَنْ يَتَطَهَّرُوا وَاللَّهُ يُحِبُّ الْمُطَهَّرِينَ (١٠٨) أَفَمَنْ أُسِّسَ بُنْيَانُهُ عَلَى تَقْوَىٰ مِنَ اللَّهِ وَرِضْوَانٍ خَيْرٌ أَمْ مَنْ أُسِّسَ بُنْيَانُهُ عَلَى شِقَاقِ جُرْفٍ هَارٍ فَانْهَارَ بِهِ فِي نَارِ جَهَنَّمَ وَاللَّهُ لَا يَهْدِي الْقَوْمَ الظَّالِمِينَ (١٠٩) لَا يَزَالُ بُنْيَانُهُمُ الَّذِي بَنَوْا رِيبَةً فِي

		﴿قُلُوبِهِمْ إِلَّا أَنْ تَقَطَّعَ قُلُوبُهُمْ وَاللَّهُ عَلِيمٌ حَكِيمٌ﴾
٣٠٢-٢٦٧	سورة الرعد: الآية رقم ٢٥	﴿وَالَّذِينَ يَنْقُضُونَ عَهْدَ اللَّهِ مِنْ بَعْدِ مِيثَاقِهِ وَيَقْطَعُونَ مَا أَمَرَ اللَّهُ بِهِ أَنْ يُوصَلَ وَيُفْسِدُونَ فِي الْأَرْضِ أُولَئِكَ هُمُ اللَّعَنَةُ وَهُمْ سُوءُ الدَّارِ﴾
٥٨	سورة النحل: الآية رقم ٧٩	﴿أَلَمْ يَرَوْا إِلَى الطَّيْرِ مُسَخَّرَاتٍ فِي جَوْ السَّمَاءِ مَا يُمَسِّكُهُنَّ إِلَّا اللَّهُ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِقَوْمٍ يُؤْمِنُونَ﴾
١٢١	سورة النحل: الآية رقم ١٠٥	﴿إِنَّمَا يَفْتَرِي الْكَذِبَ الَّذِينَ لَا يُؤْمِنُونَ بِآيَاتِ اللَّهِ وَأُولَئِكَ هُمُ الْكَاذِبُونَ﴾
١٠٤	سورة النحل: الآية رقم ١٠٦	﴿مَنْ كَفَرَ بِاللَّهِ مِنْ بَعْدِ إِيمَانِهِ إِلَّا مَنْ أُكْرِهَ وَقَلْبُهُ مُطْمَئِنٌّ بِالْإِيمَانِ وَلَكِنْ مَنْ شَرَحَ بِالْكُفْرِ صَدْرًا فَعَلَيْهِمْ غَضَبٌ مِنَ اللَّهِ وَهُمْ عَذَابٌ عَظِيمٌ﴾
١٢١	سورة النحل: الآية رقم ١١٦	﴿: وَلَا تَقُولُوا لِمَا تَصِفُ أَلْسِنَتُكُمُ الْكَذِبَ هَذَا حَلَالٌ وَهَذَا حَرَامٌ لِتَفْتَرُوا عَلَى اللَّهِ الْكَذِبَ إِنَّ الَّذِينَ يَفْتَرُونَ عَلَى اللَّهِ الْكَذِبَ لَا يُفْلِحُونَ﴾
٤٢٣	سورة النحل: الآية رقم ١١٨	﴿وَعَلَى الَّذِينَ هَادُوا حَرَّمْنَا مَا قَصَصْنَا عَلَيْكَ مِنْ قَبْلُ وَمَا ظَلَمْنَاهُمْ وَلَكِنْ كَانُوا أَنْفُسَهُمْ يَظْلِمُونَ﴾
١٩٨	سورة النحل: الآية رقم ١٢٥	﴿ادْعُ إِلَى سَبِيلِ رَبِّكَ بِالْحُكْمَةِ وَالْمَوْعِظَةِ الْحَسَنَةِ﴾
٣٧٩	سورة النحل: الآية رقم ١٢٦	﴿وَإِنْ عَاقَبْتُمْ فَعَاقِبُوا بِمِثْلِ مَا عُوقِبْتُمْ بِهِ وَلَئِنْ صَبَرْتُمْ لَهُوَ خَيْرٌ لِلصَّابِرِينَ﴾
١٠٠	سورة الإسراء: الآية رقم ١٥	﴿وَمَا كُنَّا مُعَذِّبِينَ حَتَّى نَبْعَثَ رَسُولًا﴾
٢٩٥	سورة الاسراء: الآية رقم ٢٦	﴿وَلَا تُبَدِّرْ تَبَدِيرًا﴾
١٤٤	سورة الإسراء: الآية رقم ٣٢	﴿وَلَا تَعْرَبُوا الرِّزَا إِنَّهُ كَانَ فَاحِشَةً وَسَاءَ سَبِيلًا﴾

٣٠٧-١٤٢	سورة الإسراء: الآية رقم ٣٣	﴿وَلَا تَقْتُلُوا النَّفْسَ الَّتِي حَرَّمَ اللَّهُ إِلَّا بِالْحَقِّ وَمَنْ قُتِلَ مَظْلُومًا فَقَدْ جَعَلْنَا لَوْلِيهِ سُلْطَانًا فَلَا يَسْرِفُ فِي الْقَتْلِ إِنَّهُ كَانَ مَنْصُورًا﴾
٥	سورة الإسراء: الآية رقم ٧٠	﴿وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَرَزَقْنَاهُمْ مِنَ الطَّيِّبَاتِ وَفَضَّلْنَاهُمْ عَلَى كَثِيرٍ مِمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا﴾
٤٥	سورة مريم: الآية رقم ٥٩	﴿فَخَلَفَ مِنْ بَعْدِهِمْ خَلْفٌ أَضَاعُوا الصَّلَاةَ وَاتَّبَعُوا الشَّهْوَاتِ﴾
٢٢٨	سورة الحج: الآية رقم ٣٠	﴿فَاجْتَنِبُوا الرِّجْسَ مِنَ الْأَوْثَانِ وَاجْتَنِبُوا قَوْلَ الزُّورِ﴾
٣٤٦	سورة الحج: الآية رقم ٤١	﴿الَّذِينَ إِنْ مَكَّنَّاهُمْ فِي الْأَرْضِ أَقَامُوا الصَّلَاةَ وَآتَوُا الزَّكَاةَ وَأَمَرُوا بِالْمَعْرُوفِ وَنَهَوْا عَنِ الْمُنْكَرِ وَلِلَّهِ عَاقِبَةُ الْأُمُورِ﴾
٤٢٢	سورة النور: الآية رقم ٤	﴿وَالَّذِينَ يَرْمُونَ الْمُحْصَنَاتِ ثُمَّ لَمْ يَأْتُوا بِأَرْبَعَةِ شُهَدَاءَ فَاجْلِدُوهُمْ ثَمَانِينَ جَلْدَةً وَلَا تَقْبَلُوا لَهُمْ شَهَادَةً أَبَدًا وَأُولَئِكَ هُمُ الْفَاسِقُونَ﴾
١٤٥	سورة النور: الآية رقم ٣٠، ٣١	﴿قُلْ لِلْمُؤْمِنِينَ يَعْضُوا مِنْ أَبْصَارِهِمْ وَيَحْفَظُوا فُرُوجَهُمْ ذَلِكَ أَزْكَى لَهُمْ إِنَّ اللَّهَ خَبِيرٌ بِمَا يَصْنَعُونَ (٣٠) وَقُلْ لِلْمُؤْمِنَاتِ يَعْضُنَّ مِنْ أَبْصَارِهِنَّ وَيَحْفَظْنَ فُرُوجَهُنَّ﴾
١٠٦	سورة النور: الآية رقم ٥٩	﴿وَإِذَا بَلَغَ الْأَطْفَالُ مِنْكُمُ الْحُلُمَ فَلْيَسْتَأْذِنُوا كَمَا اسْتَأْذَنَ الَّذِينَ مِنْ قَبْلِهِمْ كَذَلِكَ يُبَيِّنُ اللَّهُ لَكُمْ آيَاتِهِ وَاللَّهُ عَلِيمٌ حَكِيمٌ﴾
٢٣٧	سورة لقمان: الآية رقم ٢٠	﴿أَلَمْ تَرَوْا أَنَّ اللَّهَ سَخَّرَ لَكُمْ مَا فِي السَّمَاوَاتِ وَمَا فِي الْأَرْضِ وَأَسْبَغَ عَلَيْكُمْ نِعَمَهُ ظَاهِرَةً وَبَاطِنَةً وَمِنَ النَّاسِ مَنْ يُجَادِلُ فِي اللَّهِ بِغَيْرِ عِلْمٍ وَلَا هُدًى وَلَا

		كِتَابٍ مُنِيرٍ ﴿
١٨٦	سورة الأحزاب: الآية رقم ٥٨	﴿وَالَّذِينَ يُؤْذُونَ الْمُؤْمِنِينَ وَالْمُؤْمِنَاتِ بَغَيْرِ مَا اكْتَسَبُوا فَقَدْ احْتَمَلُوا بُهْتَانًا وَإِثْمًا مُّبِينًا﴾
٥	سورة الأحزاب: الآية رقم ٧١،٧٠	﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا اتَّقُوا اللَّهَ وَقُولُوا قَوْلًا سَدِيدًا (٧٠) يُصْلِحْ لَكُمْ أَعْمَالَكُمْ وَيَغْفِرْ لَكُمْ ذُنُوبَكُمْ وَمَنْ يُطِيعِ اللَّهَ وَرَسُولَهُ فَقَدْ فَازَ فَوْزًا عَظِيمًا﴾
١٠٠	سورة سبأ: الآية رقم ٢٨	﴿وَمَا أَرْسَلْنَاكَ إِلَّا كَافَّةً لِّلنَّاسِ بَشِيرًا وَنَذِيرًا وَلَكِنَّ أَكْثَرَ النَّاسِ لَا يَعْلَمُونَ﴾
١٢١	سورة غافر: الآية رقم ٢٨	﴿إِنَّ اللَّهَ لَا يَهْدِي مَنْ هُوَ مُسْرِفٌ كَذَّابٌ﴾
١٢١	سورة الجاثية: الآية رقم ٧	﴿وَيْلٌ لِّكُلِّ أَفَّاكٍ أَثِيمٍ﴾
٢٣٧	سورة الجاثية: الآية رقم ١٣	﴿وَسَخَّرَ لَكُمْ مَا فِي السَّمَاوَاتِ وَمَا فِي الْأَرْضِ جَمِيعًا مِنْهُ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِّقَوْمٍ يَتَفَكَّرُونَ﴾
٣٠١	سورة محمد: الآية رقم ٢٢	﴿فَهَلْ عَسَيْتُمْ إِنْ تَوَلَّيْتُمْ أَنْ تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ وَتُقَطِّعُوا أَرْحَامَكُمْ﴾
٢٦٧	سورة محمد: الآية رقم ٢٢	﴿فَهَلْ عَسَيْتُمْ إِنْ تَوَلَّيْتُمْ أَنْ تُفْسِدُوا فِي الْأَرْضِ وَتُقَطِّعُوا أَرْحَامَكُمْ﴾
٤١٩	سورة الحشر: آية رقم ٥	﴿مَا قَطَعْتُمْ مِنْ لِينَةٍ أَوْ تَرَكْتُمُوهَا قَائِمَةً عَلَى أُصُولِهَا فَبِإِذْنِ اللَّهِ وَلِيُخْرِجَ الْفَاسِقِينَ﴾

فهرس الأحاديث النبوية

ثانياً: فهرس الأحاديث النبوية	
رقم الصفحة	نص الحديث
٩٣-١٤٣- ١٤٦-١٥٨- ١٧٦-١٨٧- ٣٠٧	(... إن دمائكم وأموالكم وأعراضكم وأبشاركم عليكم حرام، كحرمة يومكم هذا، في شهركم هذا، في بلدكم هذا...)
١٤٢	(اجتنبوا السبع الموبقات، قالوا يا رسول الله وما هن؟ قال: الشرك بالله، والسحر، وقتل النفس التي حرم الله إلا بالحق، وأكل الربا، وأكل مال اليتيم، والتولي يوم الزحف، وقذف المحصنات المؤمنات الغافلات)
٤١٧	(إذا أمسك الرجل الرجل، وقتله الآخر، يقتل الذي قتل، ويجبس الذي أمسك)
١٢٤	(أربع من كن فيه كان منافقاً خالصاً، ومن كانت فيه خصلة منهن كانت فيه خصلة من النفاق حتى يدعها: إذا ائتمن خان، وإذا حدث كذب، وإذا عاهد غدر، وإذا خاصم فجر)
٤١٧	(أطلقوا ثمامة)
٢٢٩	(ألا أنبئكم بأكبر الكبائر؟ قلنا بلى يا رسول الله، قال: الإشراف بالله وعقوق الوالدين وكان متكئاً فجلس فقال: ألا وقول الزور، وشهادة الزور فما زال يكررها حتى قلنا ليته سكت)
٢٢٦-٢٦٨	(السمع والطاعة على المرء المسلم فيما أحب وكره ما لم يؤمر بمعصية فلا سمع ولا طاعة)
٢٩٥	(إن الله حرم عليكم عقوق الأمهات، ووأد البنات، ومنعاً وهات، وكره لكم قيل وقال، وكثرة السؤال، وإضاعة المال)
٣٤٨	(إن الله عز وجل لا يعذب العامة بعمل الخاصة حتى يروا المنكر بين ظهرانيهم، وهم قادرين على أن ينكروه فلا ينكروه، فإذا فعلوا ذلك عذب الله الخاصة والعامة)

١٤٦	(إن الله كتب على ابن آدم حظه من الزنا، أدرك ذلك لا محاله، فزنى العينين النظر، وزنى اللسان المنطق، والنفس تمنى وتشتهي، والفرج يصدق ذلك أو يكذبه)
١٠٥	(إن الله وضع عن أمتي الخطأ والنسيان وما استكرهوا عليه)
١٩٨	(إنكم منصورون ومصيبون ومفتوح عليكم، فمن أدرك ذلك منكم فليتق الله، وليأمر بالمعروف ولْيَنْهَ عن المنكر...)
٢٧٤	(إياكم والجلوس في الطرقات: قالوا: يا رسول الله ما لنا بد من مجالسنا نتحدث فيها، فقال رسول الله صلى الله عليه وسلم: فإذا أبيتم إلا المجلس فأعطوا الطريق حقه، قالوا: وما حقه؟، قال: غض البصر وكف الأذى ورد السلام والأمر بالمعروف والنهي عن المنكر)
١٢٤	(إياكم والكذب، فإنه مجانب للإيمان)
٢٢٩-١٢٤	(إياكم والكذب، فإنه مع الفجور، وهما في النار)
٢٢٩-١٢٤	(آية المنافق ثلاث: إذا حدث كذب، وإذا وعد أخلف، وإذا ائتمن خان)
٢٧٥	(بينما رجل يمشي بطريق اشتد عليه العطش، فوجد بئراً فنزل فيها فشرب، ثم خرج، فإذا كلب يلهث يأكل الثرى من العطش، فقال رجل: لقد بلغ هذا الكلب من العطش مثل الذي بلغ مني، فنزل البئر فمألاً خفه ماء، ثم أمسكه بفيه حتى رقي فسقى الكلب فشكر الله له فغفر له، قالوا: يا رسول الله: وإن لنا في هذه البهائم أجراً؟، فقال رسول الله صلى الله عليه وسلم: في كل كبد رطبة أجر)
٢٠٩	(تقطع اليد في ربع دينار فصاعداً)
٤١٧	حبس رجلاً في تهمة ثم خلى عنه
١٠٦	(رفع القلم عن ثلاثة: عن النائم حتى يستيقظ، وعن الصبي حتى يحتلم، وعن المجنون حتى يعقل)
٢٧٥-١٤٤	(عُذبت امرأه في هرة حبستها حتى ماتت جوعاً، فدخلت فيها النار، قال: فقال والله أعلم: لا أنت أطعمتها، ولا سقيتها حين حبستها، ولا

	أنت أرسلتها فأكلت من خشاش الأرض)
٢٧٤	(على كل مسلم صدقة، فقالوا: يا نبي الله، فمن لم يجد؟ قال: يعمل بيده، فينفع نفسه ويتصدق قالوا: فإن لم يجد؟ قال: يعين ذا الحاجة الملهوف، قالوا: فإن لم يجد؟ قال: فليعمل بالمعروف، وليمسك عن الشر، فإنها له صدقة)
٣٤٨	(فَهَلَّا كَانَ هَذَا قَبْلَ أَنْ تَأْتِيَنِي بِهِ؟)
١٨٧-١٧٦	(كل المسلم على المسلم حرام دمه وماله وعرضه)
١٦٨	(كل مسكر خمر، وكل مسكر حرام)
٤٢٤	(لا تعطه يا خالد لا تعطه يا خالد، هل أنتم تاركون لي أمرائي؟ إنما مثلكم ومثلهم كمثل رجل استرعى إبلاً أو غنماً فرعاها ثم تحين سقيها فأوردها حوضاً فشرعت فيه فشربت صفوة وتركت كدره، فصفوه لكم وكدره عليهم)
١٢٢	(لا تكذبوا عليّ فإن من يكذب عليّ فليلج النار)
-٢٢٨-١٥٨ -٣٠٢-٢٩٥ ٣١٦-٣١٢	(لا ضرر ولا ضرار)
١١٣	(لا يأخذ أحد شبراً من الأرض بغير حق إلا طوفه الله إلى سبع أرضين يوم القيامة)
١١٣	(لا يأخذن أحدكم متاع أخيه لاعباً ولا جاداً)
٢٠٩	(لا يجل لامرئ من مال أخيه إلا ما أعطاه من طيب نفس)
٢١٠	(لا يجل للرجل أن يأخذ عصا أخيه بغير طيب نفس منه)
-١٤٨-٩٤ ١٨٧-١٧٦	(لا يجل لمسلم أن يروع مسلماً)
٢٠٩	(لا يزني الزاني حين يزني وهو مؤمن، ولا يسرق السارق حين يسرق وهو مؤمن)

٤٥	(لخوف فم الصائم أطيب عند الله من ريح المسك)
١٤٢	(لزوال الدنيا أهون على الله من قتل رجل مسلم)
٢٠٩	(لعن الله السارق، يسرق البيضة فتقطع يده، ويسرق الحبل فتقطع يده)
٣٧٠	(لو يعطى الناس بدعواهم، لادعى ناس دماء رجال وأموالهم، ولكن اليمين على المدعى عليه)
١١٣	(ليس على مختلس ولا منتهب ولا خائن قطع)
٤٢٤	(ليس للقاتل شيء وإن لم يكن له وارث فوارثه أقرب الناس إليه ولا يرث القاتل شيئاً)
٣٤٩	(ما أجدكم إلا أن تلحقوا بإبل رسول الله)
١٦٨	(ما أسكر كثيره فقليله حرام)
٣٤٧	(مثل القائم على حدود الله والواقع فيها كمثل قوم استهموا على سفينة فأصاب بعضهم أعلاها وبعضهم أسفلها، فكان الذين في أسفلها إذا استقوا من الماء مروا على من فوقهم، فقالوا: إنا خرقتنا في نصيبنا خرقتنا ولم نؤذ من فوقنا، فإن يتركوهم وما أرادوا هلكوا جميعاً، وإن أخذوا على أيديهم نجوا ونجوا جميعاً)
١٥٨	(ملعون من ضر مسلماً)
١١٣	(من أخذ من الأرض شيئاً بغير حقه خسف به يوم القيامة إلى سبع أرضين)
١٤٧	(من أشار إلى أخيه بحديدة فإن الملائكة تلعنه حتى يدعها، وإن كان أخاه لأبيه وأمه)
٤٢٠	(من أصاب بفيه من ذي حاجة غير متخذ خبنة فلا شيء عليه، ومن خرج منه بشيء فعليه غرامة مثلية والعقوبة، ومن سرق منه شيئاً بعد أن يؤويه الجرين فبلغ ثمن الجح فاعليه القطع)
٢٢٧-٢٠٠	(من أطاعني فقد أطاع الله ومن عصاني فقد عصى الله، ومن أطاع أميري فقد أطاعني ومن عصى أميري فقد عصاني)

٢٩٦	(من أكل ثوماً أو بصلاً فليعتزلنا وليقعد في بيته)
٣٤٧-١٩٨	(من رأى منكم منكراً فليغيره بيده، فإن لم يستطع فبلسانه، فإن لم يستطع فبقلبه وذلك أضعف الإيمان)
١٤٣	(من قتل معاهداً لم يرح رائحة الجنة، وإن ريحها توجد من مسيرة أربعين عاماً)
١٢٢	(من كذب عليّ متعمداً فليتبوأ مقعده من النار)
١٦٨	نهى رسول الله صلى الله عليه وسلم عن كل مسكر ومفتر
٢٧٤	(وتغيثوا الملهورف وتهدوا الضال)
١٢٣	(ويل للذي يحدث فيكذب ليضحك به القوم، ويل له ويل له)

فهرس الآثار

ثالثاً: فهرس الآثار		
الصفحة	الراوي	نص الأثر
١٠١	عمر بن الخطاب	إن كان يعلم أن الله حرمه فحدوه، وإن لم يكن يعلم فعلموه فإن عاد فحدوه
١٢٥	علي بن أبي طالب	القائل الفاحشة، والذي يسمع؛ في الإثم سواء
١٢٥	الحسن بن علي	الكذب جماع النفاق
١٠٠	عمر بن الخطاب وعلي بن أبي طالب	لا حد إلا على من علمه

فهرس الأعلام

رابعاً: فهرس الأعلام	
العلم	الصفحة
١. أبو بكر بن مسعود (الكاساني)	١٨٤
٢. أحمد بن عبدالحليم (ابن تيمية)	١٦٧
٣. أحمد بن علي (ابن حجر)	١٢٣
٤. أحمد بن فارس	٥٠
٥. إسماعيل بن عمر (ابن كثير)	٤٢٣
٦. زين الدين بن إبراهيم (ابن نجيم)	٢٠٧
٧. الضحاك بن مزاحم الهلالي	٣٤٦
٨. عبدالله بن أحمد (ابن قدامة)	١٠٠
٩. عبدالله بن يوسف (الجويني)	١٢٣
١٠. عبد الملك بن عبدالله (إمام الحرمين)	١٢٣
١١. العز بن عبد السلام	٢٧٦
١٢. علي بن أحمد (ابن حزم)	١١٤
١٣. علي بن أحمد (أبو الحسن)	٢٠٨
١٤. علي بن الحسين (الأصبهاني)	٦٣
١٥. علي بن محمد (الآمدي)	١٠٦
١٦. علي بن محمد (الماوردي)	٥١
١٧. مجاهد بن جبر	٢٧٤
١٨. محمد أمين بن عمر عابدين	٥٣
١٩. محمد بن أحمد (القرطبي)	٩٢
٢٠. محمد بن الحسين (أبو يعلى)	٥١

٥٨	٢١. محمد بن جرير (الطبري)
٣٤٤	٢٢. محمد بن عبد الله (ابن العربي)
١١١	٢٣. محمد بن عبد الله الخرشبي
١٢٢	٢٤. محمد بن علي الشوكاني
١٨٤	٢٥. محمد بن قاسم الأنصاري
٢٢٧	٢٦. محمد بن محمد بن أحمد الغزالي
١٤٧	٢٧. محمد بن محمد بن أحمد القرشي
١٨٥	٢٨. موسى بن أحمد (الحجاوي)
١٤٨	٢٩. يحيى بن شرف (النووي)

فهرس المصادر والمراجع

- ١ - القرآن الكريم
- ٢ - الكتب والمؤلفات
- ٣ - الأنظمة واللوائح والاتفاقيات الدولية
- ٤ - الأحكام والقرارات ونحوها

خامساً: فهرس المصادر والمراجع

١_ القرآن الكريم.

٢_ الكتب والمؤلفات:

- (١) الإبهاج في شرح المنهاج، تقي الدين أبو الحسن وولده أبو نصر عبد الوهاب، طبعة ١٤١٦ هـ، دار الكتب العلمية، بيروت.
- (٢) الآثار السلبية للازدحام في مناطق تحركات الطائرات بالمطارات، مقال بقلم حسن الهامي، مجلة الطيران العربي، العدد الثاني، أبريل/يونيو ٢٠٠١ م.
- (٣) الإجراءات الجنائية، محمد زكي أبو عامر، طبعة ١٩٨٤ م، دار المطبوعات الجامعية.
- (٤) الإجراءات الجنائية في المملكة العربية السعودية، سعد بن محمد علي، طبعة ١٤٣٢ هـ، مطابع الحميضي، بدون دار نشر.
- (٥) الإجماع، أبو بكر محمد بن إبراهيم بن المنذر، تحقيق فؤاد عبدالمنعم، الطبعة الأولى ١٤٢٥ هـ، دار المسلم.
- (٦) أحاديث الشيوخ الثقات (المشيخة الكبرى)، محمد بن عبدالباقي المعروف بقاضي المارستان، تحقيق حاتم العوني، الطبعة الأولى ١٤٢٢ هـ، دار عالم الفوائد للنشر والتوزيع.
- (٧) الإحسان في تقريب صحيح ابن حبان، محمد بن حبان التميمي، ترتيب: الأمير علاء الدين علي بن بلبان الفارسي، حققه وخرج أحاديثه وعلق عليه: شعيب الأرنؤوط، الطبعة الأولى ١٤٠٨ هـ، مؤسسة الرسالة، بيروت.
- (٨) إحكام الأحكام شرح عمدة الأحكام، تقي الدين أبو الفتح محمد بن علي القشيري، تحقيق مصطفى شيخ ومدثر سندس، الطبعة الأولى ١٤٢٦ هـ، مؤسسة الرسالة للنشر.
- (٩) أحكام الجريمة والعقوبة في الشريعة الإسلامية، د. محمد أبو حسان، الطبعة الأولى ١٤٠٨ هـ، مكتبة المنار بالأردن.
- (١٠) أحكام السجناء وحقوقهم في الفقه الإسلامي، محمد راشد العمر، الطبعة الأولى ١٤٣١ هـ، دار النوادر.

- (١١) أحكام السرقة في الشريعة الإسلامية والقانون، أحمد الكبيسي، طبعة ١٣٩١هـ، مطبعة الارشاد، بغداد.
- (١٢) الأحكام السلطانية والولايات الدينية، أبو الحسن علي بن محمد حبيب البغدادي، الشهر بالماوردي، بدون طبعة، دار الحديث للنشر، القاهرة.
- (١٣) الأحكام السلطانية، للقاضي أبو يعلى، محمد بن الحسين ابن الفراء، الطبعة الثانية ١٤٢١هـ، دار الكتب العلمية للنشر، بيروت.
- (١٤) الأحكام العامة في القانون الجنائي الأنجلو أمريكي، رمزي رياض عوض، طبعة ٢٠٠٧م، دار النهضة العربية للنشر.
- (١٥) الأحكام العامة للنظام الجنائي في الشريعة الإسلامية والقانون، عبد الفتاح مصطفى الصيفي، طبعة ٢٠١٠م، دار المطبوعات الجامعية.
- (١٦) أحكام الغصب في الفقه الإسلامي، عبد الجبار حمد شرارة، طبعة ١٩٧٥م، نشر مؤسسة الأعلمي للمطبوعات بيروت ومكتبة دار الغربية ببغداد.
- (١٧) أحكام الفراغ الجوي في الفقه الإسلامي، عمر خالد مصطفى، الطبعة الأولى ١٤٣٠هـ، دار النفائس للنشر والتوزيع، الأردن.
- (١٨) أحكام القرآن، أحمد بن علي أبو بكر الرازي الجصاص، تحقيق محمد القمحاوي، طبعة ١٤٠٥هـ، دار إحياء التراث العربي، بيروت.
- (١٩) أحكام القرآن، محمد بن عبد الله بن العربي، الطبعة الثالثة ١٤٢٤هـ، دار الكتب العلمية، بيروت.
- (٢٠) الإحكام في أصول الأحكام، أبو محمد علي بن أحمد بن سعيد القرطبي، تحقيق أحمد محمد، بدون طبعة، دار الآفاق الجديدة للنشر، بيروت.
- (٢١) الإحكام في أصول الأحكام، علي بن محمد الأمدي، الطبعة الأولى ١٤٢٤هـ، دار الصمعي للنشر والتوزيع.
- (٢٢) إحياء علوم الدين، أبو حامد محمد بن محمد الغزالي، بدون طبعة، دار المعرفة، بيروت.
- (٢٣) الأدلة والبراهين على حرمة التدخين، إبراهيم محمد سرسيق، مجلة الجامعة الإسلامية، العدد الثالث ذو الحجة ١٣٩٧هـ.

- (٢٤) إدمان الكحول المشكلات والحلول، عبد العزيز عبد الله الدخيل، الطبعة الأولى ١٤٢٦هـ، إصدار مؤسسة الملك خالد الخيرية.
- (٢٥) إرشاد الساري لشرح صحيح البخاري، أحمد بن محمد بن أبي بكر القسطلاني، الطبعة السابعة ١٣٢٣هـ، المطبعة الكبرى الأميرية، مصر.
- (٢٦) الإرهاب في القانون الجنائي، محمد مؤنس محب الدين، بدون طبعة، الناشر مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة.
- (٢٧) إرواء الغليل في تخريج أحاديث منار السبيل، محمد ناصر الدين الألباني، الطبعة الأولى ١٣٩٩هـ، المكتب الإسلامي، بيروت.
- (٢٨) أسنى المطالب في شرح روض الطالب، زكريا بن محمد الأنصاري، بدون طبعة وبدون تاريخ، دار الكتاب الإسلامي.
- (٢٩) أصول التحقيق الجنائي وتطبيقاتها في المملكة العربية السعودية، الدكتور مدني تاج الدين، طبعة ١٤٢٥هـ، نشر معهد الإدارة العامة، الرياض.
- (٣٠) أضواء البيان في توضيح القرآن بالقرآن، محمد الأمين بن محمد المختار، طبعة ١٤١٥هـ، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت.
- (٣١) الأعلام، خير الدين بن محمود الزركلي، الطبعة الخامسة عشرة ٢٠٠٢م، دار العلم للملايين.
- (٣٢) الأغاني، أبو الفرج الأصبهاني، تحقيق سمير جابر، الطبعة الثانية، دار الفكر للنشر، بيروت.
- (٣٣) الإقناع في فقه الإمام أحمد بن حنبل، موسى أحمد الحجاوي المقدسي، تحقيق عبداللطيف محمد السبكي، دار المعرفة، بيروت.
- (٣٤) إكمال المعلم بفوائد مسلم، عياض بن موسى، تحقيق يحيى إسماعيل، الطبعة الأولى ١٤١٩هـ، دار الوفاء للطباعة والنشر والتوزيع، مصر.
- (٣٥) إكمال تهذيب الكمال في أسماء الرجال، مغلطي بن قليج الحنفي، تحقيق عادل محمد وأسامة إبراهيم، الطبعة الأولى ١٤٢٢هـ، دار الفاروق الحديثة للطباعة والنشر.
- (٣٦) الإنصاف في معرفة الراجح من الخلاف، علاء الدين أبو الحسن المرادوي، الطبعة الثانية، دار إحياء التراث العربي.
- (٣٧) البحر الرائق شرح كنز الدقائق، زين الدين بن إبراهيم بن محمد، الطبعة الثانية، دار الكتاب الإسلامي للنشر.

- (٣٨) البحر المديد في تفسير القرآن المجيد، أبو العباس أحمد بن محمد المهدي، تحقيق أحمد عبدالله رسلان، طبعة ١٤١٩هـ، نشر الدكتور حسن زكي.
- (٣٩) البداية والنهاية، أبو الفداء إسماعيل بن كثير، تحقيق عبدالله عبدالمحسن التركي، الطبعة الأولى ١٤١٨هـ، دار هجر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان.
- (٤٠) بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع، أبو بكر بن مسعود بن أحمد الكاساني، الطبعة الثانية ١٤٠٦هـ، دار الكتب العلمية.
- (٤١) البدر الطالع بمحاسن من بعد القرن السابع، محمد بن علي الشوكاني، بحاشية خليل منصور، الطبعة الأولى ١٤١٨هـ، دار الكتب العلمية، بيروت.
- (٤٢) البراءة والإدانة في السب والقذف والبلاغ الكاذب والشهادة الزور واليمين الكاذبة علماً وعملاً، إبراهيم سيد أحمد، طبعة ٢٠١٣م، دار الكتب القانونية.
- (٤٣) بغية الملتمس في تاريخ رجال أهل الأندلس، أحمد بن يحيى بن أحمد بن عميرة، بدون طبعة، عام النشر ١٩٦٧م، دار الكتاب العربي، القاهرة.
- (٤٤) تاج التراجم، أبو الفداء زين الدين بن قُطُوبغا، تحقيق محمد خير رمضان يوسف، الطبعة الأولى ١٤١٣هـ، دار القلم للنشر، دمشق.
- (٤٥) تاريخ الإسلام السياسي والديني والثقافي والاجتماعي، حسن إبراهيم حسن، الطبعة الرابعة عشرة ١٤١٦هـ، دار الجيل ومكتبة النهضة المصرية للنشر.
- (٤٦) تاريخ الإسلام ووفيات المشاهير والأعلام، شمس الدين أبو عبدالله محمد بن قَائِمَاز الذهبي، تحقيق بشار عوَّاد، الطبعة الأولى ٢٠٠٣م، دار الغرب الإسلامي.
- (٤٧) التاريخ الكبير، محمد بن إسماعيل البخاري، طبعة دائرة المعارف العثمانية، بدون ناشر.
- (٤٨) تاريخ بغداد، أبو بكر أحمد بن علي البغدادي، تحقيق بشار عواد، الطبعة ١٤٢٢هـ، دار الغرب الإسلامي، بيروت.
- (٤٩) تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية، بدر عبداللطيف الياقوت، طبعة ٢٠١٠م، دار الجامعة الجديدة.
- (٥٠) تبين الحقائق شرح كنز الدقائق وحاشية الشلبي، عثمان بن علي بن محجن البارعي، الطبعة الأولى ١٣١٣هـ، المطبعة الكبرى الأميرية، القاهرة.

- (٥١) تحفة المحتاج في شرح المنهاج، أحمد بن محمد الهيتمي، طبعة ١٣٥٧هـ، المكتبة التجارية الكبرى للنشر، مصر.
- (٥٢) الترخيص الإداري دراسة مقارنة، محمد جمال عثمان، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في القانون من جامعة عين شمس عام ١٩٩٢م.
- (٥٣) التشريع الجنائي الإسلامي مقارنةً بالقانون الوضعي، عبدالقادر عودة، الطبعة الأولى ١٤٢٩هـ، مؤسسة الرسالة ناشرون.
- (٥٤) التعريفات، علي بن محمد الجرجاني، الطبعة الأولى ١٤٠٣هـ، دار الكتب العلمية للنشر.
- (٥٥) تفسير القرآن العظيم، أبو الفداء إسماعيل بن عمر بن كثير، تحقيق سامي بن محمد سلامة، الطبعة الثانية ١٤٢٠هـ، دار طيبة للنشر والتوزيع.
- (٥٦) تيسير الكريم الرحمن في تفسير كلام المنان، عبد الرحمن بن ناصر السعدي، تحقيق عبد الرحمن اللويحق، الطبعة الأولى ١٤٢٠هـ، مؤسسة الرسالة.
- (٥٧) الثقات، محمد بن حبان بن أحمد البُستي، الطبعة الأولى ١٣٩٣هـ، نشر دائرة المعارف العثمانية بحيدر آباد.
- (٥٨) جامع الأحوال في أحاديث الرسول، مجد الدين أبو السعادات، تحقيق عبدالقادر الأرنبوط وبشير عيون، الطبعة الأولى، نشر مكتبة الحلواني ومطبعة الملاح ومكتبة دار البيان.
- (٥٩) جامع البيان في تأويل القرآن، محمد بن جرير بن كثير المعروف بأبي جعفر الطبري، تحقيق أحمد محمد شاكر، الطبعة الأولى ١٤٢٠هـ، مؤسسة الرسالة للنشر.
- (٦٠) جامع العلوم والحكم في شرح خمسين حديثاً من جوامع الكلم، عبد الرحمن بن أحمد بن رجب، طبعة ١٤٠٨هـ، دار المعرفة، بيروت.
- (٦١) الجامع المسند الصحيح المختصر من أمور رسول الله صلى الله عليه وسلم وسننه وأيامه، محمد بن إسماعيل أبو عبدالله البخاري، تحقيق محمد زهير ناصر الناصر، الطبعة الأولى ١٤٢٢هـ، دار طوق النجاة.
- (٦٢) الجامع لأحكام القرآن، أبو عبد الله محمد بن أحمد القرطبي، تحقيق هشام سمير البخاري، الطبعة ١٤٢٣هـ، دار عالم الكتب للنشر، الرياض.
- (٦٣) جرائم الاختطاف دراسة قانونية مقارنة بأحكام الشريعة الإسلامية، عبدالوهاب عبدالله المعمرى، طبعة ٢٠٠٦م، المكتب الجامعي الحديث.

- (٦٤) جرائم الإخلال بسير العدالة والامتناع عن تنفيذ الأحكام والأوامر، محمد عبد الحميد الألفي، شركة ناس للطباعة، دار محمود للنشر والتوزيع.
- (٦٥) جرائم الأشخاص والأموال، عوض محمد، طبعة ١٩٨٥م، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية.
- (٦٦) جرائم الاعتداء على الأشخاص والأموال، فتوح عبد الله الشاذلي، طبعة ٢٠٠٢م، دار المطبوعات الجامعية.
- (٦٧) جرائم الاعتداء على المصلحة العامة، أحمد صبحي العطار، بدون طبعة، وبدون دار نشر.
- (٦٨) جرائم الإفساد في الأرض وعقوبتها في الفقه والنظام، علي بن محمد الكندري، بحث دكتوراه لعام ١٤٢٠هـ، مقدم لقسم السياسة الشرعية في المعهد العالي للقضاء التابع لجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض.
- (٦٩) جرائم الامتناع بين الفقه الإسلامي والقانون الوضعي، أشرف عبدالقادر قنديل، طبعة ٢٠١٠م، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.
- (٧٠) جرائم الامتناع عن تنفيذ الأحكام وغيرها من جرائم الامتناع، عبدالفتاح مراد، بدون طبعة، وبدون دار نشر.
- (٧١) جرائم التزوير، يوسف غضبان خير الدين، مجلة الأمن الحياة، العدد ٣٠٤ رمضان ١٤٢٨هـ.
- (٧٢) الجرائم التي تقع على الطائرات في القواعد الدولية وقانون دولة الإمارات، محمد راشد النقي، رسالة ماجستير مقدمة لكلية الحقوق بجامعة الإسكندرية عام ٢٠١١م.
- (٧٣) جرائم السرقة في الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي، عبد الخالق النواوي، بدون طبعة، منشورات المكتبة العصرية، بيروت.
- (٧٤) جرائم السرقة في ضوء القضاء والفقه، حسني مصطفى، مطبعة روى، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية.
- (٧٥) جرائم القتل العمد والقتل الخطأ، إيهاب عبد المطلب، الطبعة الثانية ٢٠٠٦م، المركز القومي للإصدارات القانونية.
- (٧٦) الجرائم الواقعة على الأشخاص، محمد صبحي نجم، الطبعة الثانية ١٩٩٩م، دار الثقافة للنشر والتوزيع.

- (٧٧) الجريمة أحكامها العامة في الاتجاهات المعاصرة والفقهاء الإسلامي، عبدالفتاح خضر، بدون رقم طبعة، مطبعة معهد الإدارة العامة.
- (٧٨) جريمة اختطاف الطائرات المدنية في الفقه الإسلامي والنظام السعودي، علي عبد الله الشهري، مجلة البحوث الأمنية، العدد ٣٣ ربيع الآخر ١٤٢٧هـ.
- (٧٩) جريمة اختطاف الطائرات وعقوبتها، فهد بن عبد الله الغامدي، بحث ماجستير لعام ١٤٢٢هـ، مقدم لقسم السياسة الشرعية في المعهد العالي للقضاء التابع للجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض.
- (٨٠) جريمة الامتناع دراسة مقارنة، مزهر جعفر عبد، الطبعة الأولى ١٩٩٩م، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمّان.
- (٨١) جريمة تعاطي المخدرات في القانون المقارن، محمد فتحي عيد، طبعة ١٤٠٨هـ، نشر المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض.
- (٨٢) جريمة شرب الخمر في الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي، عبد الحميد الشواربي، بدون طبعة، نشر منشأة المعارف، الإسكندرية.
- (٨٣) الجريمة والعقوبة في الفقه الإسلامي، محمد أبو زهرة، طبعة ٢٠٠٦م، دار الفكر العربي للنشر.
- (٨٤) جمهرة أشعار العرب، أبو زيد محمد بن أبي الخطاب، تحقيق علي محمد البجادي، بدون طبعة، دار نضضة مصر للطباعة والنشر والتوزيع.
- (٨٥) الجواهر الحسان في تفسير القرآن، أبو زيد عبدالرحمن بن محمد الثعالبي، تحقيق محمد علي وعادل أحمد، الطبعة الأولى ١٤١٨هـ، دار إحياء التراث العربي، بيروت.
- (٨٦) الجوهرة النيرة على مختصر القدوري، أبو بكر بن علي بن محمد الحنفي، الطبعة الأولى ١٣٢٢هـ، نشر المكتبة الخيرية.
- (٨٧) حاشيتا القليوبي وعميرة، الطبعة الثالثة ١٣٧٥م، شركة مكتبة ومطبعة البابي الحلبي وأولاده.
- (٨٨) الحاوي الكبير، أبو الحسن علي بن محمد الماوردي، تحقيق علي محمد وعادل عبد الموجود، الطبعة الأولى ١٤١٩هـ، دار الكتب العلمية، بيروت.
- (٨٩) الحماية الجنائية الموضوعية لعناصر النقل الجوي والمائي والبري من التعريض للخطر، حازم حسن الجمل، الطبعة الأولى ٢٠١٠م، دار الفكر والقانون.

- ٩٠) الحماية الجنائية للأموال العامة، محمد أنور حمادة، طبعة ٢٠٠٢م، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.
- ٩١) الحماية الجنائية لوسائل النقل الجوي والبحري، حمدي حسن النهري، رسالة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق من جامعة القاهرة عام ٢٠١٣م.
- ٩٢) الحماية الدولية للطيران المدني من الأنشطة العسكرية للدول في زمن السلم وحال الحرب، محمد عبدالرحمن الدسوقي، بدون طبعة، دار النهضة العربية، القاهرة.
- ٩٣) خطف الطائرات دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية، هيثم أحمد الناصري، الطبعة الثانية ١٩٨٨م، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت.
- ٩٤) خطف الطائرات في الممارسة والقانون، محمد المجذوب، طبعة ١٩٧٤م، مطبعة الجبلأوي.
- ٩٥) الدر المنشور في التفسير المأثور، عبدالرحمن بن أبي بكر السيوطي، بدون طبعة وبدون تاريخ، دار الفكر، بيروت.
- ٩٦) درر الأحكام في شرح مجلة الأحكام، علي حيدر خواجه أمين أفندي، الطبعة الأولى ١٤١١هـ، دار الجيل.
- ٩٧) دور الشرطة في حماية أمن الطيران المدني، إيهاب سيد العماوي، طبعة إبريل ٢٠١١م، بدون دار نشر.
- ٩٨) الذخيرة، أبو العباس شهاب الدين أحمد المالكي، الطبعة الأولى ١٩٩٤م، دار الغرب الإسلامي.
- ٩٩) رد المختار على الدر المختار شرح تنوير الأبصار، ابن عابدين محمد أمين الدمشقي، الطبعة الثانية ١٤١٢هـ، دار الفكر للطباعة والنشر، بيروت.
- ١٠٠) روح المعاني في تفسير القرآن العظيم والسبع المثاني، شهاب الدين محمود ابن عبد الله الحسيني الألوسي، تحقيق على عبدالباري عطية، طبعة ١٤١٥هـ، دار الكتب العلمية، بيروت.
- ١٠١) روضة الطالبين وعمدة المفتين، أبو زكريا محيي الدين النووي، تحقيق زهير الشاويش، الطبعة الثالثة ١٤١٢هـ، المكتب الإسلامي، بيروت.
- ١٠٢) روضة المحبين ونزهة المشتاقين، محمد بن أبي بكر ابن القيم الجوزية، الطبعة السابعة ١٤٢١هـ، دار الكتاب العربي، بيروت.

١٠٣) الزواجر عن اقتراف الكبائر، أحمد بن محمد بن علي بن حجر الهيتمي، الطبعة الأولى ١٤٠٧هـ، دار الفكر.

١٠٤) السجن وموجباته في الشريعة الإسلامية، محمد عبد الله الجريوي، الطبعة الأولى ١٤١١هـ، إدارة الثقافة والنشر بجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية.

١٠٥) السرقة بين التجريم والعقوبة في الشريعة الإسلامية، الشافعي عبدالرحمن السيد، طبعة ١٣٩٨هـ، دار الهدى للطباعة.

١٠٦) السرقة في التشريع الإسلامي مقارنةً بالقانون الوضعي، إبراهيم دسوقي الشهاوي، الطبعة الأولى ١٤٨١هـ، مكتبة دار العروبة للنشر.

١٠٧) سلسلة الأحاديث الضعيفة والموضوعة وأثرها السيئ في الأمة، أبو عبد الرحمن محمد ناصر الدين الألباني، الطبعة الأولى ١٤١٢هـ، دار المعارف.

١٠٨) سنن ابن ماجه، أبو عبدالله محمد بن يزيد القزويني الشهير بابن ماجه، تحقيق محمد فؤاد عبدالباقي، تعليق الألباني، بدون طبعة، نشر دار إحياء الكتب العربية وفيصل عيسى البابي الحلبي.

١٠٩) سنن أبي داود، أبو داود سليمان بن الأشعث بن إسحاق السجستاني، تحقيق محمد محيي الدين عبدالحميد، بدون طبعة، المكتبة العصرية، بيروت.

١١٠) سنن الترمذي، محمد بن عيسى الترمذي، تحقيق وتعليق: أحمد محمد شاكر ومحمد فؤاد عبدالباقي وإبراهيم عطوة عوض، الطبعة الثانية ١٣٩٥هـ، دار شركة مكتبة ومطبعة مصطفى البابي الحلبي.

١١١) سنن الدارقطني، أبو الحسن علي بن عمر الدارقطني، تحقيق شعيب الأرنؤوط وآخرون، الطبعة الأولى ١٤٢٤هـ، مؤسسة الرسالة، بيروت.

١١٢) السياسة الشرعية في إصلاح الراعي والرعية، ابن تيمية، الطبعة الأولى ١٤١٨هـ، نشر وزارة الشؤون الإسلامية والأوقاف والدعوة والإرشاد بالسعودية.

١١٣) سير أعلام النبلاء، أبو عبدالله محمد الذهبي، تحقيق مجموعة من المحققين بإشراف شعيب الأرنؤوط، الطبعة الثالثة ١٤٠٥هـ، مؤسسة الرسالة للنشر.

١١٤) شذرات الذهب في أخبار من ذهب، عبدالحلبي بن أحمد بن محمد ابن العماد، تحقيق محمود الأرنؤوط، خرج أحاديثه: عبد القادر الأرنؤوط، الطبعة الأولى ١٤٠٦هـ، دار ابن كثير.

١١٥) شرح الأحكام العامة في قانون العقوبات، كامل السعيد، الطبعة الثالثة ١٤٣٢هـ، دار الثقافة للنشر والتوزيع.

١١٦) شرح حدود ابن عرفة، محمد بن قاسم الأنصاري، الطبعة الأولى ١٣٥٠هـ، المكتبة العلمية.

١١٧) شرح صحيح البخاري، علي بن خلف بن عبد الملك بن بطلال البكري القرطبي، تحقيق ياسر بن إبراهيم، الطبعة الثانية ١٤٢٣هـ، مكتبة الرشد، الرياض.

١١٨) شرح قانون أصول المحاكمات الجزائية، كامل السعيد، الطبعة الثالثة ١٤٣١هـ، دار الثقافة للنشر والتوزيع.

١١٩) شرح قانون الإجراءات الجنائية، أسامه عبدالله قايد، طبعة ١٤٢٨هـ، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة.

١٢٠) شرح قانون العقوبات القسم الخاص، نائل عبدالرحمن صالح، طبعة ١٩٨٩م، دار الفكر للنشر والتوزيع.

١٢١) شرح قانون العقوبات القسم العام، النظرية العامة للجريمة، محمد صبحي نجم، الطبعة الأولى ٢٠٠٠م، مكتبة دار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان.

١٢٢) شرح مختصر خليل للخرشي، محمد عبد الله الخرشبي أبو عبد الله، بدون طبعة، دار الفكر للطباعة، بيروت.

١٢٣) الشروع في الجريمة والرجوع عنها في الفقه الإسلامي، رزق الله محمد السلمي، الطبعة الأولى ١٤٣٢هـ، مطابع الصفا، بدون دار نشر.

١٢٤) شهادة الزور واليمين الكاذبة والقذف والسب والبلاغ الكاذب مقارنة بالتشريعات العربية، عبد الحكم فودة وأحمد محمد، طبعة ٢٠٠٩، دار الفكر والقانون، المنصورة.

١٢٥) شيوخ الأزهر، شرف فوزي صالح، بدون طبعة، الشركة العربية للنشر والتوزيع.

١٢٦) طبقات الشافعية الكبرى، تاج الدين عبدالوهاب السبكي، تحقيق محمود محمد الطناحي وعبد الفتاح محمد الحلو، الطبعة الثانية ١٤١٣هـ، هجر للطباعة والنشر والتوزيع.

١٢٧) طبقات الشافعيين، أبو الفداء إسماعيل بن عمر الدمشقي، تحقيق أحمد عمر هاشم ومحمد زينهم محمد، طبعة ١٤١٣هـ، مكتبة الثقافة الدينية.

١٢٨) الطبقات الكبرى، أبو عبدالله محمد بن سعد البصري، تحقيق إحسان عباس، الطبعة الأولى ١٩٦٨م، دار صادر، بيروت.

١٢٩) طبقات المفسرين، محمد بن علي بن أحمد شمس الدين الداودي المالكي، بدون طبعة، دار الكتب العلمية، بيروت.

١٣٠) الطرق الحكمية في السياسة الشرعية، أبو عبد الله محمد بن أبي بكر بن قيم الجوزية، تحقيق نايف الحمد، الطبعة الأولى ١٤٢٨ هـ، دار عالم الفوائد للنشر، مكة المكرمة.

١٣١) عمدة القاري شرح صحيح البخاري، أبو محمد محمود بن أحمد الحنفي، بدون طبعة، دار إحياء التراث العربي، بيروت.

١٣٢) عون المعبود شرح سنن أبي داود، محمد أشرف بن أمير، الطبعة الثانية ١٤١٥ هـ، دار الكتب العلمية، بيروت.

١٣٣) غاية المرام في تخريج أحاديث الحلال والحرام، محمد ناصر الدين الألباني، الطبعة الثالثة ١٤٠٥ هـ، المكتب الإسلامي، بيروت.

١٣٤) فتاوى اللجنة الدائمة - المجموعة الأولى، تأليف اللجنة الدائمة للبحوث العلمية والإفتاء، جمع وترتيب أحمد بن عبدالرزاق الدويش، نشر رئاسة إدارة البحوث العلمية والإفتاء.

١٣٥) الفتاوى الهندية، لجنة علماء برئاسة نظام الدين البلخي، الطبعة الثانية ١٣١٠ هـ، دار الفكر.

١٣٦) فتح الباري شرح صحيح البخاري، أحمد بن علي بن حجر العسقلاني، طبعة ١٣٧٩ هـ، دار المعرفة، بيروت.

١٣٧) فتح القدير الجامع بين فني الرواية والدراية من علم التفسير، محمد بن علي الشوكاني، دار الفكر، بيروت.

١٣٨) الفروق المسمى بأنوار البروق في أنواء الفروق، أبو العباس شهاب الدين القرافي، بدون طبعة، عالم الكتب للنشر.

١٣٩) الفقه الجنائي الإسلامي القسم العام، فتحي الخماسي، الطبعة الأولى ١٤٢٥ هـ، دار قتيبة.

١٤٠) في أصول النظام الجنائي الإسلامي، محمد سليم العوا، الطبعة الثالثة ٢٠٠٧ م، نَهضة مصر للطباعة والنشر والتوزيع.

١٤١) القاموس المحيط، مجد الدين أبو طاهر محمد بن يعقوب الفيروز آبادي، الطبعة الثامنة ١٤٢٦ هـ، مؤسسة الرسالة للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت.

١٤٢) القانون الجنائي القسم الخاص، عبد الحفيظ بلقاضي، الطبعة الأولى ١٤٢٤ هـ، دار الأمان للنشر، الرباط.

١٤٣) القانون الجوي الخاص، عبد الفضيل محمد أحمد، طبعة ٢٠١٤، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، المنصورة.

١٤٤) القانون الجوي الدولي، إيناس محمد البهجي، الطبعة الأولى ٢٠١٣م، المركز القومي للإصدارات القانونية.

١٤٥) القانون الجوي الدولي، طالب حسن موسى، الطبعة الأولى ١٤٣١هـ، دار الثقافة للنشر والتوزيع.

١٤٦) القانون الجوي النقل الجوي الداخلي والدولي، محمد فريد العريني، طبعة عام ٢٠٠٢م، دار المطبوعات الجامعية.

١٤٧) القانون الجوي، إلياس حداد، طبعة ١٤٢٥هـ، منشورات جامعة دمشق.

١٤٨) القانون الجوي، سميحة القليوبي، بدون طبعة، دار النهضة العربية للنشر.

١٤٩) القانون الجوي _ قانون الطيران التجاري _، أبو زيد رضوان، بدون طبعة، دار الفكر العربي للطباعة والنشر.

١٥٠) القانون الدولي الجنائي، فتوح عبدالله الشاذلي، طبعة عام ٢٠٠٢م، دار المطبوعات الجامعية للنشر.

١٥١) قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، محمد فريد وهاني محمد، طبعة ١٩٩٥م، دار النهضة العربية للطباعة والنشر.

١٥٢) قانون الطيران التجاري، هاني محمد دويدار، طبعة ١٩٧٨م، دار الجامعة الجديدة للنشر.

١٥٣) قانون الطيران المدني، شريف محمد غنام، الطبعة الثانية ٢٠١٢م، مطبعة الفجيرة الوطنية.

١٥٤) قانون العقوبات الخاص جرائم المخدرات والتهرب الجمركي والنقدي، عوض محمد، طبعة ١٩٦٦م، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر.

١٥٥) قانون العقوبات الخاص، علي محمد جعفر، الطبعة الأولى ١٤٠٦هـ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع.

١٥٦) قانون العقوبات الخاص، محمد زكي أبو عامر وسليمان عبدالمنعم، الطبعة الأولى ١٤١٨هـ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع.

١٥٧) قانون العقوبات القسم الخاص، الجرائم المضرة بالمصلحة العامة والاعتداء على الأشخاص والأموال، محمد محمد مصباح القاضي، الطبعة الأولى ٢٠١٣م، منشورات الحلبي الحقوقية.

١٥٨) قانون العقوبات القسم الخاص، جلال ثروت وعلي القهوجي، طبعة ٢٠١١م، دار المطبوعات الجامعية.

١٥٩) قانون العقوبات القسم العام، مأمون سلامة، الطبعة ١٩٧٩م، دار الفكر العربي، القاهرة.

١٦٠) قانون العقوبات النظرية العامة للجريمة، علي محمود علي، الطبعة الثانية ١٤٢٩هـ، طبع أكاديمية شرطة دبي.

١٦١) قانون العقوبات جرائم القسم الخاص، رمسيس بهنام، الطبعة الأولى ١٩٩٩م، منشأة المعارف، الإسكندرية.

١٦٢) القسم الخاص في قانون العقوبات، عبد المهيمن بكر، الطبعة السابعة ١٩٧٧م، دار النهضة العربية، القاهرة.

١٦٣) القصد الجنائي في الفقه الإسلامي مقارنةً بالقانون الوضعي، عبد الجبار الطيب، الطبعة الأولى ١٤٣٣هـ، دار النوادر للنشر.

١٦٤) قواعد الأحكام في مصالح الأنام، أبو محمد عز الدين عبد العزيز بن عبد السلام، طبعة ١٤١٤هـ، نشر مكتبة الكليات الأزهرية، القاهرة.

١٦٥) القوانين الفقهية، أبو القاسم محمد الغرناطي، بدون طبعة وبدون ناشر.

١٦٦) الكافي، موفق الدين أبو محمد عبد الله بن أحمد بن قدامة، تحقيق عبد الله بن عبد المحسن التركي، الطبعة الأولى ١٤١٨هـ، دار هجر للطباعة والنشر والتوزيع والإعلان.

١٦٧) الكتاب المصنف في الأحاديث والآثار، أبو بكر بن أبي شيبة، تحقيق كمال يوسف الحوت، الطبعة الأولى ١٤٠٩هـ، مكتبة الرشد بالرياض.

١٦٨) كشاف القناع عن متن الإقناع، منصور بن يونس البهوتي، بدون طبعة، دار الكتب العلمية.

١٦٩) الكشاف عن حقائق غوامض التنزيل، أبو القاسم محمود بن عمرو الزمخشري، الطبعة الثالثة ١٤٠٧هـ، دار الكتاب العربي، بيروت.

١٧٠) كشف الأسرار عن أصول فخر الإسلام البزدوي، علاء الدين البخاري عبد العزيز أحمد محمد، تحقيق عبدالله محمود محمد، الطبعة الأولى ١٤١٨هـ، دار الكتب العلمية، بيروت.

١٧١) كفاية الأخبار في حل غاية الاختصار، أبو بكر بن محمد بن عبد المؤمن، تحقيق علي عبد الحميد ومحمد وهيبي، الطبعة الأولى ١٩٩٤هـ، دار الخير للنشر.

- ١٧٢) كنز العمال في سنن الأقوال والأفعال، علاء الدين علي المتقي بن حسام الدين الهندي، الطبعة الخامسة ١٤٠٥ هـ، مؤسسة الرسالة، بيروت.
- ١٧٣) لسان العرب، لابن منظور، الطبعة الثالثة ١٤١٤ هـ، دار صادر.
- ١٧٤) المال المأخوذ ظلماً وما يجب فيه في الفقه والنظام، طارق محمد الخويطر، الطبعة الأولى ١٤٢٠ هـ، دار اشبيليا للنشر والتوزيع.
- ١٧٥) مبادئ القانون، عبد المنعم فرج الصده، طبعة ١٩٨٠ م، دار النهضة العربية.
- ١٧٦) المبادئ القانونية العامة، سلمان أبو ذياب، الطبعة الأولى ١٤١٥ هـ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع.
- ١٧٧) مبادئ علم القانون، علي صالح الزهراني وآخرون، الطبعة الأولى ١٤٣٣ هـ، مكتبة جرير.
- ١٧٨) مبادئ قانون أصول المحاكمات الجزائية الأردني، ممدوح خليل البحر، الطبعة الأولى ١٩٩٨ م، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن.
- ١٧٩) المبسوط، محمد بن أحمد السرخسي، طبعة ١٤١٤ هـ، دار المعرفة، بيروت.
- ١٨٠) المجتبى من السنن، أبو عبدالرحمن أحمد بن شعيب النسائي، تحقيق عبد الفتاح أبو غدة، تذييل أحكام الألباني، الطبعة الثانية ١٤٠٦ هـ، مكتب المطبوعات الإسلامية، حلب.
- ١٨١) مجموع الفتاوى، تقي الدين أبو العباس بن تيمية، تحقيق عبدالرحمن بن محمد، عام النشر ١٤١٦ هـ، مجمع الملك فهد لطباعة المصحف الشريف، المدينة المنورة.
- ١٨٢) المجموع شرح المهذب، أبو زكريا محيي الدين النووي، طبعة كاملة معها تكملة السبكي والمطيعي، دار الفكر للنشر.
- ١٨٣) مجموع فتاوى ابن باز، عبد العزيز بن عبد الله بن باز، أشرف على الجمع والطباعة محمد بن سعد الشويعر، بدون رقم طبعة وبدون دار نشر.
- ١٨٤) مجموعة الفتاوى، تقي الدين أبو العباس أحمد بن عبدالحليم بن تيمية، تحقيق عبد الرحمن بن محمد، عام النشر ١٤١٦ هـ، مجمع الملك فهد لطباعة المصحف الشريف، المدينة.
- ١٨٥) المحكم والمحيط الأعظم، أبو الحسن علي بن إسماعيل المرسي، تحقيق عبد الحميد هندراوي، الطبعة الأولى ١٤٢١ هـ، دار الكتب العلمية.
- ١٨٦) المحلى بالآثار، علي بن أحمد بن سعيد بن حزم، بدون طبعة وبدون تاريخ، دار الفكر، بيروت.

١٨٧) مختار الصحاح، زين الدين أبو عبد الله محمد بن أبي بكر الرازي، تحقيق يوسف الشيخ، الطبعة الخامسة ١٤٢٠ هـ، المكتبة العصرية للنشر، بيروت.

١٨٨) مختصر الفتاوى المصرية لابن تيمية، محمد بن علي بن أحمد الحنبلي، تحقيق عبدالمجيد سليم ومحمد الفقي، مطبعة السنة المحمدية، دار الكتب العلمية، بيروت.

١٨٩) المدخل إلى السياسة الشرعية، عبدالعال أحمد عطوة، الطبعة الثانية ١٤٢٥ هـ، مطابع جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية.

١٩٠) المدخل لدراسة العلوم القانونية، خالد الرويس و رزق الريس، الطبعة الثالثة ١٤٢٦ هـ، نشر مكتبة الشقري.

١٩١) المدخل لدراسة العلوم القانونية، يحيى قاسم علي، الطبعة الأولى ١٩٩٧ م، كوميت للتوزيع.

١٩٢) مراتب الإجماع في العبادات والمعاملات والاعتقادات، علي بن أحمد بن سعيد بن حزم، بدون طبعة، دار الكتب العلمية، بيروت.

١٩٣) المرصفاوي في أصول الإجراءات الجنائية، حسن صادق المرصفاوي، طبعة ١٩٩٦ م، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية.

١٩٤) المرصفاوي في قانون العقوبات الخاص، حسن صادق المرصفاوي، طبعة ١٩٧٨ م، منشأة المعارف للنشر، الإسكندرية.

١٩٥) مساوئ الأخلاق ومذمومها، أبو بكر محمد بن جعفر السامري، تحقيق مصطفى بن أبي النصر الشلي، الطبعة الأولى ١٤١٣ هـ، مكتبة السوادى للتوزيع، جدة.

١٩٦) المستصفى، أبو حامد محمد الغزالي، تحقيق محمد عبد السلام عبد الشافي، الطبعة الأولى ١٤١٣ هـ، دار الكتب العلمية.

١٩٧) المسكرات والمخدرات بين الشريعة والقانون، عزت حسنين، الطبعة الأولى ١٤٠٤ هـ، دار الناصر للنشر والتوزيع.

١٩٨) مسند أبي يعلى، أبو يعلى أحمد بن علي الموصلي، تحقيق حسين سليم أسد، الطبعة الأولى ١٤٠٤ هـ، دار المأمون للتراث.

١٩٩) مسند الإمام أحمد بن حنبل، أبو عبد الله أحمد بن محمد بن حنبل، تحقيق شعيب الأرناؤوط وعادل مرشد وآخرون، الطبعة الأولى ١٤٢١ هـ، مؤسسة الرسالة.

- ٢٠٠) المسند الصحيح المختصر، مسلم بن الحجاج النيسابوري، تحقيق محمد فؤاد عبد الباقي، بدون طبعة، دار إحياء التراث العربي، بيروت.
- ٢٠١) مسند الفاروق أمير المؤمنين أبي حفص عمر بن الخطاب رضي الله عنه وأقواله على أبواب العلم، تحقيق د. عبد المعطي قلعجي، الطبعة الأولى ١٤١١هـ، دار الوفاء للطباعة والنشر والتوزيع، المنصورة.
- ٢٠٢) مصادر الحق في الفقه الإسلامي، عبد الرزاق أحمد الدمنهوري، الطبعة الثانية ١٩٩٨م، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت.
- ٢٠٣) المصباح المنير في غريب الشرح الكبير، أحمد بن محمد الفيومي، بدون طبعة، المكتبة العلمية للنشر، بيروت.
- ٢٠٤) المصنف، الحافظ أبي بكر عبد الرزاق بن همام الصنعاني، تحقيق حبيب الرحمن الأعظمي، الطبعة الثانية ١٤٠٣هـ، المكتب الإسلامي، بيروت.
- ٢٠٥) معالم القرية في أحكام الحسبة، محمد بن محمد بن أحمد القرشي، تحقيق محمد محمود شعبان وصدیق أحمد المطيعي، الطبعة الأولى ١٤٠٨هـ، مكتب الإعلام الإسلامي.
- ٢٠٦) معجم الأدباء، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي الحموي، تحقيق إحسان عباس، الطبعة الأولى ١٤١٤هـ، دار الغرب الإسلامي، بيروت.
- ٢٠٧) المعجم القانوني رباعي اللغة، عبد الفتاح مراد، بدون طبعة، بدون ناشر.
- ٢٠٨) معجم اللغة العربية المعاصرة، أحمد مختار عبد الحميد وآخرون، الطبعة الأولى ١٤٢٩هـ، عالم الكتب للنشر.
- ٢٠٩) معجم المصطلحات الفقهية والقانونية، الدكتور جرجس جرجس، الطبعة الأولى ١٩٩٦م، الشركة العربية للكتاب.
- ٢١٠) معجم المؤلفين، عمر بن رضا كحالة الدمشق، بدون طبعة، مكتبة المثني ودار إحياء التراث العربي، بيروت.
- ٢١١) المعجم الوسيط، إبراهيم مصطفى وآخرون، بدون طبعة، دار الدعوة للنشر.
- ٢١٢) معجم لغة الفقهاء، محمد رواسي قلعجي وحامد صادق قنيبي، الطبعة الثانية ١٤٠٨هـ، دار النفائس للطباعة والنشر والتوزيع.

(٢١٣) معجم مصطلحات الشريعة والقانون، عبدالواحد كرم، الطبعة الثانية ١٤١٨هـ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع.

(٢١٤) معجم مقاييس اللغة، أحمد بن فارس الرازي، تحقيق عبد السلام هارون، طبعة ١٣٩٩هـ، دار الفكر.

(٢١٥) معرفة السنن والآثار، أحمد بن الحسين بن علي بن موسى أبو بكر البيهقي، تحقيق عبدالمعطي أمين قلعجي، الطبعة الأولى ١٤١٢هـ، نشر جامعة الدراسات الإسلامية، كراتشي.

(٢١٦) المعونة على مذهب عالم المدينة، أبو محمد عبد الوهاب ابن علي المالكي، تحقيق حميش عبدالحق، بدون طبعة، المكتبة التجارية للنشر.

(٢١٧) المغني، أبو محمد عبد الله بن محمد بن قدامة، بدون طبعة، نشر عام ١٣٨٨هـ، مكتبة القاهرة.

(٢١٨) مفاتيح الغيب (تفسير الرازي)، أبو عبد الله محمد بن عمر بن الحسن الرازي، الطبعة الثالثة ١٤٢٠هـ، دار إحياء التراث العربي، بيروت.

(٢١٩) مفاتيح الغيب، أبو عبد الله محمد بن عمر بن الحسن الملقب بفخر الدين الرازي، الطبعة الثالثة ١٤٢٠هـ، دار إحياء التراث العربي، بيروت.

(٢٢٠) المقدمات الممهדות، أبو الوليد محمد بن أحمد القرطبي، الطبعة الأولى ١٤٠٨هـ، دار الغرب الإسلامي للنشر.

(٢٢١) المقدمة في دراسة الأنظمة، محمد عمران وآخرون، الطبعة الثانية ١٤٢١هـ، دار حافظ للنشر والتوزيع.

(٢٢٢) مكافحة الجرائم ضد الطائرات، عبد الكريم أبو الفتوح، طبعة ١٤١٨هـ، دار النهضة العربية، القاهرة.

(٢٢٣) من أعلام المجددين، صالح بن فوزان الفوزان، الطبعة الأولى ١٤٢١هـ، دار المؤيد للنشر.

(٢٢٤) المنتور في القواعد الفقهية، أبو عبد الله بدر الدين الزركشي، الطبعة الثانية ١٤٠٥هـ، نشر وزارة الأوقاف الكويتية.

(٢٢٥) المنهاج شرح صحيح مسلم بن الحجاج، للإمام يحيى بن شرف النووي، الطبعة الثانية ١٣٩٢هـ، طبعة دار إحياء التراث العربي، بيروت.

(٢٢٦) المهذب في فقه الإمام الشافعي، أبو اسحاق إبراهيم بن علي الشيرازي، بدون طبعة، دار الكتب العلمية.

- ٢٢٧) المواجهة الجنائية والأمنية لخطف الطائرات، خالد سعود البشر، طبعة ١٤١٤هـ، دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض.
- ٢٢٨) الموافقات، إبراهيم بن موسى الشهير بالشاطبي، تحقيق أبي عبيدة مشهور بن حسن، الطبعة الأولى ١٤١٧هـ، دار ابن عفان للنشر.
- ٢٢٩) مواهب الجليل في شرح مختصر خليل، شمس الدين أبو عبد الله محمد بن محمد الطرابلسي، الطبعة الثالثة ١٤١٢هـ، دار الفكر.
- ٢٣٠) الموجز في الضبطية القضائية والتحقيق الابتدائي، رضا حمدي الملاح، الطبعة الأولى ١٤٣٠هـ، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض.
- ٢٣١) الموسوعة الجنائية الحديثة في شرح قانون العقوبات، إيهاب عبدالمطلب، طبعة ٢٠١٠م، نادي القضاة للنشر.
- ٢٣٢) الموسوعة الجنائية، جندى عبدالمملك، طبعة ١٣٤٩هـ، طبعة دار الكتب المصرية، القاهرة.
- ٢٣٣) الموسوعة الشاملة في التعليق على قانون العقوبات في ضوء الفقه وأحكام القضاء، حامد الشريف، الطبعة الثانية ٢٠١٠م، المكتبة العالمية.
- ٢٣٤) موسوعة القانون الدولي العام_ القانون الجوي_، محمد نعيم علوة، الطبعة الأولى ١٤٣٣هـ، نشر مكتبة زين الحقوقية ومركز الشرق الأوسط الثقافي.
- ٢٣٥) نظام الحسبة في الإسلام، عبدالعزيز بن محمد بن مرشد، بحث ماجستير لعام ١٣٩٢هـ، مقدم لقسم الفقه المقارن في المعهد العالي للقضاء التابع لجامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض.
- ٢٣٦) نظرة القرآن إلى الجريمة والعقاب، محمد عبدالمعزم القيعي، الطبعة الأولى ١٤٠٨هـ، دار المنار، القاهرة.
- ٢٣٧) نظرية الدعوى بين الشريعة الإسلامية وقانون المرافعات المدنية والتجارية، محمد نعيم ياسين، الطبعة الثانية ١٤٢٠هـ، دار النفائس، عمان.
- ٢٣٨) النظرية العامة للجريمة الدولية، أشرف محمد لاشين، طبعة عام ٢٠١٢م، بدون دار نشر.
- ٢٣٩) النظرية العامة للجريمة بين الشريعة والقانون، عزت حسنين، الطبعة الأولى ١٤٠٤هـ، دار العلوم للطباعة والنشر.

- ٢٤٠) النظرية العامة للعقوبة والتدابير الاحترازية، محمد عبداللطيف فرج، طبعة ٢٠١٢، نشر أكاديمية الشرطة.
- ٢٤١) نهاية الرتبة في طلب الحسبة، عبد الرحمن بن نصر الشيرزي، تحقيق د. السيد البار العربي، الطبعة الثانية ١٤٠١هـ، دار الثقافة، بيروت.
- ٢٤٢) النهاية في غريب الحديث والأثر، مجد الدين أبو السعادات، تحقيق طاهر الزواوي ومحمود الطناحي، طبعة ١٣٩٩هـ، المكتبة العلمية للنشر، بيروت.
- ٢٤٣) نيل المآرب بشرح دليل الطالب، عبد القادر بن عمر التغلبي، تحقيق الدكتور محمد سليمان الأشقر، الطبعة الأولى ١٤٠٣هـ، مكتبة الفلاح للنشر.
- ٢٤٤) هداية الرواة إلى تخريج أحاديث المصاييح والمشكاة، الحافظ أحمد بن علي بن حجر العسقلاني، الطبعة الأولى ١٤٢٢هـ، نشر وتوزيع دار ابن القيم ودار ابن عفان.
- ٢٤٥) الهداية إلى بلوغ النهاية، أبو محمد مكي بن أبي طالب القرطي المالكي، تحقيق مجموعة رسائل جامعة بجامعة الشارقة، الطبعة الأولى ١٤٢٩هـ، نشر جامعة الشارقة.
- ٢٤٦) الوافي بالوفيات، صلاح الدين خليل بن أيك الصفدي، تحقيق أحمد الأرنؤوط وتركبي الصفدي، الطبعة ١٤٢٠هـ، دار إحياء التراث، بيروت.
- ٢٤٧) الوافي في الحماية الجنائية للنقل الجوي، محمد نصر القطري، طبعة ١٤٣٤هـ، دار النهضة العربية للنشر.
- ٢٤٨) الوجيز في تفسير كتاب العزيز، أبو الحسن علي بن أحمد بن محمد الواحدي، الطبعة الأولى ١٤١٥هـ، دار القلم للنشر بدمشق ودار الشامية للنشر، بيروت.
- ٢٤٩) الوسيط في شرح التنظيم القضائي الجديد بالمملكة العربية السعودية، أحمد صالح مخلوف، طبعة ١٤٣٤هـ، نشر مركز البحوث بمعهد الإدارة العامة، الرياض.
- ٢٥٠) الوسيط في شرح جرائم التخريب والإتلاف والحريق، معوض عبدالنواب، طبعة ١٩٨٩م، دار المطبوعات الجامعية.
- ٢٥١) الوسيط في قانون العقوبات القسم الخاص، أحمد فتحي سرور، طبعة ١٩٧٢، دار النهضة العربية.
- ٢٥٢) وفيات الأعيان وأنباء أبناء الزمان لأبي العباس ابن خلكان، تحقيق إحسان عباس، طبعة ١٩٠٠م، دار صادر، بيروت.

٣- الأنظمة واللوائح والاتفاقيات الدولية:

- ١) اتفاقية الطيران المدني الدولي، حررت في مدينة شيكاغو بالولايات المتحدة الأمريكية في اليوم السابع من شهر ديسمبر لسنة ١٩٤٤م، وذلك باللغات الإنجليزية والفرنسية والإسبانية، وفتحت باب التوقيع على هذه الاتفاقية في واشنطن العاصمة الأمريكية.
- ٢) اتفاقية طوكيو الدولية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م بمدينة طوكيو اليابانية، ودخلت حيز التنفيذ في ٤ ديسمبر ١٩٦٩م وحررت باللغات الإنجليزية والفرنسية والإسبانية.
- ٣) اتفاقية لاهاي الدولية بشأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، حررت في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠م بمدينة لاهاي بهولندا، ودخلت حيز التنفيذ في ١٤ أكتوبر ١٩٧١م، وحررت بأربعة نصوص رسمية باللغات الإنجليزية والفرنسية والروسية والإسبانية.
- ٤) اتفاقية مونتريال الدولية بشأن مكافحة وقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في ٢٣ سبتمبر لسنة ١٩٧١م بمدينة مونتريال بكندا ودخلت حيز التنفيذ في عام ١٩٧٣.
- ٥) البرنامج الوطني السعودي لأمن الطيران، غير منشور.
- ٦) بروتوكول لقمع أفعال العنف في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، المكمل لاتفاقية مونتريال بشأن مكافحة وقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني لعام ١٩٧١م، حرر هذا البروتوكول في ٢٤ فبراير لسنة ١٩٨٨م بمدينة مونتريال الكندية.
- ٧) تنظيم الهيئة العامة للطيران المدني الصادر بقرار مجلس الوزراء رقم ٣٣ وتاريخ ١٤٢٦/٢/١١هـ المنشور في جريدة أم القرى في عددها رقم ٤٠٤٢ وتاريخ ١٤٢٦/٣/٢٠هـ.
- ٨) اللائحة التنفيذية لمكتب تحقيقات الطيران الصادرة عن مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني والموافق عليها بخطاب رئيس المجلس رقم ٥٠٣/٢/٢٥٦ وتاريخ ١٤٣٤/٤/١٠هـ.

- ٩) لائحة ضبط ومعاينة مرتكبي الأفعال غير المشروعة على متن الطائرات المدنية الصادرة بقرار مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني برقم (٨-١٠٠) وتاريخ ١/٨/١٤٣١هـ.
- ١٠) نظام استيراد المواد الكيميائية وإدارتها الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٣٨ وتاريخ ١٦/٦/١٤٢٧هـ.
- ١١) نظام الإجراءات الجزائية الصادر بالمرسوم الملكي رقم (م/٢) وتاريخ ٢٢/١/١٤٣٥هـ.
- ١٢) النظام الأساسي للحكم الصادر بالمرسوم الملكي رقم أ/٩٠ وتاريخ ٢٧/٨/١٤١٢هـ.
- ١٣) نظام الطيران المدني السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٤٤ وتاريخ ١٨/٧/١٤٢٦هـ.
- ١٤) نظام المتفجرات والمفرقات الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٣٨ وتاريخ ٢٨/٤/١٤٢٨هـ.
- ١٥) نظام المرافعات الشرعية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/١ وتاريخ ٢٢/١/١٤٣٥هـ.
- ١٦) نظام ديوان المظالم الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٧٨ وتاريخ ٢٩/٩/١٤٢٨هـ.
- ١٧) نظام مكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٣٩ وتاريخ ٨/٧/١٤٢٦هـ.
- ١٨) نظام مكافحة غسل الأموال ولائحته التنفيذية الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٣١ وتاريخ ١١/٥/١٤٣٣هـ.
- ١٩) نظام هيئة التحقيق والادعاء العام الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٥٦ بتاريخ ٢٤/١٠/١٤٠٩هـ.

٤ _ الأحكام والقرارات ونحوها:

(١) ar.wikipedia.org/wiki/

(٢) WWW.icao.int

(٣) الأمر السامي الصادر عن الديوان الملكي برقم ٤٦٩٠ وتاريخ ٦/٢/١٤٣٥هـ.

٤) حكم قضائي صادر من المحكمة الجزائية بالرياض برقم ٣٤٢٣١٨٤ وتاريخ ١٤٣٤/١/٢٦ هـ والمصادق عليه من محكمة الاستئناف برقم ٣٤١٨٥٥١٢ وتاريخ ١٤٣٤/٤/١٣ هـ.

٥) حكم قضائي صادر من المحكمة العامة بالرياض برقم ٣٣٤١٨٢٧٠ وتاريخ ١٤٣٣/٩/٢٣ هـ والمصادق عليه من محكمة الاستئناف برقم ٣٤٢١٠٩٤ وتاريخ ١٤٣٤/١/٢٤ هـ.

٦) قرار رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني رقم ٢٦/٤ وتاريخ ١٤٢٨/٨/٢٨ هـ.
٧) قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني برقم ٤٣/ل/م/٤٣ بتاريخ ١٤٣٥/٣/٢٥ هـ.

٨) قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني رقم ٤٣١/ل/م/١ بتاريخ ١٤٣١/٢/٣٠ هـ.

٩) قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني رقم ٤٣٣/ل/م/١٠ بتاريخ ١٤٣٣/٥/١ هـ.

١٠) قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني رقم ٤٣٥/ل/م/١٩٨ بتاريخ ١٤٣٥/٦/١٣ هـ.

١١) قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني رقم ٤٣٥/ل/م/٢٠٥ بتاريخ ١٤٣٥/٦/١٧ هـ.

١٢) قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني رقم ٤٣٥/ل/م/٢٣٦ بتاريخ ١٤٣٢/٦/٢٧ هـ.

١٣) قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني رقم ٤٣٥/ل/م/٣٠٣ بتاريخ ١٤٣٥/٨/٢٤ هـ.

١٤) قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني رقم ٤٣٥/ل/م/٤٣ بتاريخ ١٤٣٥/٣/٢٥ هـ.

١٥) قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني رقم ٤٧٦/ل/م/٤٧ بتاريخ ١٤٣٦/٦/٢٣ هـ.

١٦) قرار لجنة النظر في مخالفات أحكام نظام الطيران المدني رقم ١٧/ل/م/٤٣٦ وتاريخ ١٦/٦/١٤٣٦هـ.

١٧) قرار هيئة كبار العلماء، رقم ١٤٨ وتاريخ ١٢/١/١٤٠٩هـ، نُشر بالجريدة الرسمية أم القرى في العدد رقم ٣٢٢٤ وتاريخ ٢١/١/١٤٠٩هـ.

١٨) محضر ضبط معد من أمن المطار بتاريخ ١٠/٩/١٤٣٥هـ.

١٩) محضر ضبط معد من أمن المطار بتاريخ ٨/١٠/١٤٣٦هـ.

٢٠) محضر ضبط معد من أمن المطار بتاريخ ٩/٩/١٤٣٥هـ.

٢١) محضر ضبط معد من قائد الطائرة بتاريخ ١٤/٤/١٤٣٣هـ.

٢٢) محضر ضبط معد من قائد الطائرة بتاريخ ٢٤/٢/١٤٣٧هـ.

٢٣) محضر ضبط معد من قائد الطائرة برقم ١٣٣٠٠ وتاريخ ٩/١/١٤٣٧هـ.

٢٤) محضر ضبط معد من قائد الطائرة برقم ٣٧٥٣ وتاريخ ١٠/٢/١٤٣٧هـ.

٢٥) محضر ضبط معد من وحدة أمن المطار برقم ٢٧٥٥ وتاريخ ٢٤/٢/١٤٣٧هـ.

فهرس المحتويات

الصفحة	سادساً: فهرس المحتويات
٣	الإهداء
٤	الشكر
٥	المقدمة
٧	أهمية الموضوع
٨	مشكلة الدراسة
٩	تساؤلات الدراسة
٩	أسباب اختيار الموضوع
١٠	الدراسات السابقة
٢٥	منهج البحث
٢٦	تقسيمات البحث
٣٩	فصل تمهيدي: التعريف بمفردات العنوان
٤٠	المبحث الأول: التعريف بالعنوان باعتباره مفرداً
٤١	المطلب الأول: تعريف (أحكام)
٤٤	المطلب الثاني: تعريف (مخالفة)
٤٩	المطلب الثالث: تعريف (نظام)
٥٥	المطلب الرابع: تعريف (الطيران)
٥٩	المطلب الخامس: تعريف (المدني)
٦٢	المطلب السادس: تعريف (العقوبة)
٦٦	المبحث الثاني: التعريف بالعنوان باعتباره مركباً
٦٧	المطلب الأول: التعريف بالعنوان باعتباره مركباً في النظام
٦٩	المطلب الثاني: التعريف بالعنوان باعتباره مركباً في الفقه

٧٣	المبحث الثالث: أهمية الحماية الجنائية للطيران المدني
٧٤	المبحث الرابع: طبيعة مخالفة نظام الطيران المدني
٧٦	المبحث الخامس: سمات مخالفة نظام الطيران المدني
٨٠	المبحث السادس: معيار تمييز مخالفة نظام الطيران المدني محل البحث
٨١	الباب الأول: أنواع مخالفة نظام الطيران المدني
٨٣	الفصل الأول: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات
٨٥	المبحث الأول: تدمير عناصر النقل الجوي في المطار أو التهديد بذلك
٨٦	المطلب الأول: الركن الشرعي
٨٦	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
٩١	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
٩٥	المطلب الثاني: الركن المادي
٩٨	المطلب الثالث: الركن المعنوي
١٠٠	العلم
١٠٤	الإرادة
١٠٨	المبحث الثاني: الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية
١٠٩	المطلب الأول: الركن الشرعي
١٠٩	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
١١١	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
١١٤	المطلب الثاني: الركن المادي
١١٦	المطلب الثالث: الركن المعنوي
١١٨	المبحث الثالث: تقديم البلاغ الكاذب

١١٩	المطلب الأول: الركن الشرعي
١١٩	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
١٢١	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
١٢٥	المطلب الثاني: الركن المادي
١٢٨	المطلب الثالث: الركن المعنوي
١٣٠	المبحث الرابع: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات في المعاهدات والاتفاقيات الدولية
١٣٣	الفصل الثاني: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على متن الطائرات
١٣٥	المبحث الأول: الاعتداء ضد شخص على متن الطائرة
١٣٦	المطلب الأول: الركن الشرعي
١٣٦	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
١٤١	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
١٤٨	المطلب الثاني: الركن المادي
١٥٣	المطلب الثالث: الركن المعنوي
١٥٤	المبحث الثاني: الاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة
١٥٥	المطلب الأول: الركن الشرعي
١٥٥	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
١٥٧	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
١٥٩	المطلب الثاني: الركن المادي
١٦١	المطلب الثالث: الركن المعنوي
١٦٣	المبحث الثالث: الثمالة بتأثير تناول المواد الكحولية أو المخدرة

١٦٤	المطلب الأول: الركن الشرعي
١٦٤	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
١٦٦	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
١٦٩	المطلب الثاني: الركن المادي
١٧١	المطلب الثالث: الركن المعنوي
١٧٢	المبحث الرابع: تدمير الطائرة وهي في حالة طيران أو التهديد بذلك
١٧٣	المطلب الأول: الركن الشرعي
١٧٣	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
١٧٥	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
١٧٧	المطلب الثاني: الركن المادي
١٧٩	المطلب الثالث: الركن المعنوي
١٨٠	المبحث الخامس: الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها، أو التهديد بذلك
١٨١	المطلب الأول: الركن الشرعي
١٨١	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
١٨٣	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
١٨٨	المطلب الثاني: الركن المادي
١٩٢	المطلب الثالث: الركن المعنوي
١٩٤	المبحث السادس: رفض تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة
١٩٥	المطلب الأول: الركن الشرعي
١٩٥	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
١٩٧	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه

٢٠١	المطلب الثاني: الركن المادي
٢٠٣	المطلب الثالث: الركن المعنوي
٢٠٤	المبحث السابع: سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة
٢٠٥	المطلب الأول: الركن الشرعي
٢٠٥	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
٢٠٧	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
٢١٠	المطلب الثاني: الركن المادي
٢١٤	المطلب الثالث: الركن المعنوي
٢١٥	المبحث الثامن: مخالفات نظام الطيران المدني المرتكبة على متن الطائرات في المعاهدات والاتفاقيات الدولية
٢٢٠	الفصل الثالث: مخالفات نظام الطيران المدني المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني
٢٢٢	المبحث الأول: قيادة أو تشغيل طائرة لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل
٢٢٣	المطلب الأول: الركن الشرعي
٢٢٣	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
٢٢٥	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
٢٢٩	المطلب الثاني: الركن المادي
٢٣١	المطلب الثالث: الركن المعنوي
٢٣٢	المبحث الثاني: قيادة وتشغيل طائرة دون الحصول على الشهادات اللازمة
٢٣٣	المطلب الأول: الركن الشرعي

٢٣٣	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
٢٣٥	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
٢٣٨	المطلب الثاني: الركن المادي
٢٤٠	المطلب الثالث: الركن المعنوي
٢٤٢	المبحث الثالث: قيادة الطائرة في المناطق الجوية المحظورة وعدم الإذعان للأوامر الصادرة
٢٤٣	المطلب الأول: الركن الشرعي
٢٤٣	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
٢٤٦	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
٢٤٧	المطلب الثاني: الركن المادي
٢٤٩	المطلب الثالث: الركن المعنوي
٢٥١	المبحث الرابع: الدخول في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات
٢٥٢	المطلب الأول: الركن الشرعي
٢٥٢	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
٢٥٤	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
٢٥٥	المطلب الثاني: الركن المادي
٢٥٧	المطلب الثالث: الركن المعنوي
٢٥٨	المبحث الخامس: الإقلاع أو الهبوط خارج الأماكن المخصصة
٢٥٩	المطلب الأول: الركن الشرعي
٢٥٩	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
٢٦٠	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
٢٦٢	المطلب الثاني: الركن المادي
٢٦٣	المطلب الثالث: الركن المعنوي

٢٦٤	المبحث السادس: استخدام الطائرة في النقل المحظور
٢٦٥	المطلب الأول: الركن الشرعي
٢٦٥	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
٢٦٧	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
٢٦٩	المطلب الثاني: الركن المادي
٢٧٠	المطلب الثالث: الركن المعنوي
٢٧١	المبحث السابع: الامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ
٢٧٢	المطلب الأول: الركن الشرعي
٢٧٢	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
٢٧٣	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
٢٧٧	المطلب الثاني: الركن المادي
٢٧٩	المطلب الثالث: الركن المعنوي
٢٨٠	المبحث الثامن: عدم تدوين البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها
٢٨١	المطلب الأول: الركن الشرعي
٢٨١	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
٢٨٢	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
٢٨٣	المطلب الثاني: الركن المادي
٢٨٤	المطلب الثالث: الركن المعنوي
٢٨٥	المبحث التاسع: مخالفات نظام الطيران المدني المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني في المعاهدات والاتفاقيات الدولية
٢٩٠	الفصل الرابع: المخالفات اليسيرة التي ترتكب على متن

	الطائرة المدنية
٢٩٢	المبحث الأول: التدخين على متن الطائرة المدنية
٢٩٣	المطلب الأول: الركن الشرعي
٢٩٣	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
٢٩٤	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
٢٩٦	المطلب الثاني: الركن المادي
٢٩٧	المطلب الثالث: الركن المعنوي
٢٩٩	المبحث الثاني: العبث بأجهزة الكشف الموجودة على متن الطائرة
٣٠٠	المطلب الأول: الركن الشرعي
٣٠٠	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
٣٠١	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
٣٠٢	المطلب الثاني: الركن المادي
٣٠٣	المطلب الثالث: الركن المعنوي
٣٠٤	المبحث الثالث: استعمال أجهزة إلكترونية محظورة على متن الطائرة
٣٠٥	المطلب الأول: الركن الشرعي
٣٠٥	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
٣٠٦	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
٣٠٨	المطلب الثاني: الركن المادي
٣٠٨	المطلب الثالث: الركن المعنوي
٣١٠	المبحث الرابع: رفض الجلوس في المقعد المخصص للراكب
٣١١	المطلب الأول: الركن الشرعي
٣١١	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام

٣١١	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
٣١٢	المطلب الثاني: الركن المادي
٣١٣	المطلب الثالث: الركن المعنوي
٣١٤	المبحث الخامس: رفض ربط حزام الأمان
٣١٥	المطلب الأول: الركن الشرعي
٣١٥	الفرع الأول: الركن الشرعي في النظام
٣١٦	الفرع الثاني: الركن الشرعي في الفقه
٣١٧	المطلب الثاني: الركن المادي
٣١٧	المطلب الثالث: الركن المعنوي
٣١٨	المبحث السادس: المخالفات اليسيرة التي ترتكب على متن الطائرة المدنية في المعاهدات والاتفاقيات الدولية
٣١٩	الباب الثاني: مراحل الدعوى الجزائية لمخالفة نظام الطيران المدني
٣٢١	الفصل الأول: مرحلة الضبط الجنائي
٣٢٣	المبحث الأول: الاختصاص الدولي لضبط مخالفة نظام الطيران المدني
٣٣٠	المبحث الثاني: اختصاص الضبط الجنائي لمخالفة نظام الطيران المدني في النظام السعودي
٣٣٤	المبحث الثالث: السلطات المختصة بالضبط الجنائي وإجراءاتها في النظام السعودي
٣٣٤	المطلب الأول: ممثلو الهيئة العامة للطيران المدني
٣٣٥	المطلب الثاني: قائد الطائرة
٣٣٨	المطلب الثالث: الأجهزة الأمنية الأخرى في المطار

٣٤٤	المبحث الرابع: موقف الفقه الإسلامي من مرحلة الضبط الجنائي
٣٥٠	الفصل الثاني: مرحلة التحقيق الجنائي
٣٥٠	المبحث الأول: مكتب التحقيق بالهيئة العامة للطيران المدني
٣٥٤	المبحث الثاني: هيئة التحقيق والادعاء العام
٣٦٢	الفصل الثالث: الحكم في الدعوى الجنائية
٣٦٢	المبحث الأول: لجنة الفصل في مخالفات نظام الطيران المدني
٣٦٤	المبحث الثاني: ديوان المظالم
٣٧٧	الباب الثالث: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني وتطبيقاتها القضائية
٣٧٨	الفصل الأول: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني
٣٧٨	مقدمة
٣٨٢	المبحث الأول: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات
٣٨٣	المطلب الأول: عقوبة تدمير عناصر النقل الجوي في المطار أو التهديد بذلك
٣٨٤	المطلب الثاني: عقوبة الاستيلاء على معدات الملاحة الجوية
٣٨٥	المطلب الثالث: عقوبة تقديم البلاغ الكاذب
٣٨٧	المبحث الثاني: عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على متن الطائرات
٣٨٨	المطلب الأول: عقوبة الاعتداء ضد شخص على متن الطائرة
٣٨٩	المطلب الثاني: عقوبة الاعتداء على الممتلكات داخل الطائرة
٣٩٠	المطلب الثالث: عقوبة الثمالة بتأثير تناول المواد الكحولية أو المخدرة
٣٩٢	المطلب الرابع: عقوبة تدمير الطائرة وهي في حالة طيران أو التهديد بذلك

٣٩٣	المطلب الخامس: عقوبة الاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها والتهديد بذلك
٣٩٣	المطلب السادس: عقوبة رفض تنفيذ الأوامر الصادرة عن قيادة الطائرة
٣٩٤	المطلب السابع: عقوبة سرقة الممتلكات الموجودة على متن الطائرة
٣٩٦	المبحث الثالث: عقوبة مخالفة نظام الطيران المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني
٣٩٧	المطلب الأول: عقوبة قيادة أو تشغيل طائرة لا تحمل علامات الجنسية والتسجيل
٣٩٨	المطلب الثاني: عقوبة قيادة وتشغيل طائرة دون الحصول على الشهادات اللازمة
٤٠٠	المطلب الثالث: عقوبة قيادة الطائرة في المناطق الجوية المحظورة وعدم الإذعان للأوامر الصادرة
٤٠٠	المطلب الرابع: عقوبة الدخول في المنطقة المحظورة لتحرك الطائرات
٤٠١	المطلب الخامس: عقوبة الإقلاع أو الهبوط خارج الأماكن المخصصة
٤٠١	المطلب السادس: عقوبة استخدام الطائرة في النقل المحظور
٤٠٢	المطلب السابع: عقوبة الامتناع عن القيام بعمليات البحث والإنقاذ
٤٠٣	المطلب الثامن: عقوبة عدم تدوين البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها
٤٠٤	المبحث الرابع: عقوبة المخالفات اليسيرة التي ترتكب على متن الطائرة المدنية
٤٠٥	المطلب الأول: عقوبة التدخين على متن الطائرة المدنية
٤٠٦	المطلب الثاني: عقوبة العبث بأجهزة الكشف الموجودة على متن الطائرة
٤٠٦	المطلب الثالث: عقوبة استعمال أجهزة إلكترونية محظورة على متن الطائرة

٤٠٧	المطلب الرابع: عقوبة رفض الجلوس في المقعد المخصص للراكب
٤٠٧	المطلب الخامس: عقوبة رفض ربط حزام الأمان
٤٠٨	المبحث الخامس: عقوبة مخالفة أحكام نظام الطيران المدني التي لم يرد في مقدارها تحديد
٤١١	المبحث السادس: موقف الفقه الإسلامي من عقوبة مخالفة نظام الطيران المدني
٤١٣	المطلب الأول: موقف الفقه الإسلامي من عقوبة الحبس
٤١٨	المطلب الثاني: موقف الفقه الإسلامي من عقوبة الغرامة المالية والمصادرة
٤٢١	المطلب الثالث: موقف الفقه الإسلامي من عقوبة إلغاء التراخيص أو التصاريح أو الأنشطة بشكل مؤقت أو دائم أو تعليقها
٤٢٧	الفصل الثاني: التطبيقات القضائية لجرائم الطيران المدني
٤٢٨	المبحث الأول: التطبيقات القضائية لمخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على أرض المطارات
٤٣١	المبحث الثاني: التطبيقات القضائية لمخالفة نظام الطيران المدني المرتكبة على متن الطائرات
٤٣٨	المبحث الثالث: التطبيقات القضائية لمخالفة نظام الطيران المدني المتعلقة بتشغيل وممارسة أنشطة الطيران المدني
٤٥٨	المبحث الرابع: التطبيقات القضائية للمخالفات اليسيرة المرتكبة على متن الطائرات
٤٦١	الخاتمة
٤٦٢	أولاً: أهم النتائج
٤٧٤	ثانياً: التوصيات
٤٨٠	ملحق نظام الطيران المدني

٥٤٧	الفهارس
٥٤٨	فهرس الآيات القرآنية
٥٥٥	فهرس الأحاديث النبوية
٥٦١	فهرس الآثار
٥٦٣	فهرس الأعلام
٥٦٦	فهرس المصادر والمراجع
٥٦٧	١ _ القرآن الكريم
٥٦٧	٢ _ الكتب والمؤلفات
٥٨٦	٣ _ الأنظمة واللوائح الاتفاقيات الدولية
٥٨٧	٤ _ الأحكام والقرارات ونحوها
٥٩٠	فهرس المحتويات