



ذاتية جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر

Subjective crime of endangering the safety of public

اسم الباحث: أ.د. بصائر علي محمد، علي محمد خضير

جهة الإنتساب: الجامعة العراقية - كلية القانون والعلوم السياسية

Author's name: phd .professor Bssier Ali Muhammad, Ali Muhammad Khudair

Affiliation: Iraqi University - College of Law and Political Science

E-mail: ali970h9@gmail.com

work type: research paper

discipline: [Public law](#), [Criminal Law](#)

نوع العمل العلمي: [بحث](#)

مجال العمل: [القانون العام](#) - [قانون جنائي](#)

Doi. <https://doi.org/10.61279/nmb7yc94>

Issue No. & date: Issue 24 - April 2024

Received: 21/3/2024

Acceptance date: 28/3/2024

Published Online: 25 April 2024

رقم العدد وتاريخه: العدد الرابع والعشرين - نيسان - ٢٠٢٤

تاريخ الاستلام: ٢٠٢٤/٣/٢١

تاريخ القبول: ٢٠٢٤/٣/٢٨

تاريخ النشر: ٢٥ نيسان ٢٠٢٤

© All rights are reserved to the Journal of the College of Law and Political Science at Aliraqia University

Intellectual property rights are reserved to the author

Copyright reserved to the publisher (College of Law and Political Science - Aliraqia University)

Attribution – NonCommercial - NoDerivs 4.0 International

For more information, please review the rights and license

© حقوق الطباعة محفوظة لدى مجلة كلية القانون والعلوم السياسية في الجامعة العراقية

حقوق الملكية الفكرية محفوظة للمؤلف

حقوق النشر محفوظة للنشر (كلية القانون والعلوم

السياسية - الجامعة العراقية)

نسب المصنّف - غير تجاري - منع الاشتقاق ٤,٠ دولي

للمزيد من المعلومات يرجى مراجعة الحقوق والترخيص



CC BY-NC-ND 4.0 DEED



تاريخ الاستلام ٣ / ٢١ تاريخ القبول ٣ / ٢٨
تاريخ النشر ٤ / ٢٥

ذاتية جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر Subjective crime of endangering the safety of public transportation

أ.د. بصائر علي محمد
الباحث: علي محمد خضير
الجامعة العراقية - كلية القانون والعلوم السياسية
phd. professor Bssier Ali Muhammad
Master's student :Ali Muhammad Khudair
Iraqi University - College of Law and Political Science
ali970h9@gmail.com

المستخلص

رافق التقدم الفني في وسائل النقل العام ظهور نمط جديد من الجرائم تميز بخصائص وصفات معينة واتصفت بقدر كبير من الخطورة ودقة التنظيم؛ فقد سهل ذلك التقدم عملية اقترافها، وأدى إلى تعاظم جسامه النتائج التي تتمخض عن الأفعال الخطرة على سلامة تلك الوسائل ومستخدميها، ونظراً لذلك عمدت السياسة الجنائية الحديثة إلى تجريم السلوك الذي من شأنه أن يعرض سلامة النقل العام للضرر، وتجريم السلوك الذي يترتب عليه تعريضها للخطر أيضاً، فضلاً عن السلوك لذي يقدر أنه قد ينتج عنه خطر، وذلك في محاولة مسبقة لاعتراض الوصول لمرحلة الضرر، كما عمد المشرع حديثاً إلى إصدار تعليمات تتضمن وجوب اتباع إجراءات أمنية ووقائية معينة تهدف مبدئياً إلى عدم الوصول لمرحلة الخطر، وهذا التجريم يعد من قبيل أحدث ما وصل إليه الفكر العقابي.

الكلمات المفتاحية: سلامة النقل، عام، خطر واقعي، خطر مجرد، ضرر، وسائل النقل.

Abstract

The technical progress in public transportation was accompanied by the emergence of a new type of crime distinguished by specific characteristics and marked by a high level of danger and precision in organization. This progress facilitated their commission and led to an increase in the severity of the consequences resulting from acts endangering the safety of these means and their users. Consequently, modern criminal policy has sought to criminalize behavior that would expose the safety of public transportation to harm, as well as behavior that may expose it to danger. Moreover, The legislator has also recently issued instructions that include the necessity of following certain security, and this criminalization is one of the late Abstract danger ,st punitive thought.

Keywords: Transportation Safety, General, hazard Realistic, damage, Transportation

المقدمة

اولاً- موضوع البحث

يُعد القانون الجنائي قانون حِمائيٍّ لَأنه يُراقب ما يستجد في المجتمع من مشكلات مُحاولاً إيجاد الحلول لها، وأساليب توقيها، حماية للمجتمع واستقراره أو أمنه، وهذا يتطلب تدخل المشرع بين الحين والآخر لإضافة نصوص جديدة أو لتعديل النصوص القائمة بما يتناسب مع المشكلات المستجدة.

والمشرع يُقدّر لأهمية القسوى لإحدى ركائز الوجود الاجتماعي، وهي سلامة النقل العام، فأحاطه بسياس من الحماية من خلال تجريم السلوكيات التي قد تؤدي إلى الإضرار بهذا القطاع المهم والحيوي فتطلب أحياناً مُجرّد أن ينتج خطر عن السلوك لإيقاع العقاب على مرتكبه في حين أ اكتفى أحياناً أخرى بمجرد السلوك الخطر لعقاب صاحبه من دون تطلب نتيجة خطيرة.

إن هذا النوع من التجريم يُراد منه إقامة حصن منيع حول سلامة النقل وإحاطة هذه الرّكيزة بخطوط دفاعية مُتعددة تدفع عنها صوراً متباينة من العدوان الذي قد لا يتمثل بإهدار كلي مباشر له، وإنما فيما يُهدّد بهذا الإهدار تبعاً لوقوعه على ركيزة مُساندة أو دعامة مُعززة.

ثانياً- أهمية البحث

تكمن أهمية الدراسة في الوقوف على خصائص جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر ومعرفة الاحكام القانونية المترتبة عليها.

ثالثاً- إشكالية الدراسة:

إنّ دراسة ذاتية جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر يُثير إشكالية أساسية حول مدى دقة وفاعلية التّظيم القانوني لهذه الجريمة، وهل لهذه الجريمة إطار معين يضمن بيان ماهيتها وما تنطوي عليه من مسائل قانونية؟ ويتفرع عن هذه الإشكالية عدة إشكاليات أهمها:

١- قد تدق التفرقة بين جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر وجريمة الاضرار بسلامة النقل فما هو المعيار الذي يجب الركون اليه للتمييز بين الاثنين؟ وما هي الأهمية العلمية لذلك التمييز؟

٢- هل واكب المشرع العراقي باقي التشريعات المقارنة في تجريم السلوكيات التي

ظهر حديثاً خطورتها على سلامة النقل؟

رابعاً- منهجية الدراسة:

سنتبع منهج البحث التحليلي المقارن، وذلك من خلال تحليل النصوص القانونية التي تضمنت هذه الجريمة، واجراء المقارنة بين التشريع العراقي والمصري والفرنسي، بهدف الوقوف على مواطن الضعف والقوة فيها بالإضافة الى بيان أوجه الاختلاف والشبه بين احكام تلك التشريعات والتشريع العراقي، مع ايراد الاحكام والقرارات القضائية ذات العلاقة.

خامساً- نطاق الدراسة:

ان نطاق دراستنا سيتحدد بقانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ المعدل، وقانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل.

سادساً- هيكلية الدراسة:

ارتأينا أن تكون دراستنا مقسمة على مطلبين، كل مطلب مقسم على فرعين، تتقدم هذه المطالب مُقدّمة تُعبّر بمثابة تهديد للقارئ للإلمام بموضوع الدراسة والإحاطة به، أما المطلب الأول الذي هو بعنوان «تمييز جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر عما يشته به» بينا في الفرع الأول منه أوجه الاختلاف بين جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر وجريمة الاضرار بسلامة النقل العام، واستعرضنا في الفرع الثاني منه الأهمية العلمية للتمييز بين جريمة الاضرار بسلامة النقل العام وجريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر.

أما المطلب الثاني فكان بعنوان «خصائص الجريمة باعتبارها من جرائم الخطر» فاستعرضنا في الفرع الأول منه أول تلك الخصائص المتمثلة بانها من جرائم الخطر العام وانتقلنا في الفرع الثاني لبيان ثاني تلك الخصائص المتمثلة بانها تتأرجح بين جرائم الخطر الواقعي والمجرد، وتنتهي الدراسة بخاتمة تنطوي على خلاصة ما توصلنا إليه من استنتاجات فضلاً عما نراه من مقترحات قد تساهم في تقويم الجانب العلمي والعملي فيما يخص موضوع الدراسة وعلى كافة الأصعدة.

المطلب الأول

تميز جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر عما يشتهب بها

إنَّ الجرائم التي تشكل اعتداء على سلامة النقل العام تنقسم على جريمة خطر وجريمة ضرر، ولكل واحدة من الجريمتين خصائص واحكام تميزها عن الاخرى، فلا بد ان نبين أوجه الاختلاف بين الجريمتين، والمعايير التي اعتمدها الفقه للتمييز بينها، وما هو المعيار الاصب (من وجهة نظرنا)، ونتائج التمييز بين الجريمتين.

وبناءً على ذلك سنقسم هذا المطلب على فرعين: نخصص الأول لبيان أوجه الاختلاف بين جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر وجريمة الاضرار بسلامة النقل العام، في حين نتناول في الثاني الأهمية العلمية للتمييز بين جريمة الاضرار بسلامة النقل العام وجريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر، على النحو الآتي:

الفرع الأول: أوجه الاختلاف بين جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر وجريمة الاضرار بسلامة النقل العام

ان الجرائم بوجه عام تنقسم بالنظر الى الحدث السيء الى نوعين هي جرائم الضرر^١ وجرائم الخطر^٢، ويتنازع فكرة الحدث تصوران: الأول مادي^٣، والثاني قانوني^٤ والنتيجة وفقاً للتصور المادي هي التغيير المحسوس الذي يحصل في العالم الخارجي كأثر للسلوك ويعتد به القانون^٥. اما أنصار التصور القانوني فيذهبون الى القول بان النتيجة هي ذلك الاعتداء الذي يحصل على المصلحة المحمية قانوناً بإهدارها نهائياً أو جزئياً، أو بتهديدها بالخطر^٦.

فالنتيجة بنظر أنصار التصور المادي واقعة منفصلة عن السلوك، اما بنظر أنصار التصور القانوني فهي السلوك مقدر تقديراً قانونياً^٧.

وعليه فان جريمة نقل مفرقات أو المتفجرات في احدى وسائل النقل المنصوص عليها في (٣٤٨) من قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ المعدل، والمادة (١٧٠)

١ الضرر هو إزالة مال من الأموال أو الانتقاص منه. والمال هو كل ما يشبع حاجة للإنسان؛ فليس المال بنظر القانون نقوداً بل هو كل ما يشبع حاجة للإنسان أو الجماعة، سواء كانت هذه الحاجة مادية ام معنوية. ينظر: د. رمسيس بهنام. نظرية التجريم في القانون الجنائي- معيار سلطة العقاب تشريعاً وتطبيقاً، منشأة المعارف الإسكندرية، الطبعة الثانية، بلا سنة الطبع، ص ١٠٩.

٢ د. رمسيس بهنام، النظرية العامة في القانون الجنائي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص ٥٧٧.

٣ كما يسميه بعض الفقهاء بالتصور الطبيعي. د. جلال ثروت، نظم القسم العام في قانون العقوبات، دار الهدى للمطبوعات، ١٩٩٩، ص ٥٥٥.

٤ يسميه بعض الفقه بالتصور الشرعي، أو الشكلي. المصدر اعلاه، ص ٥٥٥.

٥ د. أمين مصطفى محمد، قانون العقوبات القسم العام، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠١٠، ص ٢٣١.

٦ د. جلال ثروت، المصدر السابق، ص ٥٥٥.

٧ د. جلال ثروت، مصدر سابق، ص ٥٥٦.

من قانون العقوبات المصري رقم ٥٨ لسنة ١٩٣٧ المعدل تعد جريمة شكلية بنظر أنصار التصور المادي، في حين انها تعد جريمة حدث بنظر أنصار التصور القانوني حتى وان لم ينتج عن ذلك أثر ملموس.

ونحن نؤيد انصار التصور المادي، كما ان المشرع العراقي، والمصري، والفرنسي قد اخذ بما ذهب اليه انصار التصور المادي وخير دليل على ذلك هو تفرقه بين الشروع والنتيجة التامة من حيث العقاب، إضافة الى نصه على ضرورة توفر الرابطة السببية في جرائم الضرر والخطر الملموس أو الواقعي في حين أنه لم يُعر أهمية للعلاقة السببية في جرائم الخطر المجرد، وكذلك فان المشرع لا يعاقب على بعض الجرائم ما لم يتحقق ضرر فعلي أو خطر في حين ان أنصار التصور القانوني يقولون انه يمكن ان يتحقق الاعتداء القانوني على المال وان لم يترتب على السلوك اهدار للمال أو انتقاص فيه^٩.

إنَّ جرائم الضَّرر هي تلك الجرائم التي يحقق الجاني فيها بسلوكه الجرمي ضرراً يلحق بالمصلحة المحمية، وهذا الضَّرر يستلزمه المُلشِّع بنصِّ التَّجْريم للقول بتحقيق الجريمة^٩. وجريمة الضرر التي تلحق سلامة النقل العام تخضع لهذا التَّعْريف؛ حيث توجد طائفة من صور جريمة الاضرار بسلامة النقل واردة في صُلب قانون العقوبات العراقي، والمصري، والفرنسي النافذ تعاقب على السلوكيات التي تحدث نتيجة ضارة بسلامة النقل. وهذه النتيجة الضارة أمَّا أن تتمثل بضرر كلي للمصلحة المحمية أو اهدار جزئي لها، أمَّا إذا لم تصل النتيجة الى درجة الضرر إمَّا اقتصر الامر على التهديد بالضرر فأننا نكون بصدد جريمة تعريض سلامة النقل للخطر الواقعي^{١٠}.

إنَّ صور الجرائم التي تلحق بسلامة النقل العام ضرر او خطر في التشريع العراقي، والمصري، والفرنسي متعددة سنذكر منها صور الجريمة التي تلحق بسلامة النقل العام ضرر فقط اما فيما يتعلق بصور الجريمة التي تلحق بسلامة النقل العام خطر فسنجيل ذلك الى المطلب الثاني من هذا البحث حينما نتناول خصائص الجريمة.

وبناءً على ما تقدم سنذكر صور الجريمة التي تلحق بسلامة النقل العام بشيء من الاسهاب، كما يلي:

أولاً- جريمة تسليم وسيلة من وسائل النقل الى العدو: ورد النص عليها في المادة (١٦٢) من قانون العقوبات العراقي النافذ التي نصت على أنَّه «يعاقب بالإعدام كل من سهل للعدو دخول البلاد أو سلمه..... أو سفينة أو طائرة.... أو وسيلة للمواصلات.....» ويلاحظ ان نص المادة سَالِفَة الدُّكْر قد ذكر السفينة والطائرة مرة ثم عاد ليذكر وسيلة

8 Rocco, Arturo, Loggetto del reato tutela giuridica penale, opera giuridiche, 1913, p553.

٩ د. مأمون محمد سلامة، قانون العقوبات، القسم العام، الطبعة الثالثة، دار الفكر العربي، ١٩٩٠، ص ١٢٠.

١٠ رمسيس بهنام، نظرية التجريم في القانون الجنائي، مصدر سابق، ص ١١١.

المواصلات مرة أخرى وهذا تزيد لا داعي منه فالأفضل أن لا يعدد وسائل النقل: السفينة أو الطائرة بل يذكر عبارة وسائل المواصلات (وهذه تشمل جميع الوسائل البرية أو المائية والجوية).

وهذه الجريمة قد تقع بسلوك إيجابي، كما يمكن ان تقع بسلوك سلبي كما لو ترك الجاني وسيلة النقل ليأخذها العدو، كما يتصور الشروع فيها بصورته الخائبة فقط كما لو حاول الجاني تسليم الوسيلة للعد ولكنه قبض عليه قبل ذلك.

ثانياً- جريمة التسبب عمدًا بتعطيل أو تلف احدى وسائل المواصلات المعدة لاستعمال القوات المسلحة: فقد نصت المادة (١٦٣) من قانون العقوبات العراقي النافذ على أنه « يعاقب بالسجن المؤبد ١- كل من عيب أو عطل عمدًا..... إحدى البواخر أو الطائرات أو طرق المواصلات أو وسائل النقل....» ويؤخذ على هذه المادة ما اخذ على المادة التي سبقتها حيث ان المشرع ذكر البواخر والطائرات ثم عاد ليذكر وسائل النقل (التي تشمل السفن الطائرات). ولخطورة هذه الجريمة فقد اعتبر المشرع بموجب المادة (١٨٣/١) من ذات القانون من كان عالماً بنية مرتكب الجريمة شريكاً في هذه الجريمة ولو لم يقصد الاشتراك فيها.

وتقع هذه الجريمة بسلوك إيجابي أو سلبي، كما ان الشروع فيها متصوراً بصورتيه الموقوفة والخائبة.

ثالثاً- تخريب وسائل المواصلات أو الاضرار بها اضراراً بليغة: حيث نصت المادة (١٩٧) من قانون العقوبات العراقي النافذ انه « (١) يعاقب بالإعدام أو السجن المؤبد كل من خرب او أتلف او أضر اضراراً بليغة عمدًا.....أو وسائل المواصلات.... وذلك بقصد قلب نظام الحكم المقرر بالدستور. (٢) وتكون العقوبة الإعدام إذا استعمل الجاني المفرقات في ارتكاب الجريمة أو إذا نجم عن الجريمة موت شخص كان موجوداً في تلك الأماكن^{١١}. (٣) وتكون العقوبة السجن المؤبد أو المؤقت إذا وقعت الجريمة في زمن هياج أو فتنة أو بقصد إحداث الرعب بين الناس أو إشاعة الفوضى دون ان يكون قصد الفاعل قلب نظام الحكم المقرر بالدستور. (٤) وتكون العقوبة السجن المؤقت لكل من تسبب قصداً في تعطيل شيء

١١ ما يؤخذ على نص هذه المادة ان المشرع لم يشدد العقوبة اذا ما حصلت عاهة مستديمة لشخص، كذلك اشترط لتشديد العقوبة ان يموت شخص في الأماكن التي ذكرها في الفقرة (١) فهذا يعني انه لو مات شخص بسبب الاعتداء الذي وقع على وسيلة النقل من الأشخاص الذين كانوا بالقرب منها فلم تشدد العقوبة وهذا نقص يجب تداركه؛ فقد اثبتت التجارب انه احياناً يصابون اشخاص خارج وسيلة النقل نتيجة الاعتداء الذي يقع عليه ومن الأمثلة على ذلك الحادث الذي وقع في ١٩٨٨/٩/٢١ وفق بلدة لوكربي باسكتلندا، فقد انفجرت طائرة ركاب مدنية أمريكية مما أدى الى وفاة جميع من فيها من ركاب وطاقم البالغ عددهم ٢٥٩ شخصاً، بالإضافة الى ١١ شخص كانوا متواجدين على الأرض، وقد وجهت أصابع الاتهام الى اكثر من دولة آنذاك. ينظر: احمد عبد الهادي عبد المنعم القاضي، الحماية الجنائية للطائرات المدنية من الإرهاب (دراسة مقارنة)، جامعة المنصورة- كلية الحقوق، ٢٠١٩، ص ٥٥.

مما ذكر في الفقرة (١) أو عرقلة انتظام سيرها. (٥) ويحكم على الجاني في جميع الأحوال بدفع قيمة الشيء الذي خربه أو هدمه أو أتلفه أو أضربه».

وقد فرض المشرع عقوبة السجن مدة لا تزيد على عشر سنوات على كل من يشجع شخص على ارتكاب هذه الجريمة المنصوص عليها في المادة (١٩٠) من قانون العقوبات العراقي النافذ سالف الذكر وأن لم يترتب على التحريض أي أثر، أو من شجعه بتقديم معونة مادية أو مالية، أمّا إذا وجهت الأفعال سالف الذكر إلى أحد أفراد القوات المسلحة فتكون العقوبة السجن المؤبد بحسب المادة (١٩٨) من قانون العقوبات العراقي النافذ.

والشروع متصور في هذه الجريمة بصورتيه الموقوفة، والخائبة.

رابعاً - تخريب أو اتلاف طريق عام أو مطار أو جسر أو قنطرة أو سكة حديد أو نهر أو قناة صالحين للمالحة: تنص المادة (٣٥٥) من قانون العقوبات العراقي النافذ «١- يعاقب بالحبس أو الغرامة أو احدي هاتين العقوبتين كل من أحدث عمداً تخريباً أو اتلافاً بطريق عام أو مطار أو جسر أو قنطرة أو سكة حديد أو نهر أو قناة صالحين للمالحة. ٢- وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا استعمل الجاني المفترقات أو المتفجرات في ارتكاب الجريمة. ٣- وتكون العقوبة الإعدام أو السجن المؤبد إذا أدى ذلك الى كارثة أو موت انسان.»

ان أفعال التخريب والاتلاف التي تقع على الطرق العامة كثيرة وهذه الأفعال ستؤدي بكل تأكيد الى تعريض سلامة النقل الى الخطر أو الضرر.

ان أفعال التخريب والاتلاف تقع بسلوك إيجابي وقد يحدث التخريب والاتلاف الناتج عن هذا السلوك بشكل مباشر كما لو قام شخصاً بحفر شارع عام أو كما لو قام شخصاً بتخريب قضبان سكة الحديد^{١٢} أو بشكل غير مباشر وتعد في هذه الحالة من

١٢ ان حوادث تخريب قضبان سكة الحديد كثيرة من دون أي رادع كما ان الفاعل لم يعرف كون المناطق التي تمر بها السكة لا توجد فيها كاميرات وهذه الحوادث التي تقع على قضبان السكة تكلف شركة سكك الحديد الخسارة اصلاً مبالغ طائلة لتصلح ذلك التلف الذي يصيب القضبان جرائها كما انها تؤثر على كفاءة القطار وتؤدي الى جنوح الاحواض، وتعرض سلامة النقل في القطار للخطر ففي سنة ٢٠٢٠ وقعت حوادث عديدة، والمسجل منها: ١- انشاء معابر غير نظامية على خط السكة بين محطة الشريفة والسنية في محافظة الديوانية بتاريخ ٢٠٢٢/١٢/١٨.

٢- كسر في خط السكة بمنطقة الطوبجي في بغداد بتاريخ ٢٠٢٢/١٢/٣١. ٣- وجود كسر في خط السكة بين محطة المنصور والكاظمية في محافظة بغداد بتاريخ ٢٠٢٢/١١/١٥. ٤- سرقة حديد سكة + مفصل قديم من داخل محطة بيجي في محافظة صلاح الدين بتاريخ ٢٠٢٢/١١/١٧. ٥- سجل وجود تجاوز وازرار وانحرافات في بعض الخطوط من قبل شركات التشغيل المشترك مع الموائي في محطة ام قصر بمحافظة البصرة بتاريخ ٢٠٢٢/١٠/١٢. ٦- سجل وجود كسر في خط محطة المنصور بتاريخ ٢٠٢٢/١٠/٢٠. ٧- سجل افتتاح في خط السكة وكسر للعوارض في محطة الدورة بتاريخ ٢٠٢٢/٩/٣. ٨- سجل سرقة قضبان سكة بغداد/٥/ربطات في كم/٤٧٥ بتاريخ ٢٠٢٢/٩/٢٥. ٩- سجل تضرر سياج Brc بطول ٣٥ متر مع عوارض كونكريتية في كم/١١ في منطقة المنصور بتاريخ ٢٠٢٢/٨/٢ وقد تم تغريم المنتسب بالحادثة بمبلغ قدره ٣٥٥ الف دينار عراقي. ١٠- سجل وجود حفرة تحت خط السكة =

الجرائم متراخية الأثر، كما انها تسجل في هذه الحالة ضد اكثر من فاعل أي يعتبر كل منهم مساهماً أصلياً في الجريمة كما لو قام سائق سيارة بالعبور خط السكة في منطقة غير مسموح له العبور فيها؛ فهو لم يحدث اضرار مباشرة ولكن تكرر ذلك من قبل عدد من السيارات سيؤدي الى تلف قضبان السكة بمرور الوقت، وكما لو قام سائق سيارة حمل بوضع بضاعة في السيارة تزيد عن حمولتها كثيراً وهذا المثال المتقدم يعد السبب الرئيسي في الخراب الذي يصيب الشوارع العامة والذي ينعكس بدورة على تعريض سلامة النقل البري للخطر، وقد توصلت لجنة السلامة المرورية التابعة لمديرية المرور العامة في اجتماعها المنعقد بتاريخ ٢٠٢٣/٢/٨ الى حل هذه المشكلة من خلال «التأكيد على وزارة الاعمار والإسكان/ دائرة الطرق والجسور باستكمال إجراءاتها وتشغيل محطات الأوزان المحورية على الطرق من اجل الحد من الاحمال الثقيلة والزائدة لمركبات الحمل والحد من اضرار الطرق نتيجة تلك الاحمال وتحديد المسؤوليات المتعلقة بأنشاء وتشغيل تلك المحطات»^{١٣}.

والشروع متصوراً في هذه الجريمة بكلتا صورتيه الموقوفة كما لو قام شخص بمحاولة كسر قضبان سكة الحديد ولكن قبض عليه أو منعه شخص ثالث، والخائبة كما لو حاول ذلك بكل جهده لكنه لم يفلح.

خامساً: تعطيل سير وسيلة من وسائل النقل العام عمداً: تنص المادة (٣٥٩) من قانون العقوبات العراقي النافذ «يعاقب بالسجن مدة لا تزيد على سبع سنوات أو بالحبس وبالغرامة، من عطل عمداً سير وسيلة من وسائل النقل العام البرية أو المائية أو الجوية».

=الرئيسي ما بين محطة الكاظمية - المنصور بتاريخ ٢٠٢٢/٨/٤ في محافظة بغداد وتم تشكيل لجنة تحقيقية حول الحادث. ١١- سجل قطع في سياج PRC في محطة المنصور بتاريخ ٢٠٢٢/٨/٢٤ وتم تشكيل لجنة تحقيقية. ١٢- سجل كسر في قضبان السكة وخلع في ربطات السكة في كم ١٦٤ و ١٦٥ بين محطتي تكريت امام دور في محافظة تكريت بتاريخ ٢٠٢٢/٨/٢-١٢-دفن خط السكة بمادة السبيس في كم/٢١٧ في محطة الحمزة بتاريخ ٢٠٢٢/٧/٦-١٣-سجل تضرر في مفاصل خط السكة من جهة محطة الغبيشة بتاريخ ٢٠٢٢/٦/٢٧-١٤- سجل حفر نفق تحت خط السكة في كم/٣١ وكم/٣٤ قرب محطة المشاهدة في محافظة بغداد بتاريخ ٢٠٢٢/٦/٧

١٥- سجل وجود انفتاح في خط السكة مع تآكل قضبان السكة في كم/٤٩ قرب محطة الدجيل في محافظة صلاح الدين بتاريخ ٢٠٢٢/٦/١٩. زدونا بهذه الإحصائية من قبل دائرة التخطيط والمتابعة- قسم الإحصاء، التابعة لشركة سكك حديد العراق ١٦-سجل وجود كسر في خط السكة في كم ٨٨ عمود/١ قرب محطة الاسحافي في محافظة صلاح الدين. زدونا بهذه الإحصائية من قبل دائرة التخطيط والمتابعة- قسم الإحصاء، التابعة لشركة سكك حديد العراق.

ان هذه الإحصائية المتقدم ذكرها تقتصر على حالات التخريب والكسر الذي تعرضت له قضبان سكة الحديد في العراق خلال نصف عام فقط؛ فلم تشمل على التجاوزات أو حالات رمي الأنقاض على خط السكة كثيرة الوقوع، وعلى الرغم من هذا التخريب الكبير الذي طال سكة الحديد لم نحصل على قرار قضائي واحد على المتجاوزين فأغلب هذه الأفعال تسجل ضد مجهولين؛ لذا فلا بد من وضع اليات فعالة يمكن من خلالها معرفة من يقوم بهذه الأفعال التي تضر بالمصلحة العامة.

١٣ زدونا بذلك من قبل قسم التخطيط والمتابعة / شعبة شؤون السير التابع لمديرية المرور العامة.

أن تعطيل سير وسيلة النقل قد يكون سلوكاً إجبارياً ذي مضمون مادي كما لو وقف شخص أمام وسيلة النقل، لإجبار السائق على النزول أو كما لو وضع اشخاص قطعة فولاذ كبيرة على سكة القطار أثناء سيره لإيقافه، أو قد يتم تعطيل تلك الوسيلة بسلوك إجباري ذي مضمون نفسي كما لو اعترض اشخاص طريق وسيلة النقل بالطبل أو الصياح والصفير لإجبار سائق وسيلة النقل على التوقف^{١٤}، ويتصور الشروع في هذه الجريمة.

سادساً: القاء حجر على وسيلة من وسائل النقل العام: فقد نصت المادة (٣٥٧) من قانون العقوبات العراقي النافذ على « يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين من القى عمداً حجراً أو مقذوفاً آخر على قطار أو سفينة أو طائرة أو اية وسيلة من وسائل النقل العام بكيفية يحتمل معها ان ينشأ ضرر لأي شخص.

وتكون العقوبة الحبس إذا نشأ عن الفعل جرح أو إيذاء شخص كان موجوداً في القطار أو السفينة أو الطائرة أو وسيلة النقل الأخرى. وتكون العقوبة السجن إذا نشأ عن الفعل موت انسان».

أن هذه الجريمة تعد من الجرائم الإيجابية؛ حيث يتمثل سلوك الجاني برمي مقذوف أو حجارة على وسيلة النقل، ويذهب البعض الى ان هذه الجريمة تقع تامة بمجرد ارتكابها ولا يتصور فيها الشروع مطلقاً^{١٥}، ولكننا نذهب الى عكس ذلك فالشروع فيها متصور كما لو أخطأ الجاني التصويب فل يصيب وسيلة النقل، ولا تقع هذه الجريمة بالترك بتاتاً.

أمّا جرائم الضرر التي تقع على سلامة النقل في قانون العقوبات المصري النافذ والفرنسي النافذ فهي:

أولاً: جريمة تسليم وسيلة مواصلات للعدو المنصوص عليها في المادة (٧٨/ج) من قانون العقوبات المصري النافذ.

ثانياً: جريمة تعطيل وسيلة من وسائل المواصلات المعدة للدفاع عن البلاد المنصوص عليها في المادة (٧٨/هـ) من قانون العقوبات المصري النافذ.

ثالثاً: تعطيل وسيلة من وسائل المواصلات العامة المنصوص عليها في المادة (١٦٧) من قانون العقوبات المصري النافذ.

١٤ د. رمسيس بهنام، قانون العقوبات (جرائم القسم الخاص)، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٩، ص ٦٦٤.

١٥ صفاء كاظم غازي الجياشي، الحماية الجنائية لوسائل النقل (دراسة مقارنة)، أطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بابل،

٢٠١٩، ص ١١٦.

رابعاً: جريمة التسبب بغير عمد في حصول حادث لإحدى وسائل النقل العام من شأنه يعرض الأشخاص داخل الوسيلة للخطر المنصوص عليها في المادة (١٦٩) من قانون العقوبات المصري النافذ.

وبعد ان بينا معنى الضرر ومفهومه الاصطلاحي وجرائم الضرر التي تلحق بسلامة وسائل النقل في قانون العقوبات العراقي والمصري والفرنسي النافذ، سننتقل الى المعايير التي اعتمدها الفقه للتمييز ما بين الاثني والتي انقسم الفقه بخصوصها؛ حيث ظهرت أربعة معايير، وما هو المعيار أو الضابط الأمثل (بحسب وجهة نظراً).

١- معيار الوسيلة المستعملة: يذهب جانب من الفقه الى القول بأن جرائم الخطر تقوم باستخدام وسيلة معينة من دون التعويل على النتيجة، وبالتالي فان الوسيلة هي العنصر الجوهرى لجرائم الخطر، وهي المعيار الذي يعتمد عليه للتمييز بين جرائم الخطر والضرر بشكل عام، وقد استمد أنصار هذا المعيار رأيهم هذا من القانون المدنى الذي يُيِّز بين الالتزام بوسيلة والالتزام بنتيجة^{١٦}.

ولكن تعرض هذا المعيار إلى الانتقاد على أساس أن الوسيلة ليست إلا أداة لخدمة الإرادة الاثمة؛ فهي لا تصلح بتاتا كضابط أو معيار للتمييز بين الاثني، وان كانت تصلح كضابط أو معيار للتمييز بين جرائم الخطر الواقعي وجرائم الخطر المُجرد؛ لأن المشرع يتطلب لتوافرها استخدام وسيلة معينة^{١٧}. كما أنه من غير المنطقي ان يتم القياس على نظريات القانون المدنى في شأن القانون الجنائي؛ لوجود اختلاف شاسع بين القانونين.

٢- معيار الضرر الفعلي: يذهب الفقهاء الذين يعتمدون هذا المعيار كضابط لتمييز جرائم الضرر عن جرائم الخطر الى القول بان جرائم الخطر هي تلك الجرائم المنفصلة عن الضرر وليس النتيجة، كما انها الجرائم التي لا يشتمل تعريفها القانوني على عنصر الضرر الذي قد لا يحصل، امّا تشتمل على وقوع الضرر الذي قد يحصل، أي ان المشرع لم يربط بين وقوع الضرر وقام الجريمة؛ فهي تتم بدون حصول الضرر، ولكن قد يترتب على ارتكابها ضرر^{١٨}.

وقد تعرض هذا المعيار الى الانتقاد كونه قد اعطى للضرر أهمية كبيرة في القانون الجنائي قد فاقت الحقيقة؛ فحصر النتيجة المادية في صورة واحدة هي الضرر فقط^{١٩}.

١٦ محمد محمد عبد الله العاصي، السياسة الجنائية الحديثة في مواجهة أفعال الخطر الواقع على سلامة الطيران المدنى، المركز العربي، الطبعة الأولى، ٢٠١٩، ص ١٨٠

١٧ عبد المنعم محمد رضوان، موضع الضرر في البيان القانوني للجريمة، دراسة تحليلية تأصيلية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٩٩٤، ص ١٧٥.

18 Donnedieu, De vabres, Essai sur la notion du prejudice dans La Theorie du faux documentaire, paris, 1943, p.134-133.

١٩ د. احمد فتحى سرور، الوسيط في قانون العقوبات- القسم العام، الطبعة السادسة، ٢٠١٥، ص ٥٦٥.

بينما النتيجة المادية هي الضرر الذي يصيب الحق المحمي قانوناً أو مجرد تعريضه للخطر؛ فهي التغيير الذي يحصل في العالم الخارجي.^{٢٠}

٣- معيار النتيجة القانونية: يعتمد الفقه الإيطالي هذا الضابط في التمييز بين جرائم الضرر وجرائم الخطر ويؤيده في ذلك قسم من الفقه المصري، ويرى انصار هذا المعيار ومبنيه أنه مجرد مخالفة الفاعل للنص القانوني العقابي يؤدي إلى وصف الفعل الذي اقترفه بأنه جريمة خطر؛ لمخالفته النص التجريمي الذي يعده المشرع ضماناً لمصلحة قانونية جديدة بالحماية، فإذا ترتب على ذلك السلوك ضرر فعلي فستوصف الجريمة حينئذ بجريمة الضرر، ولم يلقى هذا الرأي رواجاً لدى الفقه؛ وذلك راجع إلى أن التمييز بين معيار قانوني وانتهاك المصلحة محل الحماية ليس واضحاً أساساً.^{٢١}

٤- معيار النتيجة المادية: لاقى هذا المعيار قبولا لدى الفقه نظراً لوضوحه وسهولة تطبيقه؛ حيث يرى أنصاره أن أساس التمييز بين جرائم الضرر وجرائم الخطر هو النتيجة المادية؛ فجرائم الضرر هي التي ينطوي بنيتها القانوني على نتيجة ضارة يحددها المشرع أما جرائم الخطر فهي التي يخلو بنيتها القانوني من أي نتيجة ضارة لكنه قد يحتوي على نتيجة خطيرة.^{٢٢}

كما يرى الفقه^{٢٣} أن هذا المعيار يمكن الاستناد إليه في التفرقة بين جرائم الخطر الملموس، وجرائم الخطر المجرد؛ فجرائم الخطر الملموس تتضمن تغيير ملموس في المحيط الخارجي عكس جرائم الخطر المجرد التي لا تتضمن ذلك التغيير الملموس.^{٢٤}

ونؤيد الاخذ بمعيار النتيجة المادية وذلك لأنه أزال الغموض والنقص الذي شاب المعايير السابقة.

الفرع الثاني: الأهمية العلمية للتمييز بين جريمة الاضرار بسلامة النقل وجريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر

مما لا شك فيه أنه يترتب على التمييز بين جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر وجريمة الاضرار بسلامة النقل العام نتائج هامة على المستوى العلمي، سواء من حيث زمان ارتكاب الجريمة، أو من حيث مكان ارتكابها، أو من حيث درجة العقوبة وشدها وهذا ما سوف نتناوله على النحو الآتي بيانه:

٢٠ سمير الشناوي، الشروع في الجريمة دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، ١٩٧١، ص ٩١.

٢١ د. محمد محمد عبد الله العاصي، مصدر سابق، ص ١٨١.

٢٢ د. رمسيس بهنام، نظرية التجريم، مصدر سابق، ص ٨٤.

٢٣ د. محمد محمد عبد الله العاصي، مصدر سابق، ص ١٨١.

٢٤ د. محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات القسم العام، دار النهضة العربية، ١٩٦٢، ص ٣٠٨.

أولاً: دور ضوابط التمييز فيما يتعلق بتحديد زمان ارتكاب الجريمة: لا يثير تحديد زمان ارتكاب جريمة الاضرار بسلامة النقل العام أيَّ صُغُوبَةٍ؛ لان الجريمة تُعدّ قد وقعت كاملة في الوقت الذي يحدث ضرر كلي أو جزئي يصيب المصلحة المحمية جزئياً؛ وكذلك الحال بالنسبة لجريمة الخطر المجرد التي تلحق بسلامة النقل؛ فهي تعتبر تامة بمجرد ارتكاب السلوك الاجرامي المكون لركنها المادي^{٢٥}، إلا أن الامر مختلف فيما يتعلق بجريمة الخطر الواقعي حيث يتطلب القانون لقيام الجريمة ان يكون هناك خطر ملموس يُصيب المصلحة المحمية جزئياً لتمام الجريمة؛ فالفرض في هذه الجريمة أن وقت وزمان ارتكابها يرتبط بتعريض المصلحة المحمية جزئياً للخطر الواقعي^{٢٦}، فيتربط على ذلك إثارة الجدل حول توقيت ذلك الخطر الفعلي، وهذه المسألة كثيراً ما يعبأ القاضي في اثباتها، كما ان التشريعات وارااء الفقهاء لم تقدم حلولاً بخصوصها.

ثانياً: أهمية التمييز وعلاقته بصعوبة تحديد مكان الجريمة: بالنسبة لجريمة الضرر قد يقع السلوك الاجرامي السلبي أو الايجابي في مكان خاضع للاختصاص الإقليمي لدولة، وتقع النتيجة الجرمية في مكان تابع لدولة أخرى، وهناك ثلاث اراء قيلت بهذا الخصوص، فبعض الفقه يذهب الى ان الجريمة تخضع للاختصاص الإقليمي للدولة التي ارتكب في المكان الخاضع لاختصاصها النشاط الاجرامي السلبي أو الايجابي، وهناك رأي اخر يذهب الى أن الجريمة تخضع للاختصاص الإقليمي التابع للدولة التي وقع في المكان الخاضع لاختصاصها النتيجة الاجرامية، في حين هناك رأي ثالث يذهب الى القول بأن الجريمة تخضع لاختصاص الدولتين التي وقع السلوك أو النتيجة في مناطق اختصاصها المكاني^{٢٧}.

لكن ماذا لو كانت الجريمة جريمة خطر واقعي، وادعت إحدى لدول ان النتيجة الاجرامية قد وقعت، وهذه النتيجة هي أصلاً يعبأ من يقع عليه عبء اثباتها لغرض اثباتها، كما ان القاضي عليه التحقق منها بناءً على معايير لازالت محل خلاف فقهي، فذهب الفقه في هذا الشأن إلى القول بوجود تطبيق احكام الشروع^{٢٨}، أي أن القانون الواجب التطبيق هو القانون الذي يحكم المكان الذي ارتكب فيه السلوك الاجرامي، إلا أن التحديد المكاني لجرائم الشروع كان وما زال محل خلاف فقهي.

اما فيما يتعلق بجريمة الخطر المُجرد فلا يثير الامر أيَّ صُغُوبَةٍ؛ لأنَّ الجريمة تعتبر تامة بمجرد ارتكاب السلوك الاجرامي دون انتظار حصول النتيجة.

ثالثاً: أهمية التمييز وعلاقتها بتحديد درجة العقوبة: يرى بعض الفقه أن القاعدة

٢٥ د. احمد فتحي سرور، مصدر سابق، ص ٥٦٥. د. سمير الشناوي، مصدر سابق، ص ٧٣.

٢٦ د. احمد فتحي سرور، المصدر السابق، ص ٥٦٢-٥٦٣. عبد المنعم محمد رضوان، مصدر سابق، ص ١٨٨.

٢٧ د. احمد شوقي عمر أبو خطوة، شرح الاحكام العامة لقانون العقوبات، دار النهضة العربية، بلا سنة الطبع، ص ٧٤-٧٥.

٢٨ المصدر اعلاه، ص ٧٥. د. محمد محمد عبد الله العاصي، مصدر سابق، ص ١٨٤-١٨٥.

العامة تقضي بأنَّ درجة العقوبة تحدد على أساس جسامَة الضرر الناتج عن الجريمة، بمعنى آخر أنَّ الضَّرر النَّاشئ عن الجريمة يَدْخُل في حساب المشرع عند تحديده لِدرجة العقوبة^{٢٩}، لكن خُرُوجاً عن القاعدة العامة يُلَاحِظ أنَّ المشرع يقرر عقوبات شديدة لِجريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر على الرغم من عدم حدوث ضرر للمصلحة المحمية لأهمية المصلحة المحمية جنائياً وخطورة المساس بها^{٣٠}.

٢٩ احمد فتحي سرور، مصدر سابق، ص٥٦٤

٣٠ د. محمد محمد عبد الله العاصي، المصدر السابق، ص١٨٥.

المطلب الثاني

خصائص الجريمة باعتبارها من جرائم الخطر

يترتب على اعتبار الجريمة من جرائم الخطر خصيصتان مهمتان ينتج عن الاعتراف بوجودهما نتائج هامة، وقد كانت تلك الخصائص ولا زالت محلّ جدل فقهي فيسلم بعض الفقهاء بهاء بينما ينكرها البعض الاخر.

وعليه سنقسم هذا المطلب على فرعين نتناول فيها تلك الخصائص، حيث سنبين: أوّل تلك الخصائص في الفرع الأول والمتمثلة بأنّها من جرائم الخطر العام، ثم نستعرض ثاني تلك الخصائص في الفرع الثاني بأنها تتأرجح ما بين جرائم الخطر الواقعي والمجرد، وعلى النحو الآتي:

الفرع الأول: انها من جرائم الخطر العام

يعرف الفقه الخطر العام بأنه الخطر الذي يهدّد مجموعة كبيرة من الاشخاص وان أمكن حصرهم، أو هو الخطر الذي يهدّد مجموعة كبيرة من الأموال أو الأشياء^{٣١}، فمرتكب جريمة التعريض للخطر العام يصبو نشاطه تجاه الجماعة ويتزك الاختيار وعدد المجني عليهم للصدفة. أو هو الخطر الذي يهدّد بالضرر مصالح عامة تعود للدولة^{٣٢}، كما لو قام شخص ما بكسر قضبان سكة الحديد فانه بهذا قد يُعَرِّض سلامة وسيلة النقل (القطار) والأشخاص مستخدميهم للخطر. أو هو الخطر الذي يهدّد إحدى المصالح ذات المنفعة العامة^{٣٣}، والمصلحة تعد ذات منفعة عامة إذا كانت تحقيق نفع عام، يَخُص المجتمع ككل مستقلاً عن كيان الافراد^{٣٤}. وتعد خاصة^{٣٥} إذا كانت تشبع حاجة فردية خاصة^{٣٦}. أو هو الخطر الذي يهدد عدد من الأشخاص غير المحددين، أو

٣١ د. محمد احمد المنشأوي، دور الخطر في الهام المشرع قاعدة التجريم، مجلة الحقوق، جامعة الكويت-مجلس النشر العلمي، المجلد ٣٧، العدد الرابع، ٢٠١٣، ص ٣٢٩.

٣٢ د. احمد شوقي عمر أبو خطوة، مصدر سابق، ص ١٦٩.

٣٣ المصلح ذات المنفعة العامة أو المصالح العامة تعرف بأنها المصالح التي تشبع حاجة عدد غير محدد من الافراد فهي تقدم نفع عام وشامل مادياً ومعنوياً، يعم الجماعة كثيرة العدد أو غير المحددة من حيث النطاق الإنساني للنفع أو من حيث النطاق الشخصي. ينظر: ابرار محمد حسين الموازنة بين المصلحة الخاصة والعامة في ضوء القانون الجنائي والقانون الدستوري، رسالة ماجستير، كلية القانون والسياسة، جامعة البصرة، ٢٠١٤، ص ٢٤.

٣٤ يرى بعض الفقه أن مفهوم المصلحة العامة أنها تتجاوز الأهداف التي تسعى إليها المصالح الخاصة إلى أهداف أكثر بعدا مثل الاستقرار المجتمعي أو تحقيق العدالة الاجتماعية أو المحافظة على النظام العام.

Mark and Winnubst, the conception of public interest in dutch flood risk management: untouchable or transforming?, environmental science and policy magazine 19-12 (2017), 73, p13.

٣٥ المصالح الخاصة هي المطالب المرتبطة بالحياة الفردية ارتباطاً مباشراً، ويطلب بها الافراد باسم تلك الحياة، والمصالح الخاصة متنوعة منها حق الانسان في الحياة وحقه في التكامل الجسدي وحقه في الحرية الخ... ينظر: د. نعيم عطية، الفلسفة الدستورية للحريات الفردية، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٩٨، ص ٦٣.

٣٦ مجيد حميد العنبيكي، اثر المصلحة في تشريع الاحكام بين النظامين الاسلامي والانكليزي، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة بغداد، ١٩٧١، ص ٧١.

مجموعة كبيرة من الأشخاص المعينين، أو هو الخطر الذي يهدد ممتلكات ذات إعتبار كبيرة بالضرر^{٣٧}. ويمكن تعريف الخطر العام بأنه الخطر الذي يهدد مصالح عامة، تعود للمجتمع ككل.

وقد حدد المؤتمر الدولي العاشر لقانون العقوبات المنعقد في روما سنة ١٩٦٩ مفهوم الخطر العام الواقعي بأنه ذلك الخطر الذي يهدد القيم الأساسية المتمثل بجرائم الاعتداء على السلامة العامة وعلى الإنسانية أو التحريض على الكراهية أو العنصرية، والحرب^{٣٨}.

ومن القوانين التي عرفت الخطر العام بشكل دقيق قانون العقوبات الألماني الصادر عام ١٩٧٥ حيث عرف الخطر العام بالمادة (١٩٣) بأنه الخطر الذي يهدد مباشرة حياة الإنسان أو صحته أو أموال مادية ذات قيمة كبيرة^{٣٩}.

ويذهب بعض الفقه الى القول بان مفهوم الخطر العام مرن، وتفسيره يواجه صعوبات جمة على مستوى الفقه أو القضاء ويمكن إعطاء معنى كمي لهذا المفهوم، أي أنه وفقاً لهذا الرأي يعد الخطر عاماً إذا كان يعرض مصالح عديدة يحميها القانون للخطر^{٤٠}.

ويرى البعض من الفقه أن جريمة تعريض سلامة النقل للخطر- بشكل عام- ليست من جرائم الخطر العام^{٤١} بل إنها من جرائم الخطر الخاص، في حين ذهب البعض الآخر إلى القول إلى القول بأنها من جرائم الخطر العام^{٤٢}، التي قد تؤدي إلى الإخلال بنظام المجتمع، والراحة العامة، ووسائل النقل العام، ومستخدمي تلك الوسائل، وسمعة البلاد وأهدافها الاقتصادية.

إلا أن الفريقين قد فاتهم أن بعض وسائل المواصلات تعد عامة والبعض الاخرى تعد خاصة وفي قانون العقوبات العراقي النافذ قد حدد المشرع المادة (٣٥٤) من القانون بأنها تطبق إذا ما عرضت وسيلة من وسائل النقل العام للخطر الواقعي عمداً، أما إذا ما تعرضت وسيلة من وسائل النقل الخاص للخطر الواقعي عمداً فإن المادة (٣٥٩) من القانون هي التي تطبق فالمشرع العراقي عاقب من يعرض للخطر وسيلة نقل عامة بعقوبة أشد من ذلك الذي يعرض وسيلة نقل خاصة للخطر الا أن المشرع العراقي في

٣٧ استبرق صائب السامرائي، جرائم ذات الخطر العام (الجزء الأول)، مكتبة اللامي، بغداد، ٢٠٠١، ص ٦٠.

٣٨ د. احمد حسام طه تمام، تعريض الغير للخطر في القانون الجنائي، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٤، ص ٤٥.

٣٩ د. احمد شوقي عمر أبو خطوة، مصدر سابق، ص ١٧٠.

٤٠ د. حسن خنجر عجبل وصادق يوسف خلف، تعريض الغير للخطر في قانون العقوبات العراقي (دراسة مقارنة)، مجلة

المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الأول، السنة الثانية عشر، ٢٠٢٠، ص ٢٨٥.

٤١ د. حسنين المحمدي بوادي، الخطر الجنائي ومواجهته تأثيماً وتجريماً، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٠٨، ص ٦٠.

٤٢ د. معن احمد محمد الحباري، الركن المادي للجريمة، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، ٢٠١٠، ص ٢٠٨.

قانون العقوبات العراقي النافذ لم يُبيِّن معيار التفرقة بين وسيلة النقل التي تُعدّ عامة، ووسيلة النقل التي تُعدّ خاصة. ولكن بالرجوع إلى المادة (٧١/١) من القانون المدني العراقي رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ المعدل التي تنص على أنّه «تعتبر أموالاً عامة العقارات والمنقولات التي للدولة أو للأشخاص المعنوية والتي تكون مخصصة لمنفعة عامة بالفعل أو بمقتضى» وبالتالي فلكي يُعتَبَر المال عاماً يجب أن يتوفّر فيه شرطان:

١. أن يكون المال مملوكاً للدولة أو لأحد الأشخاص المعنوية^{٤٣}.

٢. أن يتم تخصيص المال للمنفعة العامة. ويتم التخصيص أمّا بالفعل، بمعنى أن يكون المال متّاحاً للانتفاع به مباشرة من قبل الجمهور دون أن تتدخل السلطات في ذلك بقانون أو قرار، كما هو الحال بالنسبة للطرق العامة والجسور. أو أن يحصل التخصيص للمنفعة العامة عن طريق القانون، ويتم ذلك عن طريق قيام الدولة بإصدار قانون يتضمن تخصيص المال للمنفعة العامة. كما هو الحال عند صدور قانون يخصص الانتفاع في المرافق العامة كمرفق النقل والمواصلات.

أمّا في مصر فإن المادة (١٦٧) من قانون العقوبات المصري النافذ نصت على أنه «من يعرض للخطر عمداً سلامة وسيلة نقل عامة...» ولا توجد مادة أخرى في قانون العقوبات المصري النافذ تنص على عقاب من يعرض وسيلة نقل خاصة للخطر.

ولكن يذهب الفقيه رمسيس بهنام إلى القول بأنه في حال تعريض وسيلة نقل خاصة للخطر فإن المادة (٨٨) من قانون العقوبات المصري النافذ هي التي تطبق، أما في حال تعريض وسيلة نقل عامة فإن المادة (١٦٧) من قانون العقوبات المصري النافذ هي التي تطبق^{٤٤}.

وهذا الرأي محل مؤاخذه لأن المادة (٨٨) من قانون العقوبات المصري النافذ تنص أنه «يعاقب بالسجن المشدد كل من اختطف وسيلة من وسائل النقل الجوي، أو البري، أو المائي، معرضاً سلامة من بها للخطر...» وهذا يعني أنها لا تطبق إلا إذا ما اختطف شخصاً ما وسيلة النقل أي أن جريمة تعريض سلامة النقل الخاص لا تقوم إذا ما وضع شخص قطع حديد كبيرة في طريق مركبة تحمل أشخاصاً ولكن قائد المركبة انحراف عنها ونتج عن ذلك ترويع الركاب داخل المركبة، ولا تقوم إذا لم تزود سلطات المطار طائرة تابعة لإحدى شركات القطاع الخاص بكمية الوقود اللازمة لوصولها إلى وجهتها؛ لأن النص واضح واشترط خطف وسيلة النقل أولاً وأن ينتج عن هذا الاختطاف تعريض من بها للخطر. على عكس المادة (١٦٧) من قانون العقوبات المصري النافذ التي لم تحدد طريقة

٤٣ حدد القانون المدني العراقي النافذ الأشخاص المعنوية في المادة (٤٧) منه.

٤٤ د. رمسيس بهنام، قانون العقوبات (جرائم القسم الخاص)، مصدر سابق، ص ١٦١.

تعريض سلامة النقل للخطر، والمواد (٣٥٤) و (٣٥٩) من قانون العقوبات العراقي النافذ فالمادتين جاء فيهم عبارة (بأية طريقة كانت).

أما محكمة النقض المصرية فقد ذهبت في أحد أحكامها إلى القول بأن «وسيلة النقل تعد عامة إذا ما كان الملتزم يقدم خدماته للجمهور بلا تفرقة وعلى أساس المساواة التامة بين الأفراد بغض النظر عن من يملك تلك الوسيلة سواء كانت الحكومة، أو شركة، أو فرد من الأفراد. وعللت ذلك بأن المادة (١٦٦) جاء فيها» تسري أحكام المواد الثلاث السابقة على الخطوط التليفونية التي تنشئها الحكومة أو ترخص بإنشائها لمنفعة عامة «وهذا المعنى هو ذاته الذي أشار إليه المشرع المصري في المادتين (٦٦٨)٥ و (٦٦٩)٦ من القانون المدني المصري في باب التزام المرافق العامة، كما أن المادة (١٦٧) قد حلت محل المادة (١٤٥) من قانون العقوبات المصري النافذ الصادر عام ١٩٠٤ التي كانت تنص على عقاب من يعطل عمداً سير قطار سكة الحديد دون تفرقة بين القطارات المملوكة للدولة والقطار المملوك لشركة من الشركات التي التزمت القيام بمرفق النقل العام؛ وبناء على ذلك فإن القول بأنه يشترط لتطبيق المادة (١٦٧) من قانون العقوبات المصري النافذ أن تكون وسائل النقل العامة مملوكة للدولة أو الأشخاص الاعتبارية العامة يكون على غير أساس»٧.

الفرع الثاني: انها تتأرجح ما بين جرائم الخطر الواقعي والمجرد

نص قانون العقوبات العراقي النافذ شأنه شأن القوانين المقارنة على عدد من صور جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر، وهذه الجريمة أحياناً توصف بأنها من جرائم الخطر المجرد حينما لا يتطلب المشرع لقيامها سوى السلوك المحظور قانوناً، والذي يكون مجرم لذاته مجرداً من أي حدث يترتب عليه. وأحياناً يتطلب المشرع لقيامها

٤٥ المادة (٦٦٨) من القانون المدني المصري رقم ١٣١ لسنة ١٩٤٨ المعدل تنص على أنه «التزام المرافق العامة عقد الغرض منه إدارة مرفق عام ذي صفة اقتصادية، ويكون هذا العقد بين جهة الادارة المختصة بتنظيم هذا المرفق وبين فرد أو شركة يعهد إليها باستغلال المرفق فترة معينة من الزمن). وتقابل المادة (٨٩١) من القانون المدني العراقي النافذ التي تنص (١- التزام المرافق العامة عقد الغرض منه ادارة مرفق عام ذي صفة اقتصادية ويكون هذا العقد بين الحكومة وبين فرد أو شركة يعهد اليها باستغلال المرفق مدة محددة من الزمن بمقتضى قانون٢- والروابط التعاقدية بين القائم بالمرفق وعملائه لا تختلف سواء كان القائم به جهة حكومية أو ملتزماً».

٤٦ المادة (٦٦٩) من القانون المدني المصري النافذ «ملتزم المرفق العام يتعهد بمقتضى العقد الذي يبرمه مع عميله بأن يؤدي لهذا العميل على الوجه المألوف، الخدمات المقابلة للأجر الذي يقبضه وفقاً للشروط المنصوص عليها في عقد الالتزام وملحقاته، وللشروط التي تقتضيها طبيعة العمل ويقتضيها ما ينظم هذا العمل من القوانين». وتقابلها المادة (٨٩٢) من القانون المدني العراقي النافذ التي تنص على أنه «ملتزم المرفق العام ملتزماً بمقتضى العقد الذي يبرمه مع عميله بأن يؤدي لهذا العميل على الوجه المألوف الخدمات المقابلة للأجر الذي يقبضه وفقاً للشروط المنصوص عليها في عقد الالتزام وملحقاته وللشروط التي تقتضيها طبيعة العمل ويقتضيها ما ينظم هذا العمل من قوانين».

٤٧ قرار محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٢٣٩٢ لسنة ٢٣ قضائية، الدوائر الجنائية، جلسة ١٩٥٤/٢/٢٣. قرار منشور.

حدوث خطر ملموس فتوصف بأنها من جرائم الخطر الواقعي، فنص التجريم هو الذي يحدد ما إذا كان هنالك حدث لازم تحققه أو تخلفه للقول بتحقيق الجريمة^{٤٨}.

والمشرع في جرائم الخطر المجرد^{٤٩}، قدر وجود أو قدر قيام خطراً ينشأ عن سلوك^{٥٠} ما طبقاً لما أثبتته التجارب والخبرات فقرر عقاب مقترف ذلك السلوك وإن لم ينتج عن ذلك السلوك نتيجة ملموسة^{٥١}

وان إسباغ الحماية الفعالة لسلامة النقل، يَتَضَيَّ أحياناً التدخل المسبق لوقايته من الخطر أو الضرر، فلأبد للقانون الجنائي أن يتدخل بطريقة وقائية أحياناً فيعاقب على السلوكيات التي تحمل في ثناياها خطراً ما على سلامة النقل.

ومن أمثلة جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر المجرد، نقل المفترقات أو المتفجرات أو المواد القابلة للاحتراق في وسائل النقل المنصوص عليها في المادة (٣٤٨) من قانون العقوبات العراقي النافذ، والمادة (١٧٠) من قانون العقوبات المصري النافذ وإخفاء أو تعطيل جهاز أو آلة مُعدَّة لإطفاء الحرائق أو إنقاذ الغرقى المنصوص عليها في المادة (٣٦٠) من قانون العقوبات العراقي النافذ، وهذه الجريمة قد تنتج بسلوك إيجابي مُجرَّد كما لو قام شخصاً بتعطيل قناني الإطفاء الموجودة في إحدى وسائل النقل أو قد تتحقق بسلوك سلبي مجرد كما لو أهمل الموظف المختص صيانة قناني إطفاء الحريق الموجودة في وسيلة النقل.

أمَّا قانون العقوبات الفرنسي النافذ فإن أغلب جرائم الخطر فيه هي من جرائم الخطر المُجرَّد وَمِنْ قُبَيْل ذَلِكَ المادة (١-٢٢٣)^{٥٢} والمادة (٥-٢٢٣)^{٥٣}، المادة (٦-٢٢٤)^{٥٤} التي

٤٨ د. رمسيس بهنام، النظرية العامة في القانون الجنائي، مصدر سابق، ص ٥٦٠

٤٩ يطلق البعض عليها تسمية جرائم السلوك المحض أو جرائم الإعاقة، فيعرفها بأنه تلك ام التي تتضمن تجريم وضع خطرة أو سلوك خطر بغض النظر عن مكان وجود نتائج خطرة. ينظر: د. احمد شوقي عمر أبو خطوة، مصدر سابق، ص ١٧١.

٥٠ يعرف السلوك بأنه طريقة قيادة الانسان لنفسه إزاء العالم الخارجي. ينظر -د رمسيس بهنام، النظرية العامة في القانون الجنائي، مصدر سابق، ص ٥٥٨. ويعرف الفقيه رمسيس بهنام الجريمة بأنها سلوك مخل بركيزة أولية للكيان الاجتماعي أو بدعامة سائدة لهذه الركيزة، ويكون مقته مستقراً في أعماق الضمير البشري بحيث لا يقدم عليه الانسان العادي. ينظر: د. رمسيس بهنام، نظرية التجريم، مصدر سابق، ص ٤٥.

٥١ د. رمسيس بهنام، نظرية التجريم، المصدر السابق، ص ٤٥

٥٢ المادة (١-٢٢٣) من قانون العقوبات الفرنسي المضافة بموجب التعديل الصادر بالأمر رقم ٢٠٠٠-٩١٦ المؤرخ في ١٩ / ٩ / ٢٠٠٠ «تعريض شخص اخر بشكل مباشر لخطر الموت أو الإصابة التي من المحتمل أن تؤدي الى التشويه أو العجز الدائم عن طريق الإخلال المتعمد الواضح بواجب معين من واجب السلامة أو الرعاية المفروض بموجب القانون أو اللوائح يعاقب عليه بالسجن لمدة عام وغرامة قدرها ١٥٠٠٠ يورو».

٥٣ المادة (٥-٢٢٣) من قانون العقوبات الفرنسي المضافة بموجب التعديل الصادر بالأمر رقم ٢٠٠٠-٩١٦ المؤرخ في ١٩ / ٩ / ٢٠٠٠ «من يعرقل تقديم مساعدة عمداً تهدف الى انقاذ شخص من خطر وشيك أو الموت يعاقب على الكارثة التي تتشكل خطراً على سلامة الأشخاص بالسجن لمدة سبع سنوات والغرامة ب ١٠٠.٠٠٠ يورو».

٥٤ المادة (٦-٢٢٤) من قانون العقوبات الفرنسي النافذ حيث تنص على أنه « الاستيلاء بعنف على طائرة أو سفينة أو السيطرة على أي وسيلة نقل أخرى استقلها الأشخاص...يعاقب بالسجن لمدة عشرين عاماً...»

تعاقب على خطف وسائل النقل بالسجن لمدة عشرين عام، وقد ذهب المشرع الفرنسي إلى عدّ خطف وسائل النقل جريمة إرهابية بموجب أحكام المادة (٤٢١-١) من قانون العقوبات النافذ كما جرم المشرع الفرنسي بموجب أحكام المادة (٢٢٤-٨)^{٥٥} من قانون العقوبات النافذ نقل معلومات كاذبة تُهدّد سلامة طائرة في الجو للخطر دون النظر إلى تحقق النتيجة، وضاعف العقوبة إذا نتج عن الفعل الذي ارتكبه الجاني نتيجة تتمثل بالجرح أو المرض، وفي التدرج الثالث أوجب السجن المؤقت من دون تحديد المدة حيث ترك تقديرها للقضاء، مع عدم الإخلال بتطبيق الأحكام المتعلقة بالقتل المقرر لها عقوبة قد تصل للإعدام. ولا يوجد في قانون العقوبات العراقي أو المصري النافذ ما يُماثل هذه المادة.

ونقل هذه المعلومات الكاذبة يمكن أن يتم عن طريق أحد الموظفين (كأن يكون المراقب الجوي) إلى الطيار، كما لو أشار المراقب الجوي إلى الطيار بالهبوط في حين كان عليه إرسال تحذير لقائد الطائرة بالتأني لوجود طائرة أخرى في المدرج، ويرى البعض من الفقه ونحن نؤيده بأن الجريمة هذه يمكن أن تقع من قبل شخص خارج الطائرة بل خارج المطار باستخدام أجهزة الاختراق الإلكتروني، فقد دان القضاء الأمريكي شخصاً بسبب قيامه باختراق النظام المعلوماتي لمطار ورسستر، وهو ما انعكس على تعطيل عمل برج المراقبة في المطار لمدة ست ساعات في عام ١٩٩٧^{٥٦}، كما يمكن أن يقع السلوك المؤدي إليها من قبل شخص داخل الطائرة، فسبق أن قام شخص يدعى روبرتس كرئيس وهو على متن طائرة من نوع بوينغ (٧٣٧/٨٠) مسجلة لدى شركة طيران يونايتد إيرلاينز- تابعة لشركة أبحاث أمنية أمريكية- من التوغل لأنظمة التحكم الموجودة في قمرة القيادة؛ فقد تمكن من السيطرة على أحد محركات الطائرة، وكان بإمكانه إصدار أوامر الصعود والهبوط للطائرة وقد اعترف أثناء التحقيق معه من قبل مكتب التحقيقات الفدرالي (FBI) بأنه تمكن في الفترة الممتدة بين عامي ٢٠١٣-٢٠١٤ من الوصول إلى أنظمة التحكم بالطائرات مراراً عندما كان على متنها أثناء الرحلات الجوية، من خلال الوصول إلى المعرف الرقمي (I- B) الخاص بأجهزة كل طائرة، وهذا قد ساعده على توصيل أجهزته

٥٥ المادة (٢٢٤-٨) من قانون العقوبات الفرنسي النافذ المضافة بموجب الامر رقم ٢٠٠٠-٩١٦ المؤرخ في ١٩/٩/٢٠٠٠ تنص على أنه «أي شخص يقوم بنقل معلومات كاذبة عمدًا، تعرض سلامة طائرة أثناء طيرانها أو سفينة للخطر، يعاقب بالسجن مدة خمس سنوات وغرامة قدرها ٧٥٠٠٠ يور. ويعاقب على الشروع في ارتكاب الجريمة هذه بنفس عقوبة الجريمة التامة». ولم يضع المشرع العراقي نص مماثل لهذه المادة ولا المشرع المصري كذلك، وتمثل هذه المادة التفاتة مهمة من قبل المشرع الفرنسي؛ حيث انه قد يعمد البعض الى الاضرار بسلامة وسائل النقل من خلال استخدام أجهزة اختراق الكترونية فيقومون بنقل معلومات الى طاقم الطائرة غير صحيحة على انهم موظفو برج المراقبة مثلاً، كما لو حذر قائد الطائرة من الهبوط لوجود عائق ما قاصداً نفاذ وقود الطائرة.

٥٦ د. سامي حمدان الرواشدة و د. أحمد موسى الهياجنة، مكافحة الجريمة المعلوماتية بالتجريم والعقاب: القانون الإنجليزي نموذجاً، المجلة الأردنية بالقانون والعلوم السياسية، المجلد ١، العدد ٣، ٢٠٠٩، ص ١١٨.

المحمولة بالصندوق الإلكتروني الخاص بنظام الترقية في الأجواء الموجودة أسفل مقاعد الركاب^{٥٧}. وإذا ما تمت جريمة نقل المعلومات الكاذبة بهذه الطريقة فهناك صعوبة في اكتشاف وإثباتها، ويوصي بعض الفقه^{٥٨} بهدف الوقاية من مثل هذه الجريمة التي تتم باستخدام وسائل إلكترونية، ومعرفة مرتكبيها إذا ما وقعت بمجموعة من النقاط هي:

١. إعداد فرق تحقيق متخصصة ومهيئة فنيا وقانونيا للتحقيق في مثل هذه الجريمة.

٢. المراجعة بشكل دوري للتدريبات والتكتيكات المعتمدة لمكافحة هذا الجريمة.

٣. مراقبة الجناة الذين صدرت عنهم أحكام قضائية نتيجة اقترافهم للجرائم الالكترونية خلال فترة تواجدهم بالسجون وبعد خروجهم منه لفترة معينة.

٤. إيراد نصوص في قانون العقوبات لمواجهة مثل هذه الجريمة، مع ضرورة تناسب العقوبة مع جسامة الجريمة، كونها تهدد أمن وسلامة المجتمع وتنازل من سيادة الدولة.

٥. إنشاء هيئة وطنية تضم خبراء متخصصون بهدف وضع إستراتيجية وطنية للأمن الإلكتروني قادرة على الذود عن البنية التحتية لشبكات المعلومات، والنظم والبرمجة.

ومن قبيل صور جريمة الخطر المجرد الواقعة على سلامة الطيران المدني العراقي، والمنصوص عليها في قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل، نقل مُفْرَقَاتٍ أو مُتَفَجِّراتٍ دون تصريح مُسَبِّقٍ من السلطات المختصة باستثناء إذا ما كانت لازمة لتسيير الطائرة

فلا وجوب لذلك التصريح استناداً للمادة (١٢) منه، أو تركيب أجهزة تُشكِّلُ خطر على الطائرة استناداً للمادة (٦٧/٥) منه، أو السماح لأحد المسافرين بالصعود في الطائرة رغم أعراض السكر الواضحة عليه بموجب المادة (١٢٣) منه، أو قيادة الطائرة بحالة سكر استناداً للمادة (١٩٨/٣) منه، كما جرم في المادة (١٩٩) سلوك قائد الطائرة المتمثل بالهبوط أو الإقلاع خارج الأماكن المخصصة لذلك، أو الطيران خارج الطرق المحددة والتي تتلاءم مع سلامة النقل، وعاقب بمقتضى المادة (٢٠٠) منه بالحبس كل من عرض سلامة المنشآت أو الآلات المعدة لتأمين سلامة الطيران المدني للخطر. كما اوجب المشرع العراقي في المادة (٧٨) من قانون الطيران المدني النافذ على قائد الطائرة التأكد من امكان إتمام الرحلة بسلام قبل الإقلاع، كأن يتأكد من تزودها بكمية الوقود الكافية للوصول الى

٥٧ أحمد عبد الهادي، عبد المنعم القاضي، مصدر سابق، ص ٩٩.

٥٨ د. عز الدين زين العابدين أحمد، أساليب مكافحة الجريمة الالكترونية في مصر ودور وزارة الداخلية، مجلة المدير العربي، العدد ٨٧، القاهرة، ٢٠٠٩، ص ٢٨ وما بعدها. نقلا عن أحمد عبد الهادي عبد المنعم القاضي، المصدر السابق، ص ١٠٠.

وجهتها^{٥٩}.

أمّا قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ المعدل فقد جاء أكثر دقة وحدد الكثير السلوكيات المجردة التي تعرض سلامة الطيران للخطر، ومنها العبث بأجهزة الطائرة أو إعاقة فريق القيادة أثناء طيرانها بموجب المادة بموجب المادة (١٥) منه وكذلك حظر بموجب المادة (٢٤) انشاء عوائق في منطقة الارتفاق الجوي، أو توجيه الأشعة أو أضواء الليزر التي تتجاوز (٥ملي وات) على الطائرات بقصد تعريضها للخطر بموجب المادة (٢٧) مكرر، كذلك حمل الاسلحة أو المواد القابلة للاشتعال أو أي مادة تستخدم في اعمال العنف والتخريب استناداً للماد (٢٨) منه. ولكن يمكن تسليم السلاح الى طاقم الطائرة لكي يقوموا بخزنه في مكان معد لذلك ويعيدوا تسليمه الى الشخص بعد هبوط الطائرة. اما البضائع الخطرة فان تداولها يخضع لتعليمات منظمة الطيران المدني بموجب المادة (٢٩) مكرر. كذلك منع المشرع المصري بموجب المادة (٣٠) منه تركيب أجهزة تكون مصدر خطر على سلامة الطيران. وقد حرم على قائد الطائرة التحليق فوق مناطق معينة بموجب المادة (٤٤) منه فان قام الأخير بذلك فيعد قد ارتكب جريمة تعريض سلامة الطيران المدني للخطر المجرد، وفرض بموجب المادة (٤٥) على قائد الطائرة عدد من الواجبات قبل بدء الرحلة ومنها التأكد من تزويد الطائرة بالكمية الكافية من الوقود ()، كذلك على قائد الطائرة التحليق برعونة أو على مقربة من طائرة أخرى بشكل يعرض سلامة الطائرة للخطر، وكذلك حظر على أي شخص تناول مسكر أو مخدر ان يعمل ضمن طاقم الطائرة بموجب المادة (٤٦) منه، وفي المادة (٢٩) حظر على طاقم قيادة الطائرة ترك أماكنهم أو التحلل من احزمتهم أثناء طيرانها ، وقد الزم بموجب المادة (٩١) الركاب بتنفيذ تعليمات قائد الطائرة ، وكذلك حظر في المادة (٩٤) على أي

٥٩ فالتأكد من تزود الطائرة بالكمية الكافية من الوقود أمر في غاية الأهمية وقد سبق ان نتج عن عدم تزويد الطائرات بالكمية الكافية من الوقود ان حصلت كوارث للطيران المدني ومن قبيل ذلك ما حدث للطائرة المرقمة سي بي ٢٩٣٣ التي كانت تنقل فريق شابيكوينسي البرازيلي لكرة القدم حيث أقلعت الطائرة التي كان على متنها ٨١ راكبا ٧٢ منهم لاعبو وإداريو الفريق والصحفيين والتسع المتبقون هم طاقم الطائرة في الساعة العاشرة مساء ثم حطت في بوليفيا للتزود في الوقود وأقلعت مرة أخرى وفي الساعة الواحدة صباحا أثناء تحليقها فوق الأراضي الكولومبية أرسل طاقم الطائرة إنذارا إلى برج المراقبة، وبعد ذلك بوقت قصير سقطت الطائرة في كيرو جورودو- وهو جبل يقع في منطقة ليونيون الكولومبية والتي تبعد عن مطار ميدلين الذي كان من المقرر أن تحط به الطائرة ٣٠ كيلو - لتعلن السلطات هناك عن حالة الطوارئ بشكل عاجل ثم أعلنت عن نجاة ٦ أشخاص من الذين كانوا على متنها وقد قالت السلطات الكولومبية في مؤتمر صحفي إن سبب سقوط الطائرة هو عدم تزويد الطائرة في مطار بوليفيا بالوقود الكافية لإتمام الرحلة إضافة إلى تقصير الطيار الذي لم يبلغ السلطات عن توقف أحد محركات الطائرة نتيجة لنقص الوقود. ينظر خبر صحفي (راح ضحيتها ٧١ شخصا.. اعتزال اللاعب الوحيد الناجي من تحطم طائرة شابيكوينسي) منشور على موقع الجزيرة نت. ينظر الموقع الالكتروني:

<https://www.aljazeera.net/sport/14/12/2019>

تاريخ الزيارة ٢٠٢٣/٢/١٠.

تقرير اخباري (خطأ بشري وراء تحطم الطائرة التي كانت تقل فريق تشابيكوينسي البرازيلي). منشور على قناة فرانس ٢٤ في تطبيق اليوتيوب. ينظر الموقع الالكتروني:

<https://youtu.be/FvAkWV2GG0Y>

تاريخ الزيارة ٢٠٢٣/٢/١٠.



شخص دخول غرفة قيادة الطائرة الا اذا كان مصرح له بذلك. وفرض بموجب المادة (١٦٩/٣) عقوبة السجن المؤبد أو المشدد على من يضع أجهزة أو مواد بقصد تعريض سلامة الرحلة للخطر، كما فرض في المادة (١٦٨) عقوبة السجن المشدد على من يقوم بالاستيلاء أو السيطرة على وسيلة من وسائل النقل الجوي، وانزل في المادة (١٧٥) عقوبة الغرامة على من تواجد بحالة سكر بين أو تحت تأثير مسكر على متن الطائرة او من قم بالتدخين على متن الطائرة. وعاقب بموجب المادة (١٧٠/ف٤،٥) من قانون الطيران المدني المصري النافذ الحبس والغرامة أو احدهن من ابلغ بمعلومات كاذبة من شأنها تعريض سلامة الطائرة للخطر أو من قاد طائرة في حالة سكر، أو من امتنع عن تنفيذ الأوامر الصادرة اليه من قبل السلطة المختصة بالهبوط.

أما قانون الطيران المدني الفرنسي رقم ٧٢-١٠٩٠ لسنة ١٩٧٢ المعدل فقد جريم العديد من السلوكيات التي قدر أنها ممكن أن تولد خطر على سلامة النقل الجوي العام دون انتظار حصول النتيجة الخطرة كما هو الحال في المادة (١٣١/٣) التي جرم فيها الطيران فوق المناطق الخطرة لخطورة ذلك على سلامة النقل الجوي العام على الرغم من أن الاتجاه العام في التشريعات الاوربية يسير نحو تبني تجريم عام لتعريض الغير للخطر^{٦٠}

والمشرع قد عاقب على السلوكيات المتقدم ذكرها قطعاً لِدابرهاً وتفادياً لِمَا ينجم عنها من أضرار فادحة الأثر؛ فللحفاظ على سلامة النقل لا بد من ضرب كل سلوك مخل بهذه الدَّعامة الأساسيَّة لوجود المجتمع.

وتتميز جريمة السلوك المجرد بعدد من الخصائص أهمها:

١. في جريمة السلوك المجرد تَعُدُّ الفاعلين يَعْنِي تَعُدُّ الجرائم، ولكن يمكن أن يوجد شريك مع الفاعل الأصلي بصفته مساهم تبعي أن حرضه على ارتكابها، أو اتَّفَق مع غيره على ذلك، وأعطى الفاعل شيء مما يستعمل في ارتكابها، أو ساعده في الأعمال المجهزة، أو المتممة، أو المسهلة لارتكابها^{٦١}.
٢. يتحد كذلك زمان ومكان ارتكاب الجريمة على عكس جريمة الخطر الواقعي فيمكن ان يختلف مكان أو زمان حدوث النتيجة الاجرامية عن مكان ارتكابها في كثير من الأحيان^{٦٢}.
٣. لا أهميَّة لِبَحْث العلاقة السببية بين سلوك مُتَّهَم والنتيجة، لأنها خالية من النتيجة

٦٠. محمد محمد عبد الله العاصي، مصدر سابق، ص ٤٢.

٦١. رمسيس بهنام، النظرية العامة في القانون الجنائي، مصدر سابق، ص ٥٦١

٦٢. المصدر أعلاه، ص ٥٦١.

الإجرامية الملموسة أصلاً^{٦٣}.

٤. أنَّ الشُّروعَ غَيْرَ مُتَّصِرٍ بِتَاتَا فِي جَرِيمَةِ السُّلُوكِ الْمَجْرَدِ^{٦٤}، فِي حِينِ يَرَى الْبَعْضُ الْآخَرَ أَنَّ الشُّرُوعَ مُتَّصِرٍ فِيهَا بِحَالَةٍ وَاحِدَةٍ هِيَ حَالَةُ إِتْيَانِ الْفَاعِلِ لِسُلُوكٍ إِجْبَائِيٍّ وَبصُورَةِ الْجَرِيمَةِ الْخَائِبَةِ فَقَطْ كَمَا لَوْ حَاوَلَ شَخْصٌ نَقْلَ مَفْرَقَعَاتٍ دَاخِلَ الْقَطَارِ وَلَكِنْ أَثْنَاءَ مَحَاوَلَةِ صَعُودِهِ إِلَى الْعَرَبَةِ فَتَشَهُ أَحَدَ الْمَوْظُفِينَ فَمَنْعَهُ مِنْ ذَلِكَ، وَسَاوَى الْمَشْرَعِ الْعِرَاقِيَّ وَالْمِصْرِيَّ فِي هَذِهِ الْحَالَةِ بَيْنَ عَقُوبَةِ الشُّرُوعِ وَالْجَرِيمَةِ التَّامَةِ فِي هَذِهِ الْحَالَةِ، وَلَكِنَّهُ غَيْرَ مُتَّصِرٍ بِصُورَةِ الْجَرِيمَةِ الْخَائِبَةِ وَإِنْ كَانَتْ بِسُلُوكٍ إِجْبَائِيٍّ، كَمَا أَنَّهُ غَيْرَ مُتَّصِرٍ بِصُورَتَيْهِ أَنْ كَانَتْ بِسُلُوكٍ سَلْبِيٍّ^{٦٥}.

٥. يَرَى بَعْضُ الْفُقَهَاءِ أَنَّهُ لَا يُمَكِّنُ أَنْ تَكُونَ جَرِيمَةُ السُّلُوكِ السَّلْبِيِّ الْمَجْرَدِ غَيْرَ مَقْصُودَةٍ^{٦٦} وَلَكِنْ يَرَى الْبَعْضُ الْآخَرَ أَنَّهُ يُمَكِّنُ أَنْ تَكُونَ بِسُلُوكٍ قَدْ اتَّخَذَ إِهْمَالًا كَمَا لَوْ كَانَ مِنَ الْوَاجِبِ عَلَى شَخْصٍ أَنْ يَتَّخِذَ سُلُوكًا مَعِينًا لَكِنَّهُ سَهَا عَنْهُ إِهْمَالًا^{٦٧}.

وَمِنَ الْقَرَارَاتِ الْقَضَائِيَّةِ بِخُصُوصِ تَعْرِيزِ سَلَامَةِ النُّقْلِ الْعَامِ لِلْخَطَرِ الْمَجْرَدِ مَا قَضَتْ بِهِ مَحْكَمَةُ النُّقْضِ الْفَرَنْسِيَّةِ فِي حُكْمِهَا الشَّهِيرِ الَّذِي أَدَانَتْ فِيهِ رَبَّانٍ بِاخْرَةِ بِحُكْمِ الْمَادَّةِ (١/٢٢٣) مِنَ الْقَانُونِ الْجِنَائِيِّ الْفَرَنْسِيِّ لِأَنَّهُ قَدْ سُمِحَ بِصَعُودِ مَا يَزِيدُ عَنْ ١١٢ رَاكِبًا، وَهَذَا الْعَدَدُ يُمَثِّلُ زِيَادَةً قَدْرَهَا ٢٠ ٪ عَلَى حَمُولَةِ السَّفِينَةِ، وَقَدْ دَفَعَ قَائِدُ الْبَاخِرَةِ أَمَامَ مَحْكَمَةِ اسْتِنْفَافِ مَدِينَةِ دَوَايِ بَانَ ظُرُوفَ الْمَلَاخَةِ الْجَوِيَّةِ كَانَتْ حَسَنَةً، وَلَكِنْ أَجْهَضَ دَفْعَهُ مِنْ قَبْلِ مَحْكَمَةِ اسْتِنْفَافِ مَدِينَةِ رَيْنِ الْتِي عُلِّتْ قَرَارُهَا الْقَاضِيَّ بِمَعَاقِبَتِهِ بِأَنَّهُ حَتَّى لَوْ كَانَتْ ظُرُوفُ الْمَلَاخَةِ مَلَاءَمَةً فَإِنَّهُ لَنْ يَتَسَنَّى لِكُلِّ الْمَسَافِرِينَ عَلَى ظَهْرِ الْبَاخِرَةِ الْحُصُولَ عَلَى أَجْهَازَةٍ إِنْقَاذٍ لَوْ وَقَعَ حَادِثٌ مَا. فَطَعَنَ قَائِدُ تِلْكَ الْبَاخِرَةِ بِحُكْمِ الْأَخِيرَةِ أَمَامَ مَحْكَمَةِ النُّقْضِ الْغُرْفَةِ الْجِنَائِيَّةِ وَالتِّي صَادَقَتْ عَلَى حُكْمِ مَحْكَمَةِ رَيْنِ بِنْتَارِيخِ ١٩٩٨/٢/١١ مَعْللةً ذَلِكَ بِأَنَّهُ حَتَّى لَوْ فَضَرْنَا أَنَّهُ لَا يَوْجَدُ خَطَرَ وَشِيكَ عَلَى الْمَسَافِرِينَ أَثْنَاءَ صَعُودِهِمُ الْبَاخِرَةَ فَإِنَّهُ لَيْسَ هُنَاكَ مَا يَمْنَعُ أَنْ يَتَجَلَّى الْخَطَرُ فِي أَيِّ وَقْتٍ^{٦٨}.

أَمَّا جَرِيمَةُ تَعْرِيزِ سَلَامَةِ النُّقْلِ الْعَامِ لِلْخَطَرِ الْوَاقِعِيِّ فَقَدْ وَرَدَ النَّصُّ عَلَيْهَا فِي الْمَادَّةِ (٣٥٤) مِنَ قَانُونِ الْعُقُوبَاتِ الْعِرَاقِيِّ الْنَافِذِ التِّي تَخْصُ تَعْرِيزَ سَلَامَةِ النُّقْلِ لِلْخَطَرِ عَمْدًا وَالْمَادَّةِ (٣٥٦) مِنْهُ التِّي جَرَمَتْ تَعْرِيزَ سَلَامَةِ النُّقْلِ الْعَامِ لِلْخَطَرِ خَطَأً.

٦٣ د. معن احمد الحباري، مصدر سابق، ص ٢٠٣- ٢٠٤.

٦٤ المصدر أعلاه، ص ٢٠٣.

٦٥ د. رمسيس بهنام، النظرية العامة في القانون الجنائي، الصدر السابق، ص ٥٦١.

٦٦ د. عبود السراج، قانون العقوبات، القسم العام، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، ٢٠١٨، ص ١١٩.

٦٧ د. رمسيس بهنام، النظرية العامة في القانون الجنائي، المصدر السابق، ص ٥٧٢-٥٧٣.

68 Cass. Crème. 11fev. 1998, J.c.P,1110084, 1998, obs. Acoche.

نقلًا عن د. احمد حسام طه تمام، مصدر سابق، ص ١٠٩.

في حين جرم المشرع المصري تعريض سلامة النقل العام للخطر عمداً في المادة (١٦٧) من قانون العقوبات المصري النافذ، وتعريض سلامة النقل العام للخطر خطأً في المادة (١٦٩) منه ومن صور جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر الواقعي جريمة اختطاف وسيلة من وسائل النقل العامة التي ورد النص عليها في المادة (٨٨) من قانون العقوبات المصري النافذ، حيث اشترط المشرع المصري تعريض سلامة من بها للخطر لقيام الجريمة، ويذهب الفقيه رمسيس بهنام يذهب إلى القول بأن جريمة خطف وسيلة النقل الواردة في المادة (٨٨) من قانون العقوبات المصري النافذ والتي نصت على أنه «يعاقب بالسجن المشدد كل من اختطف وسيلة من وسائل النقل الجوي، أو البري، أو المائي، معرضاً سلامة من بها للخطر. وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا استخدم الجاني الإرهاب، أو نشأ عن الفعل المذكور جروح من المنصوص عليها في المادتين ٢٤٠ و ٢٤١ من هذا القانون لأي شخص كان داخل الوسيلة أو خارجها، أو إذا قاوم الجاني بالقوة أو العنف السلطات العامة أثناء تأدية وظيفتها في استعادة الوسيلة من سيطرته، وتكون العقوبة الإعدام، إذا نشأ عن الفعل موت شخص داخل الوسيلة أو خارجها». جريمة ضرر وخطر في أن واحد؛ فالضرر يتمثل بتغيير مسار وسيلة النقل، والخطر يتمثل بتعريض سلامة من بها للخطر^{٦٩}، بينما يذهب بعض الفقه إلى القول بأن جريمة خطف وسائل النقل جريمة ضرر وليست خطر^{٧٠}، إلا أننا نذهب إلى تأييد رأي الفقيه رمسيس بهنام لأن المشرع المصري في المادة (٨٨) من قانون العقوبات النافذ اشترط لقيام الجريمة تعريض من هم داخل وسيلة النقل إلى الخطر، كما أن المشرع المصري في قانون الطيران المدني المصري النافذ ساوى في المادة (١٦٨) بين الاستيلاء والسيطرة على وسائل النقل الجوي أي أن الجريمة تقع تامة بمجرد اقرار السلوك دون انتظار حصول أي نتيجة ضارة أو خطرة وبذلك تعد جريمة خطف وسائل النقل الجوي من قبيل جرائم الخطر المجرد في التشريع المصري.

وما دمننا بصدد الحديث عن جريمة خطف وسائل النقل لا بد أن نذكر بأن لمشرع العراقي لم ينص على تجريم خطف وسائل النقل العامة ومنها الطائرات المدنية رغم أنها من أكثر الجرائم وقوعاً والتي تمس سلامة الطيران المدني وقد ينتج عنها آثار وخيمة، وقد جرمتها المواثيق الدولية التي أنظم لها العراق، كما أن الطائرات العراقية لم تسلم من جريمة خطف الطائرات.

وأخيراً فإن جميع المواد سالفة الذكر قد حدد المشرع صراحة النتيجة الخطرة فيها وينبغي على القاضي التثبت من تحقق تلك النتيجة الخطرة للحكم على الجاني، والسبب

٦٩ د. رمسيس بهنام، قانون العقوبات - جرائم القسم الخاص، مصدر سابق، ص ١٦١.

٧٠ د. محمد محمد عبد الله العاصي، مصدر سابق، ص ٣.

في اشتراط المشرع تحقق نتيجة خطيرة أحياناً لقيام الجريمة، والاكتفاء بالسلوك أحياناً أخرى يعود إلى أن بعض السلوكيات أثبتت التجارب أنها تشكل خطراً كبيراً على الحق المحمي فلذا توجه المشرع إلى تجريمها مباشرة، وسيستمر المشرع بتجريم أي سلوك تثبت التجارب أنه يشكل خطراً كبيراً على الحق موضع الحماية، فالقانون الجنائي يتجدد بتجدد أشكال الاعتداء على المصالح المحمية.

وإذا كانت جرائم الخطر الملموس هي الغالبة في التشريعات الجنائية^{٧١}. فإن جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر ليست كذلك، فإغلب صور تلك الجريمة تعد من قبيل جرائم الخطر المجرد التي اكتفى المشرع لتجريمها مجرد ارتكاب السلوك المحظور قانوناً.

ويصف البعض جرائم الخطر الملموس بالجرائم المادية إلى جانب جرائم الضرر تمييزاً لها عن جرائم السلوك المجرد التي تسمى بجرائم الخطر^{٧٢}.

ونؤيد ما ذهب إليه فريق من الفقه بتسمية الجرائم التي يشترط حصول نتيجة لقيامها بجرائم الحدث، والتي تعرف بأنها تلك الجريمة التي ينشأ عن سلوك مرتكبها تغييراً معيناً في العالم المادي أو النفسي وهذا التغيير يستلزمه نموذجاً للقول بوجودها أو تحققها والعقاب عليها^{٧٣}.

وتعرف النتيجة المادية بأنها الأثر الطبيعي الذي يتمخض عن سلوك ما ويعتد به القانون للتجريم، وهذا التعريف يشتمل على ثلاثة عناصر هي^{٧٤}.

أولاً: نتيجة لها وجود وذاتية تميزها عن السلوك

ثانياً: إن ترتبط تلك النتيجة بالسلوك برابطة السببية لمساءلة مرتكب السلوك على الفعل الذي اقترفه.

ثالثاً: اعتداد القانون بالنتيجة.

وتبدو أهمية النتيجة المادية كشرط لتمام الجريمة وكمعيار لتحديد العقوبة، ولإثبات تحقق العلاقة السببية.

ولم يشترط المشرع العراقي أو المصري أو الفرنسي صورة معينة للخطر فقد أطلق المشرع وصف الخطر، وبالتالي فإن أي خطر يهدد بالضرر تتحقق به الجريمة، ونذكر في

٧١ عبد الباسط محمد سيف الحكيمي، النظرية العامة للجرائم ذات الخطر العام، أطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة بغداد، ٢٠٠٠، ص ٧١.

٧٢ استيرق صائب السامرائي، مصدر سابق، ص ٥٨.

٧٣ د. رمسيس بهنام، النظرية العامة في القانون الجنائي، مصدر سابق، ص ٥٦٠.

٧٤ د. معن احمد الحيارى، مصدر سابق، ص ١٩٣.

هذا الصدد قراراً قضائياً لمحكمة النقض المصرية جاء فيه «أن جريمة المادة (١٦٧) من قانون العقوبات المصري النافذ تعمم الحماية لكل وسائل النقل العامة. متى تحققت الجريمة بمجرد تعطيل وسيلة النقل العامة^{٧٥}، وتحقق الجريمة بمجرد تعطيل وسيلة النقل العام بأية طريقة عمدية من شأنها أن تؤدي إلى التعطيل أو التعريض للخطر سواء أوقع اصطدام فعلي بالأشياء المستعملة في هذا الغرض وترتب على ذلك التعطيل أو كان هذا التعطيل نتيجة إيقاف وسيلة النقل العام خوفاً من اصطدامها»^{٧٦}.

وفي جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر الواقعي لا بد أن توجد علاقة سببية بين سلوك الجاني والنتيجة الخطرة، فإن انتفت العلاقة فلا جريمة، فقد قضت محكمة النقض المصرية - الدوائر الجنائية بأحد أحكامها «أن نعي الطاعن باستغراق خطأ هيئة السكك الحديدية لخطئه لتراخيها في اتخاذ الإجراءات الكفيلة بسد عجز العمالة. غير مقبول ولا ينفي مسؤوليته عن الخطأ الثابت في حقه. فلما كان ما أورده الحكم يتوافر به قيام ركن الخطأ من جانب الطاعن الرابع عشر وتحقق به رابطة السببية بين هذا الخطأ والضرر الذي أصاب المجني عليه، فلا يعفيه من المسؤولية ما يثيره في شأن هيئة سكك الحديد لتراخيها في اتخاذ الإجراءات الكفيلة بسد العجز في العمالة وسائقي القطارات ومساعدتهم بعد أن تحقق لها ذلك العجز بالطلبات العديدة المقدمة في هذا الشأن، ذلك أن تقدير وجوب هذا التدخل أو عدم وجوبه موكول للسلطة القائمة على أعمال هيئة سكك الحديد، فإذا جاز القول بأن خطأها في التقدير يعرضها للمسؤولية من ناحية قانون العقوبات العام، فإن ذلك يكون بوصفها سلطة عامة ذات شخصية اعتبارية من أخص واجباتها المحافظة على الأمن وعلي أرواح الناس، كما أنه بفرض قيام هذه المسؤولية، فإن هذا لا ينفي مسؤولية الطاعن الرابع عشر طالما أن الحكم قد أثبت قيامها في حقه، ومن ثم فإن ما ينهيه الطاعن الرابع عشر في هذا الخصوص لا يكون له محل»^{٧٧}.

٧٥ ان المشرع المصري ساوى بين تعطيل وسيلة النقل وتعريضها للخطر، في حين ان المشرع العراقي فرق ما بين النتيجتين؛ حيث رتب على تعريض سلامة النقل العام للخطر (المادة ٣٥٤) عقوبة اشد من العقوبة المفروضة على من يعطل وسيلة من وسائل النقل العام (المادة ٣٥٨) والتي جعلها السجن اقل من سبع سنوات لان تعطيل وسيلة النقل نتيجة اقل جسامة من تعريضها للخطر والتي ستتحوّل الى ضرر فادح إذا ما تهيأت الظروف الملائمة لذلك.

٧٦ قرار محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٢٣٩٢ لسنة ٣٠ قضائية، الدوائر الجنائية - جلسة ١٦/١٠/١٩٦١، (قرار منشور).

٧٧ قرار محكمة النقض المصرية في الطعن رقم ٧٨٣٤ لسنة ٩٠ ق - جلسة ٢٠٢١/٢/٦. (قرار منشور).

الخاتمة

بَعْدَ أَنْ اِنْتَهَيْتَنَا مِنْ مَوْضُوعِ دِرَاسَتِنَا (دَاتِيَّة جَرِيْمَة تَعْرِيزِ سَلَامَة النَّقْل الْعَام لِلْخَطَر) تَوَصَّلْنَا إِلَى جُمْلَة مِنَ النَّتَائِجِ وَالْمُقْتَرَحَاتِ الَّتِي نَرَجُو مِنْ الْمَشْرَعِ الْعِرَاقِيِّ الْأَخْذَ بِهَا ، يَهْدَفُ الْوُصُولُ إِلَى تَحْقِيقِ حِمَايَة قَادِرَة عَلَى مُوَاجَهَة الْأَفْعَالِ الْخَطِرَة الَّتِي تَمَسُّ بِسَلَامَة هَذَا النَّشَاطِ ، وَتَحْقِيقِ نَقْلِ عَامٍ أَمِنٍ وَمُسْتَقَرٍّ بِالتَّالِي.

أولاً: الاستنتاجات

١. أن النتيجة بنظر أنصار التصور المادي واقعة منفصلة عن السلوك، أما بنظر أنصار التصور القانوني فهي السلوك مقدر تقدير قانونياً.
٢. إنَّ جَرَايِمَ الضَّرَرِ هِيَ تِلْكَ الْجَرَايِمُ الَّتِي يَحْقُقُ الْجَانِي فِيهَا بِسُلُوكِهِ الْجَرْمِي ضَرراً يَلْحَقُ بِالْمَصْلَحَةِ الْمَحْمِيَّةِ، وَهَذَا الضَّرَرُ يَسْتَلْزِمُهُ الْمَشْرَعُ بِنَصِّ التَّجْرِيمِ لِلْقَوْلِ بِتَحْقِيقِ الْجَرِيْمَةِ تَامَةً.
٣. يعبأ القضاء كثيراً عند محاولته تحديد وقت ارتكاب جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر الواقعي.
٤. الخطر العام هو الخطر الذي يهدد مصالح عامة، تعود للمجتمع ككل.
٥. لكي يعتبر مال من الأموال عاماً وفقاً لأحكام القانون المدني العراقي النافذ يشترط أن يكون المال مملوكاً للدولة أو لأحد الأشخاص المعنوية وأن يتم تخصيص المال للمنفعة العامة.
٦. استقرت محكمة النقض المصرية على اعتبار وسيلة النقل عامة إذا ما كان الملتزم يقدم خدماته للجمهور بلا تفرقة وعلى أساس المساواة التامة بين الأفراد بغض النظر عن يملك تلك الوسيلة سواء كانت الحكومة، أو شركة، أو فرد من الأفراد.
٧. في جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر الواقعي لا بد أن توجد علاقة سببية بين سلوك الجاني والنتيجة الخطرة؛ فإن انتفت العلاقة فلا جريمة، على عكس جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر المجرد فلا يشترط وجود تلك العلاقة لأنها تخلو من أي نتيجة مادية.

ثانياً: المقترحات

١. نقترح عدم تعداد وسائل النقل في صلب المواد بل ان يذكر المشرع عبارة وسائل النقل العامة فقط.
٢. نقترح الاخذ بمقترح لجنة السلامة المرورية القاضي بضرورة التأكيد على وزارة الاعمار والإسكان/ دائرة الطرق والجسور باستكمال إجراءاتها وتشغيل محطات الأوزان

المحورية على الطرق من اجل الحد من الاحمال الثقيلة والزائدة لمركبات الحمل والحد من اضرار الطرق نتيجة تلك الاحمال وتحديد المسؤوليات المتعلقة بأنشاء وتشغيل تلك المحطات.

٣. نقترح الركون الى معيار النتيجة المادية للتمييز بين جريمة الاضرار بسلامة النقل العام وجريمة تعريض سلامة ذلك النقل للخطر وذلك لأنه ازال الغموض والنقص الذي شاب المعايير الأخرى.

٤. نرى ضرورة تشكيل هيئة وطنية متخصصة تعمل على وضع إستراتيجيه وطنية للأمن الإلكتروني قادرة على الذود عن البنية التحتية لشبكة المعلومات.

٥. نقترح أفراد قواعد خاصة بالركن المادي والمعنوي لجرائم الخطر عموماً في صلب قانون العقوبات؛ لأن القواعد التقليدية المقررة في قانون العقوبات لا تتلاءم مع جرائم الخطر عموماً بما فيها جريمة تعريض سلامة النقل العام للخطر.

٦. نقترح إضافة مادة في قانون العقوبات العراقي تعاقب من يختطف أي وسيلة من وسائل النقل العام، كما ندعوه إلى جعل عقوبة الشروع في هذه الجريمة مساوية لعقوبة الجريمة التامة، نظراً لِمَا يُشكّله الإقدام على هذه الجريمة من خطورة على مستخدمي وسائل النقل العامة وسمعة الدولة، واقتصادها، كما نرى أنه لا بد من أن تشدد عقوبة من يقاوم السلطات التي تحاول استعادته الوسيلة المخطوفة عن سواه.