

جرائم الإرهاب الجوي

الدكتور/ علي حسين الدوسري
قسم القانون الدولي
كلية الحقوق - جامعة الكويت

ملخص:

الإرهاب ظاهرة العصر، وحديث الساعة في العالم كله، حتى بات صداه يصل إلى كل دول العالم بفضل وسائل الإعلام التي تنقل الحدث الإرهابي ساعة اقترافه.

ومع تعاظم اعتماد الإنسان على النقل الجوي - الذي يمثل شريان حياة لحركة السفر بين الدول ووسيلة مهمة من وسائل التجارة الدولية - يبدو أن تكتيكات الإرهاب قد تاقلمت مع الظروف المستجدة في السياسة العالمية ومع التطورات التكنولوجية الحديثة، فقد صار الطيران المدني عرضة للعديد من أعمال الإرهاب وبصفة خاصة محاولات اختطاف الطائرات والاستيلاء عليها في الجو أثناء طيرانها وإرغام ملاحبيها على تغيير اتجاهها نحو وجهة مقصودة أو غير مقصودة أو الهبوط بها في غير المكان المقرر أصلاً لذلك، فضلاً عن أخذ الركاب أو طاقم الطائرة كرهائن للمساومة بهم بهدف الحصول على بعض المكاسب المالية أو السياسية أو الدعائية، أو استعمال الطائرة كأداة انتحارية بغية تنفيذ هجمات إرهابية.

لذا تهدف الدراسة إلى محاولة إبراز أحد المقومات الأساسية التي يضطلع بها المجتمع الدولي ومنظماتها من خلال اتفاقيات دولية وتشريعات وطنية لحماية وسلامة أمن الطيران المدني ضد الإرهاب الجوي، وكذا بيان العقوبات المترتبة على الجرائم الإرهابية المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية، خاصة أن السياسة الجنائية الحديثة في مجال حماية المصالح المتعلقة بالطيران المدني تتجه إلى حماية النقل الجوي من الأعمال الإرهابية، وفي ختام الدراسة انتهينا إلى بعض التوصيات.

مقدمة:

الإرهاب ظاهرة العصر، وحديث الساعة في العالم كله، حتى بات صداه يصل إلى كل دول العالم بفضل وسائل الإعلام التي تنقل الحدث الإرهابي ساعة اقترافه. ومما لا شك فيه أن كل المجتمعات الإنسانية المعاصرة متفقة على خطورة ظاهرة الإرهاب - باعتبارها عملاً همجياً بربرياً - لا تمس فقط حياة الأبرياء من البشر ومصالحهم، وإنما هي اعتداء على الحضارة الإنسانية، لما تتسم به من أعمال

وحشية مفرطة تقوض دعائم الأمن والاستقرار، التي تعد من الحقوق والحاجات الأساسية للإنسان.

ومع تعاضد اعتماد الإنسان على النقل الجوي - الذي يمثل شريان حياة لحركة السفر بين الدول ووسيلة مهمة من وسائل التجارة الدولية - يبدو أن تكتيكات الإرهاب قد تأقلمت مع الظروف المستجدة في السياسة العالمية ومع التطورات التكنولوجية الحديثة، فقد صار الطيران المدني عرضة للعديد من أعمال الإرهاب وبصفة خاصة محاولات اختطاف الطائرات والاستيلاء عليها في الجو أثناء طيرانها وإرغام ملاحيتها على تغيير اتجاهها نحو وجهة مقصودة أو غير مقصودة أو الهبوط بها في غير المكان المقرر أصلاً لذلك، فضلاً عن أخذ الركاب أو طاقم الطائرة كرهائن للمساومة بهم بهدف الحصول على بعض المكاسب المالية أو السياسية أو الدعائية، أو استعمال الطائرة كأداة انتحارية بغية تنفيذ هجمات إرهابية.

وتعد عملية الإرهاب الجوي هي قمة النشاط الإرهابي وأفضل ما يخدم أغراض الجماعات الإرهابية، فهي من جهة توفر لهم الدعاية الإعلامية بأوسع معانيها، نظراً لما تلقاه هذه الأحداث من تغطية إعلامية واسعة على مستوى العالم كله، وذلك خير تعريف بنشاط الإرهابيين وأهدافهم، ومن جهة أخرى فإن مثل هذه الأنشطة تثبت أن المنظمة الإرهابية وصلت إلى درجة من التنظيم والتدريب يؤهلها لتنفيذ أغراضها وتوجيه ضربات موجعة ناحية الدول المستهدفة.

وعليه فإن ضمان أمن وسلامة قطاع النقل الجوي تعد من أكبر التحديات المعاصرة التي تواجه المجتمع الدولي، مما يتطلب تكثيف الجهود من أجل اتخاذ إجراءات رادعة لمكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني. وهو ما سوف نتناوله من خلال عرضنا لماهية الإرهاب الجوي، وموقف الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية منه وسبل مواجهته.

مبحث تمهيدي الأحكام العامة للإرهاب الدولي والطيران المدني

تمهيد وتقسيم:

أدت السهولة المتزايدة لانتقال المعلومات في أرجاء العالم إلى زيادة خطر الإرهاب ببعده العابر للحدود وهو الذي كان قد برز كنتيجة مباشرة لتزايد سهولة تنقل الأشخاص والبضائع. ولهذا سوف نتناول في هذا المبحث مفهوم الإرهاب والطيران المدني (المطلب الأول) ثم نتطرق في (المطلب الثاني) إلى الاعتداءات الإرهابية على الطيران المدني.

المطلب الأول

مفهوم الإرهاب والطيران المدني

سوف نتناول في هذا المطلب مفهوم الإرهاب الدولي في (الفرع الأول) ثم نعرض في (الفرع الثاني) إلى أنشطة الطيران المدني وأهميته.

الفرع الأول

مفهوم الإرهاب الدولي

أولاً: تعريف الإرهاب على مستوى التشريعات الوطنية:

عرف المشرع الكويتي العمل الإرهابي بأنه: "كل فعل أو شروع في ارتكابه بدولة الكويت أو في أي مكان آخر ارتكب في الحالات التالية: أ - إذا كان الفعل يهدف إلى التسبب في موت شخص مدني أو إصابته بجروح بدنية جسيمة، أو أي شخص آخر عندما يكون غير مشترك في أعمال عدائية في حالة نشوب نزاع مسلح، عندما يكون غرض هذا العمل بحكم طبيعته أو منظمة سياقه موجهاً لترويع السكان أو لإرغام حكومة أو منظمة دولية على القيام بأي عمل أو الامتناع عن القيام به. ب- إذا كان الفعل يشكل جريمة وفقاً للتعريف المنصوص عليها في الاتفاقيات أو البروتوكولات الدولية التالية: ١- اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (١٩٧٠) الموافق عليها بالمرسوم بقانون رقم (١٩) لسنة ١٩٧٩. ٢- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني (١٩٧٥) الموافق عليها بالمرسوم بقانون رقم (٦٢) لسنة (١٩٧٩). ٣- اتفاقية منع الجرائم المرتكبة ضد الأشخاص المتمتعين بحماية دولية بمن فيهم الموظفون الدبلوماسيون، والمعاقبة عليها (١٩٧٣) بالمرسوم بقانون رقم (٧٢) لسنة (١٩٨٨). ٤- الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن (١٩٧١) الموافق عليها بالمرسوم بقانون رقم (٧٣) لسنة (١٩٨٨)

٥- البروتوكول المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموافق عليه بالمرسوم بقانون رقم (٧١) لسنة (١٩٨٨) المكمل لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني (١٩٨٨) الموافق عليها بالقانون رقم (٦) لسنة (١٩٩٤). ٦- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية (١٩٨٨) الموافق عليها بالقانون رقم (١٥) لسنة (٢٠٠٣). ٧- البروتوكول المتعلق بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنشآت الثابتة الموجودة على الجرف القاري (١٩٨٨) الموافق عليه بالقانون رقم (١٦) لسنة (٢٠٠٣). ٨- الاتفاقية الدولية للحماية المادية للمواد النووية (١٩٨٠) الموافق عليها بالقانون رقم (١٢) لسنة (٢٠٠٤). ٩- الاتفاقية الدولية لقمع الهجمات الإرهابية بالقنابل (١٩٧٧) الموافق عليها بالقانون رقم (٢٧) لسنة (٢٠٠٤). ١٠- أي اتفاقية دولية أخرى، أو بروتوكول دولي آخر، يتعلق بالإرهاب أو تمويله صادقت عليه دولة الكويت وتم نشر قانونها في الجريدة الرسمية^(١).

عرف المشرع المصري - في المادة (٨٦) من قانون العقوبات - الإرهاب بأنه: "كل استخدام للقوة أو العنف أو التهديد أو الترويع يلجأ إليه الجاني تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي أو جماعي بهدف الإخلال بالنظام العام أو تعريض سلامة المجتمع وأمنه لخطر من شأنه إيذاء الأشخاص أو إلقاء الرعب بينهم أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر أو إلحاق الضرر بالبيئة أو الاتصالات أو المواصلات أو الأموال أو المباني العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها أو منع أو عرقلة ممارسة السلطات العامة أو دور العبادة أو معاهد العلم لأعمالها أو تعطيل تطبيق الدستور أو القوانين أو اللوائح"^(٢).

- (١) المادة الأولى من القانون رقم ١٠٦ لسنة ٢٠١٣ في شأن مكافحة غسل الأموال وتمويل الإرهاب، كما عرف القانون الإرهابي بأنه: أي شخص طبيعي - سواء كان في الكويت أو في الخارج يقوم بما يلي: أ- ارتكاب فعل إرهابي وفقاً لأحكام هذا القانون بشكل مباشر أو غير مباشر ب- الاشتراك في عمل إرهابي ج- تنظيم ارتكاب عمل أو توجيه أشخاص آخرين لارتكابه. د- المساهمة عمداً في ارتكاب عمل إرهابي من قبل شخص أو مجموعة أشخاص يعملون بغرض مشترك، إما بهدف توسيع العمل الإرهابي مع العلم بنية الشخص أو مجموعة الأشخاص في ارتكاب العمل الإرهابي، كما عرف المنظمة الإرهابية: أي مجموعة من الإرهابيين - سواء كانوا في الكويت أو في الخارج - يقومون بأي من الأعمال المذكورة في التعريف السابق.
- (٢) مضافة بمقتضى القانون رقم ٩٧ لسنة ١٩٩٢، الجريدة الرسمية، العدد ٢٩ مكرر في ١٨/٧/١٩٩٢. وفي المعنى ذاته انظر: المادة (٢) من المرسوم بقانون بشأن مكافحة الجرائم الإرهابية (٢٠٠٤/١) لدولة الإمارات العربية المتحدة. وكذا المادة الأولى من نظام جرائم الإرهاب في المملكة العربية السعودية ٢٠١٤.

وفي الولايات المتحدة الأمريكية؛ يعرف الإرهاب بأنه^(١): "استخدام مقصود للعنف أو التهديد به لبث الخوف، يقصد منه ترويع أو إجبار الحكومات أو المجتمعات لتحقيق أهداف سياسية في الغالب، أو دينية أو أيديولوجية".

ثانياً: تعريف الإرهاب في الاتفاقيات العربية والدولية:

نصت الفقرة الثانية من المادة الأولى من الاتفاقية العربية لقمع الإرهاب ١٩٩٨ على أن الإرهاب هو: "كل فعل من أفعال العنف أو التهديد به أيّاً كانت بواعثه أو أغراضه، يقع تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي أو جماعي، ويهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس، أو ترويعهم، بإيذائهم أو تعريض حياتهم أو أمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها، أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر"^(٢). وهو التعريف نفسه الذي أوردته اتفاقية دول مجلس التعاون الخليجي لمكافحة الإرهاب سنة ٢٠٠٤ في مادتها الأولى.

أما على المستوى الدولي فإن هناك محاولات عديدة للوصول إلى تعريف موحد للإرهاب إلا أنها لم تكمل بالنجاح^(٣). وبينت المادة الأولى - من معاهدة التعاون بين الدول الأعضاء في كومنولث الدول المستقلة ١٩٩٩- الإرهاب أنه: "كل فعل غير

(١) terrorism: The unlawful use of violence or threat of violence, often motivated by religious, political, or other ideological beliefs, to instill fear and coerce governments or societies in pursuit of goals that are usually political.

انظر: قاموس المصطلحات العسكرية الصادر عن وزارة الدفاع الأمريكية عام ٢٠١٠ والمعدل ٢٠١٦، ص ٢٤١، والمنشور على شبكة الإنترنت على الموقع التالي:
http://www.Dtic.Mil/doctrine/jel/new_pubs/JP1-02.Pdf.

(٢) للاطلاع على نصوص الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب، انظر: موقع جامعة الدول العربية على شبكة الإنترنت:

<http://www.arablegionline.org>.

(٣) للمزيد من الاطلاع والتوسع حول ذلك، انظر:

- كمال حماد: الإرهاب والمقاومة في ضوء القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠٠٣.

- أحمد محمد رفعت: الإرهاب الدولي في ضوء أحكام القانون الدولي والاتفاقيات الدولية وقرارات الأمم المتحدة، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٢.

- شريف بسيوني: المحكمة الجنائية الدولية، نشأتها ونظامها الأساسي، نادي القضاة القاهرة ٢٠٠١.

- حسين شريف: الإرهاب الدولي وانعكاساته على الشرق الأوسط، الجزء الثاني، الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٩٧.

مشروع يعاقب عليه القانون الجنائي ويرتكب بغرض تقويض الأمن العام أو التأثير على اتخاذ القرار بين السلطات أو ترويع السكان^(١).

ثالثاً: تعريف الإرهاب على المستوى الفقهي:

تعددت التعريفات الفقهية للإرهاب، ومن أهم هذه التعريفات أنه:

"تعمد خلق واستغلال الخوف من خلال العنف أو التهديد به من أجل إحداث تغيير سياسي، وتمارسه منظمات ذات قيادة محددة، ويرتكب من كيانات غير الدولة"^(٢). وهناك من يرى أنه: "نوع من العنف المنظم ترتكبه جماعات منظمة بقصد خلق حالة من التهديد العام الموجه ضد دولة أو جماعة سياسية لتحقيق أهداف سياسية معينة"^(٣).

تعريف الباحث: باستقراء التعريفات السابقة نجد أنه لا يوجد تعريف محدد للإرهاب الجوي وعليه يمكن تعريف الإرهاب الجوي بأنه: "حالة الرعب والخوف، والشعور بعدم الأمن، التي تنتاب الفرد أو الجماعة، والتي يثيرها البعض على وجه غير مشروع لتحقيق أهداف معينة، على متن أو باستخدام طائرة"^(٤).

ومن الملاحظ أن الإرهاب يستند على مجموعة من الركائز والمقومات الأساسية المتعددة وهي القوة^(٥)، العنف^(٦)، وكذلك التهديد^(٧)، وأخيراً الرعب^(٨).

(١) د. بدر عبد اللطيف الياقوت: تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠١٠، ص ٨٩.

(٢) Bruce Hoffman, "Defining Terrorism", in Russell D. Howard and L. Swayer, "Terrorism and Counter Terrorism", 2002, p.23.

(٣) د. محمد حافظ الرهوان: العمليات الإرهابية وعلاقتها بالجريمة المنظمة، مجلة الأمن العام، العدد ١٥٧، أكاديمية الشرطة، أبريل ١٩٩٧، ص ٥. وفي ذات المعنى انظر: محمد عزيز شكرى: الإرهاب الدولي دراسة قانونية ناقدة، دار العلم للملايين بيروت، الأولى، ١٩٩١، ص ٢٠٤. عبد العزيز محمد سرحان: حول تعريفاً للإرهاب الدولي وتحديد مضمونه من واقع قواعد القانون الدولي وقرارات المنظمات الدولية، المجلة المصرية للقانون الدولي، سنة، ١٩٧٣، المجلد، ٢٩، ص ١٧٣.

(٤) من الجدير بالذكر ان المشرع الكويتي لم يضع تعريفاً محدداً للإرهاب الجوي، وإنما عد تلك الحالات في القانون رقم ٦ لسنة ١٩٩٤ في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية.

(٥) د. أحمد فتحي سرور: الوسيط في قانون العقوبات، القسم الخاص، دار الطباعة الحديثة، القاهرة، ١٩٩١، ص ٨٥.

(٦) انظر في تعريف العنف: د. رمسيس بهنام: القسم الخاص من قانون العقوبات، العدوان على أمن الدولة الداخلي "العدوان على الناس في أشخاصهم وأموالهم" منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٢، ص ١٨٤. د. محمود صالح العادلي: موسوعة القانون الجنائي للإرهاب، الجزء الأول، المواجهة الجنائية للإرهاب، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص ٤٣ وما بعدها.

(٧) د. محمود نجيب حسني: شرح قانون العقوبات القسم الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٨، ص ٩٨١.

(٨) أحمد أبو الروس: الإرهاب والتطرف والعنف الدولي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ٢٠٠١، ص ٣٢.

المطلب الثاني الاعتداءات الإرهابية على الطيران المدني

بداية نشير إلى أنشطة الطيران المدني وأهميته (الفرع الأول) ثم لأنواع الاعتداءات الإرهابية على الطيران المدني (الفرع الثاني)، وذلك على النحو التالي:

الفرع الأول أنشطة الطيران المدني وأهميته

تتضمن صناعة الطيران فئتين رئيسيتين: الأولى صناعة الطائرات ومكوناتها مثل المحركات، والثانية: الأنشطة المتعلقة بتشغيل خطوط الطيران وإدارة المطارات أو ما يطلق عليه "الطيران المدني"، تمييزاً له عن الطيران العسكري. وعادة ما يستخدم مصطلح "النقل الجوي" كمرادف للطيران المدني، باعتبار أن النقل هو الخدمة الأساسية التي يقوم بها الطيران المدني سواء أكان هذا النقل للأشخاص أم البضائع أو الطرود، فما هي أنشطة الطيران المدني وما هي أهميته؟

أولاً: أنشطة الطيران المدني:

إن العمليات التي تقوم بها الطائرات تنقسم إلى فئتين: الأولى، هي عمليات الطيران المدني ويندرج تحتها النقل الجوي التجاري^(١)، والأشغال الجوية والطيران العام^(٢)، والثانية هي طيران الدولة^(٣).

(١) يتخذ النقل الجوي أشكالاً عدة، فقد يكون داخلياً أو دولياً، وقد يكون منتظماً أو غير منتظم، وفي جميع تلك الحالات إما أن يكون نقلاً للأشخاص أو للبضائع أو للبريد. لمزيد من التفاصيل راجع:

- د. ضياء علي أحمد نعمان: المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المطبعة والوراقة الوطنية، مراكش، ٢٠٠٦، ص ٢٦.

- د. محمد فريد العريني: القانون الجوي "النقل الجوي الداخلي والدولي"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٣، ص ٨٣.

- ICAO document 9587 "Policy and Guidance Material on the Regulation of International Air Transport"، 1992, P83.

(٢) فاروق أحمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥، ص ٢٣١.

(٣) وهي العمليات التي تستخدم فيها طائرات الدولة في الأعمال العسكرية وخدمات الشرطة، والمرور والجمارك وتنقلات كبار رجال الدولة، انظر في ذلك: بدر عبد اللطيف الياقوت: تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية، مرجع سابق، ص ٢٠.

ثانياً: أهمية الطيران المدني:

يعتبر النقل الجوي أحد أهم الصناعات في العالم، كما تعد تلك الصناعة من أكبر الصناعات التي ساهمت في تطوير المجتمع الحديث سواء من خلال إسهاماتها التكنولوجية المتطورة أو من خلال إنجازاتها الخدمية في مجال نقل الركاب والبضائع، تعكس الفوائد الاقتصادية والاجتماعية لهذه الصناعة أهميتها للمجتمع على المستوى الوطني والإقليمي والدولي.

ولصناعة النقل الجوي فوائد اقتصادية هائلة، تنجم إما بصورة مباشرة من أنشطته الأساسية، أو بشكل غير مباشر من خلال تأثيره على الصناعات الأخرى المرتبطة به، مثل الطاقة والبتروكيمياويات والصناعات الإلكترونية، وأنظمة المعلومات والكمبيوتر^(١).

غير أن أهم مساهمة اقتصادية لصناعة النقل الجوي، تأتي من خلال تأثيره على أداء الصناعات الأخرى ومساهمته في تنميتها، فهو يسهل التجارة الدولية بمساعدة الدول على الاشتراك في السوق العالمي، بما يسمح بعولمة المنتجات وزيادة القدرة التنافسية للدول، وفي مجال الاستثمار الداخلي والخارجي، ويعتبر من أهم الأمور التي تؤخذ في الحسبان لدى المستثمرين، وجود مرفق جيد للنقل الجوي في البلدان محل استثماراتهم^(٢).

والواقع أن أهمية النقل الجوي ليست ناتجة فقط عن فوائده الاقتصادية التي يجنيها أو ييسرها لغيره من الصناعات، بل إن النقل الجوي أيضاً يساهم في تحسين جودة الحياة بالعديد من الطرق، التي لا تقاس بمعايير ومؤشرات اقتصادية، وذلك من خلال مساهمته في التنمية المستدامة، والتقريب بين الثقافات والأجناس المختلفة، وتسهيل تقديم المساعدات الإنسانية للبلدان في حالات الكوارث الطبيعية، وربط الجزر المنعزلة والأماكن النائية بالأماكن الحضرية^(٣).

(١) بدر عبد اللطيف ياقوت: تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية، مرجع سابق، ص ٣٠.

(٢) Becken, S., Analyzing International Tourism Flows to Estimate Energy Use Associated with Air Travel, Journal of Sustainable Tourism, 202, No 10(2).

(٣) للمزيد من الاطلاع والتوسع حول ذلك، انظر:
- د. طالب حسن موسى: القانون الجوي الدولي: دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان الأردن، ١٩٩٨.

- د. هاني دويدار: قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٢.

الفرع الثاني

أنواع الاعتداءات الإرهابية على الطيران المدني

أولاً: الاعتداءات الإرهابية ضد النقل الجوي للركاب:

(١) اختطاف الطائرات:

بداية نشير إلى أنه يعتبر خطف الطائرات أو الاستيلاء غير المشروع عليها من أكثر الأعمال الإرهابية شيوعاً، ومن أهم صور العمليات الإرهابية التي عرفها العالم، ويرجع سبب هذا الاختطاف إلى بواعث سياسية^(١).

ومنذ أواخر الستينات وحتى منتصف الثمانينات وقعت سلسلة من حوادث اختطاف الطائرات لبواعث سياسية أيضاً. ولكن تختلف في طبيعتها عن تلك التي وقعت أثناء الحرب الباردة، حيث كان الباعث الرئيسى عليها أغراضاً سياسية تتعلق بصراعات دولية قائمة، ويسعى إلى تحقيقها أعضاء منظمة أو حركة سياسية من أجل الحصول على الحق في تقرير المصير، أو مقاومة سلطات الاحتلال، أو تنبيه الرأي العام إلى قضية سياسية أو تحرير معتقلين سياسيين، وخلال تلك الفترة بلغ عدد حوادث اختطاف الطائرات لبواعث سياسية ثلثي عدد حوادث الاختطاف على مستوى العالم^(٢).

(١) انظر أمثلة لهذه الاختطافات:

- هيثم أحمد الناصري: خطف الطائرات، دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، الطبعة الثانية، ١٩٨٨، ص ٢٤.

- PHILLIP. A.KARBER, "ReÜConstructing Global Aviation in An Era of the Civil Aircraft as a Weapon of Destruction," Harvard Journal of law and Public Policy, Vol 25, No2, 2000. P. 784. - Paul Dempsey, Aviation Security, the Role of Law in the War against Terrorism Columbia Journal of Transnational Law, Vol 41, 2002-2003, P653.

- وتعد أول مرة اختطفت فيها طائرة سنة ١٩٣١م عندما كان (التحالف الشعبي للثورة الأمريكية) يناضل ضد الرئيس (سانشيز ستيدو) الذي أوصله الجيش إلى السلطة، وفي أحد أيام فبراير استولت مجموعة من الثوار على إحدى الطائرات المدنية التي كانت بقيادة ملاح أمريكي، والتي انتهت بإنزال عقاب صارم ضد الخاطفين، واعتبرت أول عملية من أعمال القرصنة الجوية في التاريخ.

- كما يُعد اختطاف الطائرة المصرية في مارس ٢٠١٦ الذي نفذه شخصٌ من أجل الحصول على اللجوء السياسي إلى قبرص والاجتماع بطليقته مجدداً! - حيث قام المختطف بإجبار الطائرة المصرية التابعة لشركة مصر للطيران على تحويل مسار رحلتها الذي كان مقرراً من الإسكندرية إلى القاهرة لتهبط الطائرة في مطار لارنكا القبرصي - آخر عملية اختطاف لطائرة.

هيثم أحمد الناصري: خطف الطائرات، مرجع سابق، ص ١٤. (٢)

(٢) أعمال التخريب والتدمير ضد الطائرات (الهجوم بالقنابل):

تعتبر أعمال التخريب والتدمير أحد أهم التهديدات لأمن الطيران المدني وأكبر خطر من الاستيلاء غير المشروع بالنظر إلى الأضرار البشرية والمادية الناجمة عنها (تدمير الطائرات وقتل الطاقم والركاب).

ومن أشهر تلك الأعمال الإرهابية حادثة "لوكيربي" نسبة إلى القرية الإسكتلندية التي سقطت فوقها طائرة شركة (بان أم) الأمريكية في ٢١ ديسمبر ١٩٨٨ نتيجة لتفجيرها، وقتل في هذه الحادثة جميع الركاب والطاقم (٢٥٩ شخصاً) بالإضافة إلى ١١ شخصاً من سكان القرية تساقط عليهم حطام الطائرة. ووجه الاتهام إلى مواطنين ليبيين بأنهم وراء تفجير الطائرة^(١).

(٣) التهديدات الجديدة والناشئة عن الطيران المدني:

وتمثلت عندما اختطفت في صباح ١١/٩/٢٠٠١ أربع طائرات ركاب في رحلات جوية داخلية في الولايات المتحدة الأمريكية واستخدمت في هجمات انتحارية ضد البرجين التوأمين في مركز التجارة العالمي بمدينة نيويورك وضد مبنى وزارة الدفاع في واشنطن، وتمثل تلك الأعمال الإرهابية استخدام الطائرات كأسلحة تدمير، وتعد خطراً جديداً على الطيران المدني.

ثانياً: التهديدات الإرهابية للنقل الجوي للبضائع:

من بين الخدمات التي تقدمها شركات الطيران نقل البضائع والأمتعة جواً^(٢). ومن بين التهديدات المحتملة أن يتم وضع مواد حارقة أو متفجرة في البضائع المحمولة جواً حيث حذر الخبراء في تقييمهم لتهديدات الطيران المدني، من أن تلك البضائع يمكن أن تكون هدفاً محتملاً للإرهابيين، لأن فحصها وتفريغها قبل تحميلها على متن الطائرة لا يتم حالياً ولا يشمل الفحص المتطلب للركاب وأمتعتهم اليدوية أو المنقولة على متن طائرات الركاب، وبما أن طائرات الركاب ينظر إليها كهدف شديد الجاذبية للإرهابيين وسبق تعرضها لهجمات إرهابية في الماضي، ويتم التدقيق الأمني عليها، فإن البضائع المحمولة على طائرات الركاب يمكن أن تشكل خطراً خاصاً^(٣).

- (١) صلاح الدين جمال الدين: إرهاب ركاب الطائرات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٦.
- (٢) للمزيد من الاطلاع والتوسع حول ذلك، انظر: ضياء على أحمد نعمان: المسؤولية المدنية للنقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، مرجع سابق.
- (٣) بدر عبد اللطيف الياقوت: تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية، مرجع سابق، ص ١٢٧.

المطلب الثاني أنواع جرائم الإرهاب الجوي

أولاً: العنف غير المشروع:

تناولت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م - المتعلقة بقانون البحار - في المادة ١٥ تجريم أي فعل من أفعال العنف غير المشروع على السفن والطائرات، حيث نصت على أن: "أي فعل من أفعال العنف غير المشروع كالاحتجاز أو أي فعل من أفعال التعرض يرتكب من أجل تحقيق منافع شخصية بواسطة الطاقم والركاب التابعين لسفينة أو طائرة خاصة موجه ضد:

- سفينة أو طائرة أو ضد الأشخاص أو الممتلكات التي على متن السفينة أو الطائرة.

- سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان خارج الحدود الإقليمية لأي دولة".

ثانياً: الاستيلاء غير المشروع على الطائرات "اختطاف الطائرات" (١)

تناولت الفقرة الأولى من المادة (١١) من اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ تعريف جريمة اختطاف الطائرات، حيث نصت على أن جريمة اختطاف الطائرات تقع في حالة ارتكاب شخص على متن طائرة في حالة طيران عن طريق القوة أو التهديد باستخدام القوة لأحد الأفعال غير المشروعة التي تعد تدخلاً في استعمال الطائرة والاستيلاء عليها، أو نوعاً آخر من السيطرة، أو في حالة الشروع في ذلك، فعلى الدول المتعاقدة اتخاذ كافة الإجراءات المناسبة واللازمة لإعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي أو المحافظة على سيطرته عليها.

ثالثاً: تفجير الطائرات:

من أهم التهديدات التي تواجه الطيران المدني هو الاعتداء على الطائرات بالتفجير نظراً للأضرار الجسيمة التي يحدثها من قتل الأبرياء^(٢).

(١) الطائرة هي: "وحدة قانونية واقتصادية، فهي وحدة قانونية بمعنى أن الطائرة شخصية قانونية في القانون الخاص، وهي تكون وحدة اقتصادية لأنها تعتبر آلة يستطاع بواسطتها نقل الأشخاص والبضائع من مكان لآخر عن طريق الجو". انظر: د. أحمد فتحي سرور: الوسيط في قانون العقوبات، مرجع سابق، ١٩٨١، ص ١٩٨.

(٢) بتاريخ ٣١ أكتوبر تحطمت طائرة إيرباص إيه ٣٢١ تابعة لشركة كوغاليم أفيا الروسية في رحلتها رقم ٩٢٦٨، وهي في طريقها من منتجع شرم الشيخ إلى سان بطرسبورغ، روسيا. الطائرة تحطمت على بعد ١٠٠ كلم جنوب مدينة العريش المصرية وعلى متنها ٢٢٤ ركاباً (٢١٧ مسافراً و٧ من الطاقم) قتلوا جميعاً في الحادثة. جدير بالذكر أن تنظيم داعش أعلن مسؤوليته عن الحادث.

وعقدت اتفاقية مونتريال سنة ١٩٧١م بغرض توفير الحماية للطائرات ضد جرائم التفجير، حيث تناولت المادة (١) والمادة (٢) من الاتفاقية الحماية القانونية للأفراد الموجودين على متن الطائرات ووسائل الملاحة الجوية بالمطارات، كما جرمت الاتفاقية عملية تعريض الطائرات للخطر نتيجة الإبلاغ عن معلومات خاطئة.

رابعاً: الاعتداء على المطارات:

تعرضت العديد من المطارات للاعتداء عليها، ففي عام ١٩٨٤ قتل ٤٠ شخصاً نتيجة وضع متفجرات بإحدى الحقائق في صالة الوصول بمطار مدراس بالهند، وفي عام ١٩٨٥ تم إطلاق النار في مطار روما بإيطاليا ومطار فينيا في الوقت نفسه أسفر عن قتل ١٥ وإصابة ٧٤ في روما، وقتل وإصابة ٤٧ في فينيا^(١).

خامساً: التعدي على الطائرات من خلال منظومات الدفاع الجوي المحمولة:

نظراً للاهتمام الشديد بالمطارات وإجراءات التأمين والأجهزة الحديثة والتي تحد من ظاهرة اختطاف الطائرات، لجأ الإرهابيون إلى وسيلة جديدة للتعدي على الطائرات وذلك باستخدام منظومات الدفاع الجوي المحمولة والتي يطلق عليها MANPADS.

ويذكر أن أول حادثة لإسقاط طائرة مدنية بدون ركاب بصاروخ أرضي كانت عام ١٩٧٣ في السابع عشر من سبتمبر ضد طائرة مدنية تابعة لشركة AIR ROHODERSIA، وكان على متنها ٨٦ راكباً وطاقمها حيث تم إسقاطها بصاروخ من جيش زيمبابوي ووفاة عدد ٣٦ راكباً وعدد ٤ من طاقمها^(٢).

سادساً: استخدام الطائرات في ارتكاب أعمال إرهابية

تعرضت الولايات المتحدة الأمريكية لعدة هجمات إرهابية شرسة لم يشهد التاريخ الإنساني مثيلاً لها من قبل، حيث قامت جماعه إرهابية منظمه باختطاف أربع طائرات ركاب أمريكية أثناء طيرانها في الأجواء الأمريكية في رحلة داخلية وتمكنوا من السيطرة على مسيرة القيادة في تلك الطائرات وقاموا بتوجيهها نحو بعض الأهداف الإستراتيجية الأمريكية.

حيث قامت طائرتان بتدمير برج التجارة العالمي بنيويورك، وقامت الثالثة

(١) د. محمود وهيب السيد: ماذا بعد الإرهاب؟، منشور مجلة الأمن العام، القاهرة، العدد ١٥٢، يناير ١٩٩٦، ص ٦.

(٢) تقرير معد بمعرفة وزارة النقل البريطانية، نقلاً عن د/ إيهاب سيد العماوي: دور الشرطة في حماية أمن الطيران المدني، مطابع الشرطة، القاهرة، ٢٠١١، ص ١٣٨.

بتدمير جانب من مبنى وزارة الدفاع الأمريكية بواشنطن، بينما سقطت الرابعة فوق ولاية بنسلفانيا قبل وصولها إلى أهدافها وأسفرت تلك الهجمات الإرهابية عن مصرع ما يزيد عن ثلاثة آلاف شخص من جنسيات مختلفة معظمهم من الأمريكيين، وأصيبت حركة الطيران بالشلل^(١).

(١) وهو ما يعرف بأحداث ١١ من أيلول/سبتمبر ٢٠٠١ وهي مجموعة من الهجمات التي شهدتها الولايات المتحدة في يوم الثلاثاء الموافق ١١ سبتمبر ٢٠٠١. حيث تم تحويل اتجاه أربع طائرات نقل مدني تجارية وتوجيهها لتصطدم بأهداف محددة نجحت في ذلك ثلاث منها. الأهداف تمثلت في برجى مركز التجارة الدولية بمنهاتن ومقر وزارة الدفاع الأمريكية (البننتاجون). سقط نتيجة لهذه الأحداث ٢٩٧٣ ضحية وكذا ٢٤ مفقوداً، إضافة لآلاف الجرحى والمصابين بأمراض جراء استنشاق دخان الحرائق والأبخرة السامة. متاح على: https://ar.wikipedia.org/wiki/_2001.

الفصل الأول

جرائم الإرهاب الجوي من منظور القانون الدولي

تمهيد وتقسيم:

سنتناول هذا الفصل على النحو التالي:

المبحث الأول: اتفاقية طوكيو (١٩٦٣) والخاصة بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات.

المبحث الثاني: اتفاقية لاهاي (١٩٧٠) بشأن مكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.

المبحث الثالث: اتفاقية مونتريال (١٩٧١) الخاصة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، والبروتوكول الملحق بها.

المبحث الأول

اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ والخاصة بالجرائم والأفعال

التي ترتكب على متن الطائرات

ثارت المشكلات بين الدول لتحديد القانون الواجب التطبيق على الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات، حيث وجدت الدول نفسها أمام نزاع قانوني يستلزم قواعد قانونية دولية من خلال اتفاقية دولية، ومن ثم كانت اتفاقية طوكيو (١٩٦٣) هي أول عمل دولي يعنى بتلك الجرائم ويستهدف تحديد الدولة ذات الاختصاص القضائي، وكان ذلك تحت قيادة المنظمة الدولية للطيران المدني.

واشتملت الاتفاقية على سبعة أبواب^(١)، واهتمت الاتفاقية بتعريف الأعمال التي تهدد أمن وسلامة الطيران خاصة ما يقع منها أثناء الطيران، وتناولت في مادة واحدة فقط الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات.

أولاً: مجال تطبيق الاتفاقية:

حددت المادة الأولى من هذه المعاهدة مجال تطبيقها بنصها في فقرتها الثانية على أن تطبق هذه المعاهدة على الجرائم التي ترتكب والأفعال التي يقوم بها أي

(١) د. أبو زيد رضوان: القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٠، ص ١.

شخص على متن أي طائرة مسجلة في دولة متعاقدة أثناء وجود هذه الطائرة في حالة طيران أو فوق سطح أعلى البحار أو فوق أي منطقة أخرى تقع خارج إقليم أي دولة. وقد أوضحت الفقرة الثالثة من المادة الأولى المقصود بحالة الطيران بقولها (تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ لحظة إطلاقها قوتها المحركة بغرض الإقلاع حتى اللحظة التي يكتمل فيها الهبوط). وأخرجت الفقرة الرابعة من المادة الأولى الطائرات المستعملة في الأغراض الحربية والجمركية أو خدمات الشرطة من نطاق تطبيق المعاهدة.

إلا أن الباحث يرى أنه كان يجب التوسع في ذلك النص بحيث تنطبق الاتفاقية على كافة الطائرات سواء أكانت مخصصة لنقل الركاب أم غيرها من الأغراض الأخرى.

والاتفاقية لم تفرض التزامات قانونية على الدولة المتعاقدة وإنما هي التزامات إنسانية، والاتفاقية لا تقمع الجريمة وليس بها ما يلزم الدولة التي تهبط فيها الطائرة بمعاينة المختطف أو تسليمه إلى الدولة التي تطلبه، فالاتفاقية تحرص على إعادة الطائرة والركاب والحمولة، والاتفاقية لا تستبعد أي اختصاص جنائي يحدث طبقاً للقانون الوطني^(١).

ثانياً: شروط تطبيق اتفاقية طوكيو^(٢):

يجب توافر عدة شروط أو عناصر في عملية السيطرة غير المشروعة على الطائرة، لكي تصبح الدول المتعاقدة ملتزمة باتخاذ التدابير التي تنص عليها الاتفاقية، وهذه العناصر هي:

- ١ - أن يكون الفعل المرتكب عملاً غير مشروع.
- ٢ - أن يقع الفعل على متن الطائرة.
- ٣ - أن يقع الفعل أثناء الطيران.
- ٤ - أن يكون الغرض من الفعل عرقلة استعمال الطائرة أو الاستيلاء عليها، أو التحكم فيها بأية صورة كانت.

(١) بدر عبد اللطيف الياقوت: "تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية"، مرجع سابق، ص ١٤٨.

(٢) د. محمد المجذوب: خطف الطائرات في الممارسة والقانون، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، ص ١٢١ وما بعدها.

ثالثاً: الدول المختصة^(١):

أما الاختصاص بنظر الجرائم المرتكبة على متن الطائرة فقد حددته المادة الثالثة من المعاهدة في فقرتها الأولى بقولها: (تختص دولة تسجيل الطائرة بمباشرة اختصاصها القضائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة)، في حين أسندت المادة الرابعة من المعاهدة هذا الاختصاص استثناء لدولة غير دولة التسجيل في حالات معينة وذلك بنصها على أن لا يجوز لدولة متعاقدة غير دولة التسجيل أن تتعرض لأية طائرة في حالة طيران لغرض مباشرة اختصاصها الجنائي بالنسبة لجريمة ارتكبت على متن هذه الطائرة إلا في الحالات التالية:

- أن يكون للجريمة أثر على إقليم هذه الدولة.
- أن تكون الجريمة قد ارتكبتها أو ارتكبت ضد أحد رعايا هذه الدولة أو أحد الأشخاص ذوي الإقامة الدائمة فيها.
- إذا ارتكبت الجريمة ضد أمن الدولة.
- إذا اشتملت الجريمة على خرق للقواعد والأنظمة النافذة في هذه الدولة المتعلقة بالطيران أو تحركات الطائرات.
- إذا كان مباشرة هذا الاختصاص ضرورياً لضمان مراعاة هذه الدولة لأي من تعهداتها طبقاً لاتفاقية دولية متعددة الأطراف.

رابعاً: تسليم المجرمين وفق اتفاقية طوكيو:

تسليم المجرمين هو نقل فرد من دولة إلى دولة أخرى بهدف المحاكمة، ولم تحصر اتفاقية طوكيو على النص صراحة على إلزامية تسليم المجرمين.

وقد نصت اتفاقية طوكيو في الفقرة الثانية من المادة (١٣) على أن أية دولة متعاقدة سوف تتخذ إجراءات القبض أو الإجراءات التي تضمن وجود المتهم بارتكاب أي من الأفعال الواردة في الفقرة الأولى من المادة (٢)، وأن إجراءات القبض وأي إجراءات أخرى سوف تقوم بها الدولة يجب أن تكون خلال مدة معقولة ومناسبة لاتخاذ الإجراءات الخاصة بالمحاكمة أو التسليم.

فالدول المتعاقدة يتطلب منها اتخاذ الإجراءات الملائمة لضمان القبض على المتهمين ولها أن تختار بين المحاكمة أو التسليم، وفي حالة تسليم الشخص المتهم بواسطة قائد الطائرة إلى السلطات الوطنية الأخرى للدول المتعاقدة على هذه الدولة أن

(١) د. رفعت رشوان: مبدأ إقليمية قانون العقوبات في ضوء قواعد القانون الجنائي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية ٢٠٠٨م، ص ١١٧.

تتخذ الإجراءات الفورية لإجراء تحقيق مبدئي لمعرفة الحقيقة، وإذا ما قامت الدول المتعاقدة بأي من الإجراءات الخاصة بالتحقيق أو القبض أو ممارسة الاختصاص القانوني المتعلقة بأي من الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات، فإنه يجب عليها أن تعمل على المحافظة على سلامة الطيران والملاحة الجوية، ولهذا يجب أن تعمل الدولة على منع أي تأخير غير ضروري للطائرات والركاب والعفش، وبذلك يتضح أن الاتفاقية توخت الحرص في معالجتها مشكلة التسليم، فنصت على أن جرائم الطائرات يجوز فيها التسليم إلا أنها لم تجعل التسليم إجبارياً^(١).

كما نصت الفقرة الأولى من المادة (٨) على أنه يجوز لقائد الطائرة إنزال أي شخص في إقليم أي دولة تهبط فيها الطائرة استناداً لأسباب معتدلة أنه ارتكب أو شرع في ارتكاب فعل يعد جريمة أو لا يعد كذلك.

خامساً: الاختصاص القضائي في اتفاقية طوكيو:

أوضحت اتفاقية طوكيو فكرة الاختصاص القضائي كما يلي:

- الدولة المسجلة بها الطائرة والتي تكتسب جنسيتها.
- الدولة التي لها اختصاص جنائي عن الأفعال الواردة في المادة الأولى من الاتفاقية حسب قوانينها الوطنية.
- الدولة التي وقعت الجريمة في إقليمها الجوي بشروط:
 - إذا كانت الجريمة لها تأثير عليها.
 - إذا كانت الجريمة ضد أحد رعايا الدولة أو شخص مقيم بها إقامة دائمة.
 - إذا مست أمن الدولة.
 - إذا كان الاختصاص القضائي للدولة التزاماً دولياً عليها باتفاقية موقعة عليها أو ملزمة.

ولم تبين الاتفاقية أولوية للدولة صاحبة الاختصاص بل حددت الدول فقط التي لمحاكمها سلطة نظر القضايا المتعلقة بالاختطاف^(٢)، وهو ما قد يؤدي إلى تنازع في الاختصاص القضائي.

(١) د. عبد الكريم أبو الفتوح درويش: تحليل السياسة الجنائية لمكافحة الجرائم ضد الطائرات من منظور القانون الجنائي الدولي، مجلة بحوث الشرطة، العدد العاشر، ١٩٩٦، ص ٢٦٢.

(٢) د. محمد منصور الصاوي: أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية، دار المطبوعات الجامعية، ١٩٩٤، ص ٢٨٩.

سادساً: تقييم الاتفاقية

يذهب جانب من الفقه إلى أن من أهم ما يؤخذ على اتفاقية طوكيو أنها لم تتعرض بشكل مناسب للمسائل المتعلقة باختطاف الطائرات، ولم تورد نصاً صريحاً ينص على أن عملية الاستيلاء على الطائرات واختطافها جريمة تستوجب معاقبة فاعلها^(١). إلا أن هذا النقد يغفل عن كون الاتفاقية لم يكن يقصد بها التطرق إلى مسألة "اختطاف الطائرات". ليس هذا فحسب، بل وجه نقد للاتفاقية؛ لأنها لم تلزم الدولة التي تهبط فيها الطائرة المختطفة بمحاكمة المختطف أو تسليمه إلى الدولة التي وقع الاختطاف فوق إقليمها أو حتى تسليمه لدولة تسجيل الطائرة^(٢). فأصبح البت في أمر مختطف الطائرة متروكاً للدولة التي هبطت فيها الطائرة المختطفة ووفقاً لما تنص عليه قوانينها^(٣). باختصار عجزت اتفاقية طوكيو عن تقديم معالجة فعالة وشاملة لمشكلة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات^(٤). ولعل هذا ما دعا إلى تكثيف الجهود الدولية بهدف التوصل إلى اتفاقية تكون أكثر فعالية في حماية الطيران المدني من خطر التعرض لأعمال عنف واختطاف.

المبحث الثاني

اتفاقية لاهاي (١٩٧٠) بشأن مكافحة الاستيلاء
غير المشروع على الطائرات

واصلت المنظمة الدولية للطيران المدني جهودها بعد اتفاقية طوكيو لإيجاد الحلول الفنية والقانونية للحد من ظاهرة اختطاف الطائرات، حيث عجزت اتفاقية طوكيو عن مواجهة جريمة اختطاف الطائرات^(٥).

(١) د. ميهوب يزيد: مشكلة المعيارية في تعريف الإرهاب الدولي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ٢٠١١، م، ص ١٨٣.

(٢) Bielinski, Eva Halina: The Role Of Law in the Suppression of Terrorism against International Civil Aviation, Master Of Laws, McGill-University, 1978, P66.

(٣) C.S. Thomas and M.J.Kirby, The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, The International and Comparative Law Quarterly, Vol. 22, No. 1. Jan 1973, Pp163-164.

(٤) د. علاء الدين راشد: الأمم المتحدة الإرهاب قبل وبعد ١١ سبتمبر، القاهرة، دار النهضة العربية، ٢٠٠٥، ص ١١٣.

(٥) د. عبد العزيز مخيمر: الإرهاب الدولي مع دراسة للاتفاقيات الدولية والقرارات الصادرة عن المنظمات الدولية، دار النهضة العربية، ١٩٨٦، ص ١٤٦.

وعليه فقد دعت الدول الأعضاء لمؤتمر دولي في مدينة لاهاي خلال شهر ديسمبر ١٩٧٠ لبحث ذلك ومعالجة تلك الثغرات. ودخلت اتفاقية لاهاي حيز التنفيذ في ١٤ أكتوبر ١٩٧١، وانضمت إليها مصر عام ١٩٧٥^(١)، وطالبت الاتفاقية من الدول المتعاقدة بعقاب القائمين على جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بجزاءات شديدة واعتبرتها من الجرائم التي يجوز فيها التسليم، وألزمت الدول أن تتخذ ما يلزم من إجراءات قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي، وألزمت الدول المتعاقدة باتخاذ إجراءات القبض والتحفظ على المتهم مع عمل تحقيق أولي وحبس المتهم إذا لم تقم بتسليمه^(٢).

أولاً: شروط تطبيق الاتفاقية^(٣):

- ١ - أن يتم الفعل على متن الطائرة^(٤).
- ٢ - استعمال العنف أو التهديد به.
- ٣ - حدوث أعمال الاستيلاء أثناء الطيران.
- ٤ - ارتكاب أعمال الاستيلاء بصورة غير مشروعة^(٥).

ثانياً: مجال تطبيق الاتفاقية^(٦):

حددت المادة الأولى من هذه المعاهدة مجال تطبيقها من حيث الجرائم بقولها: "أى شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران، يقوم بغير حق مشروع، بالقوة أو التهديد باستعمالها أو استعمال أي شكل آخر من أشكال الإكراه بالاستيلاء على الطائرة أو ممارسة سيطرته عليها أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال أو يشترك

(١) دخلت اتفاقية لاهاي حيز التنفيذ في ١٤ أكتوبر ١٩٧١، وانضمت إليها مصر بالقرار الجمهوري رقم ١٠٧ لسنة ١٩٧٥.

(٢) راجع اتفاقية منع الأعمال غير المشروعة على الطائرات الموقعة في لاهاي ١٩٧٠.

(٣) إيهاب سيد العمالي: دور الشرطة في حماية أمن الطيران المدني، مرجع سابق، ص ٧١.

(٤) يجب أن يتحقق الاستيلاء أو السيطرة من شخص على متن الطائرة أي أن يكون من بين ركابها أو من طاقمها. أما إذا تم السيطرة على الطائرة من خارجها سواء على الأرض أو من على متن طائرة أخرى فهذا يخرج عن نطاق الاتفاقية، راجع: د/ أشرف توفيق شمس الدين: مبادئ القانون الجنائي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩، ص ٢٢٣.

(٥) لمزيد من التفاصيل راجع: بدر عبد اللطيف الياقوت: تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية، مرجع سابق، ص ١٥٦.

(٦) د. أحمد محمد رفعت: الإرهاب الدولي في ضوء أحكام القانون الدولي والاتفاقيات الدولية واتفاقيات الأمم المتحدة، مرجع سابق، ص ٩٤.

مع أي شخص يقوم أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال يعد مرتكباً لإحدى الجرائم".

هذا وقد أوضحت الفقرة الأولى من المادة الثالثة من المعاهدة المقصود بحالة الطيران بقولها: "فيما يتعلق بأغراض هذه المعاهدة تعتبر الطائرة في أي وقت في حالة طيران حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من هذه الأبواب بغرض تفريغ الطائرة. وفي حالة الهبوط الاضطراري تظل الطائرة في حالة طيران حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة مباشرة مسؤولياتها تجاه الطائرة والأشخاص والممتلكات الموجودة على متنها".

أما الفقرة الثانية من المادة نفسها فقد استبعدت من مجال تطبيقها الطائرات المستعملة في الخدمات الحربية والجمركية أو الشرطة. كما نصت المادة الثانية على أن: "تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تجعل الجريمة معاقباً عليها بعقوبات مشددة".

ثالثاً: الاختصاص التشريعي والقضائي^(١):

عندما تحدثت الاتفاقية عن الاختصاص القضائي لم تأخذ بمبدأ الاختصاص الشمولي، وأعطت لكل دولة متعاقدة أن تأخذ ما يلزم من إجراءات لتأسيس اختصاصها القضائي، فقد ينعقد الاختصاص لدولة العلم أو دولة هبوط الطائرة أو الدولة المستأجرة للطائرة، وألزمت الاتفاقية الدول المتعاقدة إما بمباشرة اختصاصها القضائي أو إحالة المتهم بالاختطاف إلى السلطات المختصة لمحاكمته، وإما أن تسلم المتهم الذي وجد في إقليمها إلى الدولة - ذات الاختصاص - التي تطلبه، كما اعتبرت الاتفاقية أنها تصلح أساساً قانونياً للتسليم بين الدول التي لا يوجد بينها اتفاقية تسليم مجرمين.

أما المادة الرابعة من المعاهدة فقد بينت القواعد المتعلقة بالاختصاص التشريعي والقضائي بنصها في فقرتها الأولى على أن: "تتخذ كل دولة متعاقدة ما يلزم من إجراءات قد تكون ضرورية لتأسيس اختصاصها القضائي بنظر الجريمة، وأي فعل آخر من جانب المتهم بمناسبة ارتكاب الجريمة وذلك في الأحوال الآتية:

- عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة.

(١) د. هيثم الناصري: خطف الطائرات، مرجع سابق، ص ٦٥.

- عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة في إقليم تلك الدولة والمتهم لا يزال على متنها.
- إذا ارتكبت الجريمة على متن طائرة مؤجرة إلى مستأجر يكون مركز أعماله الرئيسي في تلك الدولة، أو يكون له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن فيها مثل هذا المركز، وقد خولت الاتفاقية لأي دولة يكون المقر الدائم للشركة المستأجرة للطائرة يقع فيها فلها سلطة وحق ممارسة سلطاتها القضائية دون أن يكون لها صلة بمكان وقوع الجريمة أو هبوط الطائرة عليها.
- الدولة التي يوجد المتهم على إقليمها عندما لا تقوم بتسليمه إلى أي من الدول السابقة، تختلف عن الحالة التي يوجد المتهم فيها على ظهر الطائرة وهي كونه غير موجود عليها ولكنه موجود في تلك الدولة بنفسه فلها الحق في محاكمته والقبض عليه إذا رفضت تسليمه".
- وقد ميزت هذه الاتفاقية بين القانون الواجب التطبيق على موضوع الجريمة وذلك الذي يحكم الإجراءات، فإحالتها إلى قوانين الدول الأطراف لتحديد العقوبة التي توقع عند ثبوت الاتهام إلى القاعدة المعروفة بإقليمية قواعد قوانين العقوبات.
- وأما عن الإجراءات فقد أخضعت الاتفاقية للقانون الوطني للدولة المعنية تحديد الإجراءات القانونية التي تتخذ للقبض على الجناة أو التحقيق معهم واحتجازهم ومحاكمتهم في حالة عدم تسليمهم لدولة أخرى، حتى ولو لم تكن هذه الدولة لها صلة مباشرة بالواقعة أو لا ينتمي إليها أي من الجناة.
- كما أخضعت الاتفاقية في حكم لم يرد باتفاقية طوكيو الإجراءات القانونية للقانون الوطني للدولة التي يطلب منها المساعدة القضائية، أي إنه يخضع لمبدأ الإقليمية في تطبيق الاختصاص القضائي.
- ورغم نجاح الاتفاقية في توسيع نطاق الدول التي ينعقد لها الاختصاص بمكافحة هذه الأفعال إلا أنه يلاحظ عليها فيما يتعلق بالاختصاص القضائي:
- أنها لم تضع ترتيباً معيناً للدول في الحالات التي ينعقد لها الاختصاص القضائي بل ساوت بينها، ومن ثم لم تضع نصوصاً للفصل بين الدول في الحالات التي تدعي فيها أكثر من دولة من الدول المتعاقدة اختصاصها لمحاكمة المتهمين.
- أن الاتفاقية لم تزد في الدول التي ينعقد لها الاختصاص في حالات الاعتداء على الطائرة التي تقع فوق أعالي البحار، واكتفت باختصاص دولة الهبوط ودولة التسجيل.

- ألزمت الاتفاقية الدولة التي يوجد الجاني على أراضيها بممارسة اختصاصاتها القضائية وإجراء التحقيق الأولي في الاتهام الموجه إليه وإحالته إلى قضائها لمحاكمته، إلا إذا قررت تسليم الجاني إلى دولة أخرى ذات اختصاص وفقاً للاتفاقية^(١).
- أنها لم تهتم ببيان جنسية الطائرة التي يقع عليها الاعتداء أو على ركابها عكس اتفاقية طوكيو التي يقتصر تطبيق أحكامها على الاعتداء الذي يقع على طائرة تابعة لدولة متعاقدة.
- أنها لا تحول دون مباشرة أي دولة لاختصاصها الجنائي وفقاً لقانونها الوطني.

رابعاً: تسليم المجرمين وفق اتفاقية لاهاي:

- شجعت اتفاقية لاهاي الدول على تسليم المجرمين، ووفقاً لهذه الاتفاقية تتعهد الدول الأطراف بإدخال اختطاف الطائرات ضمن إطار اتفاقيات تسليم المجرمين التي عقدت أو التي ستعقد^(٢).

خامساً: تقييم الاتفاقية

- كسابقتها لم تسلم اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ من النقد، ولعل أهم الانتقادات التي وجهت لها هي أنها:
- لم تحدد الاتفاقية عقوبة الخاطف، ولم تحدد فترة زمنية للدول الأطراف كي تقدم الالتزام الذي ألقته على عاتقها المادة الثانية، والتي توجب تعهد كل دولة متعاقدة بقمع جريمة اختطاف الطائرات بعقوبات مشددة.
- أخذت الاتفاقية بنظام تزامم الاختصاصات بأن عقدت الاختصاص لدول العلم وهي دولة هبوط الطائرة ودولة الإقامة للمستأجر ودولة مكان المختطف؛ مما قد يؤدي إلى تنازع في الاختصاص.
- لم تنص الاتفاقية على أية حصانة قضائية لصالح الأبرياء والموجودين على متن الطائرة المخطوفة، والذين يضطرون إلى الهبوط في دولة لا يرغبون الدخول فيها.
- تستبعد الاتفاقية من نطاقها حالات الاستيلاء غير المشروع على الطائرات التي ترتكب من خارجها ولا تمتد كذلك إلى حالات تدمير وتخريب الطائرة.

(١) د. هيثم الناصري: خطف الطائرات، مرجع سابق، ص ٦٥.

(٢) محمد حلمي السباعي: المواجهة القانونية والأمنية لاختطاف الطائرات، مجلة كلية الدراسات العليا، يناير ٢٠١٣، ص ١٧٢ وما بعدها.

- أخضعت الاتفاقية التسليم لقوانين الدولة المطلوب منها التسليم رغم اشتغالها على أحكام تسليم المتهمين، وهذا يحول دون تسليم مواطني الدولة أو المجرمين السياسيين^(١).
- لم تعالج الاتفاقية بعض الجرائم كالاعتداء على الطائرات الرابضة في المطارات أو ضد منشآت الطيران المدني في المطارات^(٢).
- لم تنص الاتفاقية على جزاءات على الدول التي تنهون في تطبيق أحكامها، فتطبيق الاتفاقية أو عدم تطبيقها مرهون بإرادة الدول المتعاقدة.
- لم تهتم الاتفاقية إلا بالأفعال التي ترتكب على متن الطائرة بهدف الاستيلاء عليها أو تغيير مسارها بالقوة^(٣).

المبحث الثالث

اتفاقية مونتريال (١٩٧١) الخاصة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، والبروتوكول الملحق بها (١٩٨٤)

سنتناول هذا المبحث على النحو التالي:

المطلب الأول: اتفاقية مونتريال.

المطلب الثاني: بروتوكول اتفاقية مونتريال.

المطلب الأول

اتفاقية مونتريال ١٩٧١

اقتضت اتفاقية لاهاي على مواجهة الأعمال التي ترتكب على متن الطائرة أثناء طيرانها بقصد الاستيلاء غير المشروع عليها أو تغيير مسارها بالقوة، ولا تمتد إلى الأعمال غير المشروعة التي تقع من خارجها أو ضد الطائرات الرابضة أو ضد منشآت الطيران المدني، ولذلك كان من الضروري حفاظاً على أمن الطيران المدني ومنشآته أن

(١) د. بدر عبد اللطيف الياقوت: تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية، مرجع سابق، ص ١٧٠.

(٢) د. أحمد محمد رفعت: الإرهاب الدولي في ضوء أحكام القانون الدولي، مرجع سابق، ص ٩٤.

(٣) د. محمد منصور الصاوي: أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية، مرجع سابق، ص ٣٢١ وما بعدها.

يمتد التجريم ليشمل جميع الأعمال غير المشروعة خلاف ما نصت عليه اتفاقية لاهاي، سواء وقعت على متن الطائرة أو من خارجها أو ضد الطائرة أو ضد منشآت الطيران المدني^(١).

ولم تنظم اتفاقية طوكيو ولاهاي حالات التعدي على الطائرات وهي واقفة في أرض المطار بالتفجير والتدمير، فجاءت اتفاقية مونتريال لمعالجة بعض العيوب فيما يتعلق بالجرائم التي ترتكب ضد الطائرات الرابضة في المطارات أو ضد المنشآت الأرضية في هذه المطارات، وقد أبرمت الاتفاقية لمعالجة الأعمال غير الشرعية ضد أمن وسلامة الطيران المدني في الثالث والعشرين من سبتمبر ١٩٧١، فقد وقعت عام ١٩٦٩ أربع حالات تفجير للطائرات، وتسع حالات عام ١٩٧٠، فكان على الدول الدعوة لإبرام تلك الاتفاقية لمواجهة الأعمال غير المشروعة ضد الطائرات وسلامة الطيران المدني^(٢).

وقد عالجت الاتفاقية في موادها البالغ عددها ١٦ ست عشرة مادة أعمال التخريب ضد الطيران المدني بجميع صورته، وألزمت الدول الموافقة عليها أن تجعل هذه الأفعال جرائم يعاقب عليها بعقوبات قاسية.

وتجرم الاتفاقية الأفعال الموجهة ضد الطائرات نفسها أثناء تحليقها أو استقرارها في المطارات أو المنشآت والمصالح الأرضية في المطارات ونفس نصوصها هي نصوص لاهاي.

ولم تخرج اتفاقية مونتريال عن الأفكار والمبادئ التي وردت في اتفاقية لاهاي فيما يتعلق بتنازع الاختصاص الدولي لمعاقبة المتهم بالفعل غير المشروع تجاه الطائرة أو ركابها.

وفى حالة تنازع القوانين أخذت مونتريال بمبدأ إقليمية القوانين إذا وقع الفعل على إقليمها أو دولة التسجيل، كما أخذت بقاعدة شخصية القوانين في حالة فرار المتهم إلى دولته. أما أن يكون قانون دولة تسجيل الطائرة وأما قانون الدولة التي تهبط الطائرة في إقليمها إذا كان المتهم عليها.

وقد ارتبطت هذه الاتفاقية بنوعية معينة من الجرائم وهي جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني، حيث حددت المادة الأولى منها نطاق تطبيقها من حيث الجرائم بنصها على ما يلي:

(١) د. محمد فريد العريني: القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، مرجع سابق، ص ٤٦.

(٢) د. عبد الكريم أبو الفتوح درويش: مكافحة الجرائم ضد الطائرات، القاهرة، دار النهضة العربية، ١٩٩٨، ص ٦.

أولاً: نطاق تطبيقها^(١):

يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يرتكب عمداً ودون حق مشروع فعلاً من أحد الأفعال التالية:

- ١ - أن يقوم بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران.
- ٢ - أن يدمر طائرة في الخدمة، أو يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران، أو يحتمل أن يعرض سلامتها في حالة الطيران للخطر.
- ٣ - 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 يحتمل أن يعرض سلامتها في الطيران للخطر.
- ٤ - أن يدمر أو يتلف تسهيلات الملاحة الجوية أو أن يتدخل في تشغيلها إذا كان من شأن أي من هذه الأفعال أن تؤدي إلى احتمال تعرض سلامة الطائرات في حالة الطيران للخطر.
- ٥ - أن يقوم بإبلاغ معلومات يعلم أنها كاذبة، معرضاً بذلك سلامة الطائرات في حالة الطيران للخطر.
- ٦ - يعد كذلك مرتكباً لجريمة أي شخص يرتكب فعلاً من الفعلين الآتيين:
 - أ - أن يشرع في ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة.
 - ب - أن يكون شريكاً لشخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي من تلك الجرائم.

ثانياً: شروط انطباق أحكام الاتفاقية^(٢):

- بينت الفقرة الأولى من المادة الرابعة شروط انطباق أحكام هذه الاتفاقية:
- ألا تكون الطائرة مستخدمة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو البوليسية.
 - في الجرائم المعنوية في الفقرات أ، ب، ج، د من م ١/١ لا تنطبق الاتفاقية إلا إذا:

(١) د. عبد الكريم أبو الفتوح درويش: تحليل السياسة الجنائية لمكافحة الجرائم ضد الطائرات، مرجع سابق، ص ص ٢٥٢-٢٥٣.

(٢) د. هيثم الناصري: خطف الطائرات، مرجع سابق، ص ٥٢.

- أ - كان مكان الإقلاع أو الهبوط الفعلي المقصود للطائرة يقع خارج إقليم دولة التسجيل.
- ب - ارتكب العمل المجرم في إقليم دولة غير دولة تسجيل الطائرة.
- بالنسبة للجرائم المنصوص عليها في الفقرات أ، ب، ج، هـ من م ١/١ ينبغي لانطباق الاتفاقية ألا تكون الدولة التي يوجد على إقليمها مكان الإقلاع والهبوط الفعلي للطائرة عضواً في مؤسسة تشغيل مشتركة للنقل الجوي أو وكالة تشغيل دولية خاضعة للتسجيل المشترك أو الدولي.
- بالنسبة للجريمة المنصوص عليها بالفقرة ب من م ١/١ تطبق الاتفاقية نصاً إذا كانت تسجيلات الملاحة الجوية تستعمل للملاحة الجوية الدولية.

ثالثاً: اتفاقية مونتريال وتحديد الاختصاص التشريعي^(١):

أحالت هذه الاتفاقية صراحة إلى القانون الوطني لكل دولة طرف فيها تنظيم العقاب والإجراءات التي تتبع في ذلك، فتقرر بالمادة الثالثة أن تتعهد كل دولة متعاقدة تشديد العقوبات على الجرائم المنصوص عليها في المادة الأولى، وقد استبعدت المادة الرابعة من الاتفاقية من مجال تطبيقها الطائرات المستخدمة في الخدمات الحربية أو الجمركية أو في خدمات الشرطة.

رابعاً: الاختصاص القضائي^(٢):

- حددت المادة الخامسة من الاتفاقية القواعد المتعلقة بالاختصاص القضائي بهذه الجرائم بقولها: "على كل دولة متعاقدة أن تتخذ الإجراءات اللازمة لفرض اختصاصها القضائي بنظر هذه الجرائم في الحالات التالية:
- عندما ترتكب الجريمة في إقليم تلك الدولة.
 - عندما ترتكب الجريمة ضد أو على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة.
 - عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة في إقليم تلك الدولة وما يزال المتهم على متنها.
 - عندما ترتكب الجريمة ضد أو على متن طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون مركز أعماله الرئيسي في تلك الدولة، أو تكون له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن له فيها مثل هذا المركز".

(١) د. أحمد محمد رفعت: الإرهاب الدولي في ضوء أحكام القانون الدولي، مرجع سابق، ص ٩٥.

(٢) المرجع السابق، ص ٩٦.

خامساً: تسليم المجرمين وفق اتفاقية مونتريال

تعرضت اتفاقية مونتريال للتسليم بطريقة صريحة وواضحة، واعتبرت جريمة اختطاف الطائرات من الجرائم التي تستلزم تسليم المجرمين.

وتضمنت (م ٨) من اتفاقية مونتريال الصورة الأساسية للفقرات التي أوردتها اتفاقية لاهاي؛ لهذا فإنها تعامل الجرائم المنصوص عليها في الاتفاقية كأنها جرائم يجوز فيها التسليم طبقاً لأي اتفاقية بين الدول المتعاقدة سواء ما هو موجود منها أو سوف ينشأ من معاهدات في المستقبل، كذلك تعطي اتفاقية مونتريال الدولة المتعاقدة حرية الاختيار لاعتبار الاتفاقية كأساس قانوني للتسليم في حالة طلب التسليم بواسطة دولة غير متعاقدة لا يوجد فيها اتفاقية تسليم.

كما اتبعت اتفاقية مونتريال نفس الإطار الذي سارت عليه اتفاقية لاهاي من حيث تحديد البدائل المطروحة للدول المتعاقدة في أمرين هما إما المحاكمة أو التسليم، فتنص (م ٧) من اتفاقية مونتريال على أن الدول المتعاقدة التي سوف يوجد داخل حدودها الإقليمية المتهم إذا لم تقم بتسليمه يجب أن تتخذ الإجراءات اللازمة لمحاكمته^(١).

سادساً: عيوب الاتفاقية

لم تستبعد اتفاقية مونتريال أي اختصاص جنائي تتم مباشرته وفقاً للقانون الوطني (م ٣/٥)، ولم تنظم أولوية الاختصاص مثل باقي الاتفاقيات ولم تأت بجديد فيما يتعلق بإجراءات القبض والتحقيق الأولى وذلك في م ٦، ونقلت حرفياً م ٧ من اتفاقية لاهاي المتضمنة إما التسليم وإما المحاكمة إلى مادتها السابقة أيضاً، وكذلك فعلت المادة الثامنة والمتعلقة بأحكام التسليم، وأتت صياغة أحكام المساعدة المتبادلة في م ١١ منها بنفس صياغة المادة العاشرة من اتفاقية لاهاي^(٢).

المطلب الثاني

بروتوكول مونتريال ١٩٨٨

تزايد الاهتمام بالتهديدات الإرهابية الموجهة ضد المطارات الدولية وذلك عقب الاعتداءات الإرهابية على مطار روما في يناير عام ١٩٨٦ ولم تكن الاتفاقيات الثلاث (طوكيو ١٩٦٣، لاهاي ١٩٧٠، مونتريال ١٩٧١) المعنية بالأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني تشمل تلك الموجهة ضد المطارات، مما دفع المنظمات

(١) د. أحمد محمد رفعت: الإرهاب الدولي في ضوء أحكام القانون الدولي، مرجع سابق، ص ٩٦.

(٢) المرجع السابق، ص ٩٨.

الدولية للطيران المدني بالاهتمام بهذا الموضوع وعرضت مشروعاً بهذا الشأن في المؤتمر الدولي للقانون الجوي الذي عقد بمونتريال، وانتهى إلى تبني البروتوكول في ٢٤ فبراير سنة ١٩٨٨^(١) ويعتبر البروتوكول تكملة لاتفاقية مونتريال سنة ١٩٧١^(٢).

ويوسع البروتوكول من نطاق الاتفاقية لتشمل الجرائم المتعلقة بأعمال العنف في المطارات الدولية، كما يجرم مجموعة جديدة من الأعمال غير المشروعة في المطارات لتلافي ثغرات الاتفاقية، كما ألحق تعديلاً بالإجراءات المتعلقة بتأسيس اختصاصات الدول المتعاقدة لتناسب مع جرائمه^(٣).

وقد بين البروتوكول في الفقرة الأولى من المادة الثانية على أنه يعد مرتكباً للجريمة أي شخص يرتكب عمداً وبصورة غير مشروعة فعلاً من الأفعال الآتية مستخدماً أية أداة أو مادة أو سلاح^(٤):

أ - القيام بعمل من أعمال العنف ضد أحد الأشخاص بمطار يخدم الطيران المدني الدولي يسبب أو يحتمل أن يسبب الموت أو الجراح البالغة.

ب - يدمر أو يلحق الضرر الجسيم بخدمات أحد المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي أو طائفة ليست في الخدمة داخل المطار أو يحدث اضطراباً في خدمات المطار، وذلك إذا عرض الفعل أمن وسلامة المطار للخطر أو كان من شأنه ذلك.

قواعد الاختصاص:

أضافت المادة الثالثة من البروتوكول فقرة جديدة إلى المادة الخامسة من اتفاقية مونتريال، وبمقتضى تلك الفقرة على كل دولة متعاقدة أن تتخذ الإجراءات اللازمة لممارسة اختصاصها بنظر جرائم البروتوكول التي أضيفت إلى الاتفاقية بالفقرة الأولى مكرر من المادة الأولى للاتفاقية، وذلك في حالة تواجد المتهم في إقليمها ولم تقم بتسليمه إلى الدولة التي ارتكبت الجريمة في إقليمها.

(١) دخل بروتوكول مونتريال التكميلي لقمع الأفعال غير المشروعة ضد الطيران المدني حيز التنفيذ في ١٩٨٩/٨/٩ وانضمت له مصر في ١٩٨٨/٢/٢٤ وتضمن مواد توسع في نطاق الاتفاقية لتشمل جميع الأعمال الإرهابية في المطارات انظر: موقع لجنة الإرهاب بالأمم المتحدة: <http://www.un.org/ar/sc/ctc/>.

(٢) نصت المادة الأولى من بروتوكول مونتريال على ما يلي: "هذا البروتوكول يكمل اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في سبتمبر ١٩٧٠، وفيما بين أطراف البروتوكول، فإن الاتفاقية والبروتوكول يتم قراءتهما وتفسيرهما كوثيقة واحدة".

(٣) Walter Enders and Todd Sandler: political economy terrorism. Cambridge University press Shaftesbury road Cambridge, uk, 2006, p46.

(٤) د. علاء الدين راشد: الأمم المتحدة والإرهاب قبل وبعد ١١ سبتمبر، مرجع سابق، ص ١٤٣.

الفصل الثاني الأعمال الإرهابية المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية في التشريعات الوطنية

تمهيد وتقسيم:

سنتناول هذا الفصل على النحو التالي:

المبحث الأول: القانون الكويتي رقم ٦ لسنة ١٩٩٤ في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية.

المبحث الثاني: قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ والمعدل بالقانون رقم (١٣٦) لسنة (٢٠١٠).

المبحث الثالث: عقوبة الجرائم الإرهابية المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية في التشريعات الوطنية.

المبحث الأول جهود المشرع الكويتي في مجال مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني

انضمت الكويت إلى ثلاث اتفاقيات دولية متعلقة بمحاربة الأعمال الإرهابية ضد الطائرات والملاحة الجوية وهي:

- ١ - اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ بشأن الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات، والتي وافقت الكويت على الانضمام لها بموجب المرسوم بقانون رقم ٦٤ لسنة ١٩٧٩.
- ٢ - اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ بشأن قمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات والتي وافقت الكويت على الانضمام لها بموجب المرسوم بقانون رقم ١٩ لسنة ١٩٧٩.
- ٣ - اتفاقية مونتريال ١٩٧١ بشأن قمع الأفعال غير القانونية الموجهة ضد سلامة الطيران المدني والتي وافقت الكويت على الانضمام لها بموجب المرسوم بقانون رقم ٦٢ لسنة ١٩٧٩.

والتزاماً مع ما تضمنته هذه الاتفاقيات من إلزام الدول الأعضاء بتجريم الأعمال الإرهابية التي ترتكب ضد الطائرات والملاحة الجوية، فقد أصدر المشرع الكويتي القانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٤ بشأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية.

ونتناول فيما يلي بحث نماذج من الجرائم الإرهابية المذكورة في هذا القانون، ثم نتعرض للعقوبات المقررة لها في المبحث الثالث.

نماذج من الجرائم الإرهابية المذكورة في القانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٤ بشأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية.

ينص القانون في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات على تجريم مجموعة من الأعمال الإرهابية تشمل:

(١) أعمال العنف ضد شخص على متن الطائرة:

ويتحقق السلوك الإجرامي المكون لهذه الجريمة طبقاً لنص المادة (١/٢) من القانون إذا قام الجاني "بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران، وكان من شأنه أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر".

ويتطابق نص الفقرة المذكورة مع نص الفقرة (أ) من المادة الأولى من اتفاقية مونتريال والتي نصت على تجريم: "ارتكاب عمل من أعمال العنف ضد شخص موجود على متن الطائرة في حالة الطيران إذا كان من طبيعة هذا العمل أن يخل بسلامة الطيران".

وتعتبر جرائم العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران من الجرائم العمدية طبقاً لنص المادة (٢) من القانون رقم ٦ لسنة ١٩٩٤ والتي جاء في نصها: " ... كل من ارتكب عمداً أحد الأفعال الآتية...".

(٢) أعمال التخريب ضد الطائرات والمطارات، وخطف الطائرات:

تضمنت الفقرتان (ب، ج) من المادة (٢) من القانون رقم ٦ لسنة ١٩٩٤ هذه الجريمة وجاء في نصهما: "يعاقب بالحبس المؤقت الذي لا تقل مدته عن سبع سنوات كل من ارتكب عمداً أحد الأفعال الآتية:

ب - إذا قام بأي وسيلة كانت بعمل أو بوضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة أو تسبب في ذلك وكان من شأنه تدميرها أو إحداث تلف بها يجعلها عاجزة عن الطيران أو يعرض سلامتها للخطر في حالة الطيران.

ج - إذا قام بأي عمل من شأنه تدمير أو إتلاف تجهيزات حرم المطار أو التدخل في تشغيلها وتعريض سلامة الطائرات في حالة الطيران للخطر".

(٣) جريمة خطف الطائرات:

ووفقاً لنص المادة (٣) من القانون ٦ لسنة ١٩٩٤ فإنه يتطلب قيام جريمة خطف الطائرات ما يلي^(١):

- ١ - استخدام القوة.
 - ٢ - غرض الاستيلاء على الطائرة والسيطرة عليها أو تغيير مسارها.
 - ٣ - يتم ارتكاب السلوك الإجرامي خلال فترة طيران الطائرة.
- وتسري أحكام هذا القانون على الجرائم المنصوص عليها فيه أيّاً كان مكان ارتكابها - كما بيّنته المادة (٩) من القانون ٦ لسنة ١٩٩٤^(٢).

المبحث الثاني

قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ والمعدل بالقانون رقم (١٣٦) لسنة (٢٠١٠)

تحديد جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني^(٣):

- ١ - يعتبر كل من يستخدم الطائرات المدنية في الأعمال التخريبية أو كأداة تدميرية مرتكباً لجريمة تهدد أمن وسلامة الوطن.

(١) حيث نصت على أنه "يعاقب بالحبس المؤقت الذي لا تقل مدته عن عشر سنوات كل من قام بغير وجه حق باستخدام القوة أو التهديد باستعمالها أو أي شكل آخر من أشكال الإكراه للاستيلاء على طائرة في حالة طيران أو لممارسة السيطرة عليها أو لتغيير مسارها، فإذا اقترن ذلك باحتجاز شخص إلى غير الجهة التي كان متجهاً إليها تكون العقوبة الحبس المؤبد أو الحبس المؤقت الذي لا تقل مدته عن عشر سنوات". وهذا النص مقتبس من المادة الأولى من اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠. ووفقاً لنص المادة الثامنة: "تختص محكمة أمن الدولة بنظر الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون والجرائم المرتبطة بها".

- (٢) وذلك في الأحوال الآتية:
- إذا ارتكبت الجريمة ضد أو على متن طائرة مسجلة في دولة الكويت، أو طائرة مؤجرة إلى مستأجر يكون مركز أعماله الرئيسي أو محل إقامته في دولة الكويت.
 - إذا كان من شأن ارتكاب الجريمة أن تتعرض للخطر طائرة مسجلة أو مستأجرة على النحو المبين في البند أ من هذا المادة.
 - إذا هبطت الطائرة التي ارتكب ضدها أو على متنها الجريمة في دولة الكويت وما يزال المتهم على متنها.
 - إذا كان المجني عليه كويتي الجنسية.
- (٣) نص المادة ١٤٤ من قانون الطيران المدني المصري.

٢ - يعد مرتكباً للجريمة أي شخص يرتكب عمداً وبدون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية:

أ - أن يقوم بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران، إذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة هذه 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 فيها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران، أو يحدث بها تلفاً يحتمل أن يعرض سلامتها وهي في حالة الطيران 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 تعريض سلامة الطائرات وهي في حالة الطيران للخطر.

هـ - أن يقوم بإبلاغ معلومات يعلم أنها كاذبة، معرضاً بذلك سلامة طائرة وهي في حالة طيران للخطر.

و - أن يسرق معدات خدمات تسهيلات الملاحة الجوية أو أية أجهزة أو آلات أو أسلاك تكون لازمة لتأمين سلامة الطيران أو متصلة بها.

ز - أو استخدام أي أداة أو سلاح بدون حق مشروع وعن قصد للقيام بما يلي:

- أن يرتكب ضد شخص ما في مطار يخدم الطيران المدني الدولي، فعلاً من أفعال العنف، من شأنه أن يسبب أو يحتمل أن يسبب إصابة خطيرة أو يؤدي إلى الوفاة.

- أن يدمر أو يلحق ضرراً جسيماً بتسهيلات وخدمات أي مطار يخدم الطيران المدني الدولي، أو بطائرات ليست في الخدمة تكون موجودة بالمطار، أو أن يعطل خدمات ذلك المطار، إذا كان ذلك الفعل يعرض أو يحتمل أن يعرض السلامة في ذلك المطار للخطر.

د - التدخل في أعمال هيئة القيادة والعبث بالطائرة ضمن أفعال التدخل غير المشروع.

٣ - يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يرتكب أياً من الأفعال الآتية:

أ - أن يشرع في ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في البند (١، ٢) من هذه المادة.

ب - أن يكون شريكاً لشخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي من تلك الجرائم.

مجال تطبيق القانون:

تنص المادة (١٤٦) من قانون الطيران المدني المصري على أنه: "تمارس الجمهورية ولايتها القانونية بشأن أي فعل يشكل مخالفة بموجب مواد هذا القانون إذا تم ارتكاب الفعل على متن أي من الطائرات التالية: ١- أي طائرة مدنية مسجلة في الجمهورية. ٢- أي طائرة مؤجرة بدون طاقم لمستأجر يوجد مقر عمله الرئيسي في الجمهورية أو كان محل إقامته الدائم في الجمهورية وذلك في حالة عدم وجود مقر رئيسي. ٣- أي طائرة مدنية موجودة على أراضي الجمهورية أو في أجوائها. ٤- أي طائرة مدنية أخرى أثناء الطيران خارج الجمهورية، إذا: أ - كان هبوط الطائرة المقبل في الجمهورية. ب - كان قائد الطائرة قد قام بما يلي:

١ - تسليم المخالف المزعوم إلى السلطات المختصة في الجمهورية عملاً بالمادة ٩ من الاتفاقية الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات، والموقعة في طوكيو في ١٤/٩/١٩٦٣.

٢ - طلب من الجمهورية مقاضاة المخالف المزعوم.

٣ - تأكيد عدم تقديم طلب مماثل أو أنه لن يقدم من جانب قائد الطائرة أو المستثمر لأي دولة أخرى".

تحديد جرائم الاعتداء التي تتم على متن الطائرات المدنية^(١)

يعد مرتكباً لجريمة اعتداء كل من يقوم بأحد الأفعال التالية على متن طائرة مدنية: ١- أن يقوم دون وجه حق مشروع بالقوة أو بالتهديد باستعمال القوة أو بأية صورة من صور الإكراه بالاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها، أو أن

(١) مادة ١٤٧ من قانون الطيران المدني المصري.

يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال. ٢- أن يشترك مع أي شخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي من الأفعال المشار إليها في الفقرة السابقة. ٣- الاعتداء أو الترهيب أو التهديد أو أي أفعال ضد أحد طاقم الطائرة مما يؤثر على أداء مهامه أو تقليل قدراته على القيام بتلك المهام. ٤- تخريب أجهزة الكشف عن الدخان أو غيرها من الأجهزة المتصلة بالسلامة والموجودة على متن الطائرة. ٥- التسبب عمداً في تلف الممتلكات أو تدميرها المحمولة على متنها. ٦- تشغيل أي أجهزة إلكترونية محمولة عندما يكون ذلك محظوراً.

تحديد المخالفات التي ترتكب على متن الطائرات المدنية^(١)

يعد مرتكباً لمخالفة أي شخص يقوم بأحد الأفعال التالية:

- ١ - الثمالة نتيجة تناول المشروبات الكحولية أو تعاطي العقاقير الممنوعة.
- ٢ - التدخين في الحمامات أو أي مكان آخر بشكل يهدد سلامة الطائرة.
- ٣ - الاعتداء أو الترهيب أو التهديد سواء بديناً أو شفويّاً على أحد ركاب الطائرة.
- ٤ - رفض اتباع التعليمات القانونية التي يصدرها قائد الطائرة أو أحد أعضاء طاقم الطائرة بالنيابة عنه بغرض تأمين سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات المحمولة على متنها أو على سلامة الملاحة الجوية أو كفاءتها أو انتظامها.

الاختصاص القضائي^(٢):

- ١ - تكون محاكم الجمهورية هي المختصة بجميع الجرائم التي تقع بالمخالفة لأحكام هذا القانون أو القرارات الصادرة تنفيذاً له، وذلك إذا ارتكبت في إقليم الجمهورية وتكون محكمة جنايات القاهرة أو محكمة عابدين الجزئية هي المختصة بهذه الجرائم إذا ارتكبت على متن طائرة مسجلة بالجمهورية أثناء وجودها فوق أعالي البحار أو في الأماكن غير الخاضعة لسلطة أي دولة.
- ٢ - تحرك الدعوى الجنائية في جميع الأحوال بناء على طلب من وزير الطيران المدني.

(١) مادة ١٤٨ من قانون الطيران المدني المصري.

(٢) مادة ١٦٣ من قانون الطيران المدني المصري.

المبحث الثالث عقوبة الجرائم الإرهابية المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية

سنتناول عقوبة الجرائم الإرهابية المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية على النحو التالي:

المطلب الأول: في التشريعات الوطنية.

المطلب الثاني: في الاتفاقيات الدولية.

المطلب الأول في التشريعات الوطنية

أولاً: القانون الكويتي رقم ٦ لسنة ١٩٩٤ في شأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية
(١) العقوبات في صورتها البسيطة:

حددت المادة رقم ٢ من القانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٤ عقوبة الحبس المؤقت الذي لا تقل مدته عن سبع سنوات كل من ارتكب عمداً أحد الأفعال الآتية:

أ - إذا قام بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران وكان من شأنه أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر.

ب - إذا قام بأي وسيلة كانت بعمل أو بوضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة أو تسبب في ذلك وكان من شأنه تدميرها أو إحداث تلف بها يجعلها عاجزة عن الطيران أو يعرض سلامتها للخطر في حالة الطيران.

أما جريمة خطف الطائرات فقد حددت المادة (٣) عقوبتها بالحبس المؤقت الذي لا تقل مدته عن عشر سنوات كل من قام بغير وجه حق باستخدام القوة أو التهديد باستعمالها أو أي شكل آخر من أشكال الإكراه للاستيلاء على طائرة في حالة طيران أو لممارسة السيطرة عليها أو لتغيير مسارها.

(٢) الظروف المشددة للعقوبة:

١ - وفقاً لنص المادة (٣) يجوز تشديد العقوبة إلى الحبس المؤبد أو الحبس المؤقت الذي لا تقل مدته عن عشر سنوات إذا اقترن خطف الطائرة باحتجاز شخص إلى غير الجهة التي كان متجهاً إليها.

٢ - وفقاً لنص المادة (٤) إذا ترتب على أي من الجرائم المنصوص عليها في المادتين السابقتين جرح شخص أو إصابته بأذى أو تدمير طائرة أو إلحاق أضرار بها أو أي من تجهيزات حرم المطار تكون العقوبة الإعدام أو الحبس المؤبد. وفي جميع الأحوال يحكم على الجاني بدفع قيمة الأشياء التي تسبب في تدميرها. وتكون العقوبة الإعدام إذا ترتب على أي من هذه الجرائم موت شخص.

(٣) حالات الإعفاء والظروف المخففة:

تنص المادة (٦) من القانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٤ على أنه: "يعفى من العقوبات المقررة للجرائم المشار إليها في هذا القانون كل من بادر من الجناة بإبلاغ السلطات قبل البدء في تنفيذ الجريمة أو بإخبارها بوقوع الجريمة وبمن ساهم فيها قبل قيامها بالبحث والتفتيش، فإذا وقع الإبلاغ بعد بدء البحث أو التفتيش تعين أن يؤدي فعلاً إلى ضبط الجناة الآخرين أو ضبط المرتكبين لجريمة أخرى مماثلة لها في النوع والخطورة".

وتنص المادة (٧) من القانون رقم (٦) لسنة ١٩٩٤ على أنه: "استثناء من أحكام المادة ٨٣ من قانون الجزاء لا يجوز في تطبيق المادة الرابعة من هذا القانون النزول بعقوبة الإعدام عن عقوبة الحبس المؤبد، والنزول بعقوبة الحبس المؤبد عن الحد الأقصى المقرر لعقوبة الحبس المؤقت. ما لا يجوز الأمر بوقف تنفيذ العقوبات أو الامتناع عن النطق بالحكم".

ثانياً: في القانون المصري

(١) قانون العقوبات المصري

تنص المادة (٨٨) من قانون العقوبات المصري على أنه: "يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة كل من اختطف وسيلة من وسائل النقل الجوي، أو البري، أو المائي، معرضاً سلامة من بها للخطر، وتكون العقوبة الأشغال الشاقة المؤبدة 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".

(٢) قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١:

(أ) عقوبة إحراز الأسلحة والمفرقات أو المواد الخطرة على متن طائرة:

تنص المادة (١٦٢) من قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ على أنه:

"مع عدم الإخلال بأحكام هذا القانون والقرارات المنفذة له تسري أحكام قانون العقوبات على كل من يقوم بأحد الأفعال الآتية:

- ١ - جلب أو إحراز أسلحة أو مفرقات أو مواد خطيرة بالذات أو الوساطة على متن طائرة حتى ولو لم يرتب أثر له مما يعرض أمن وسلامة الطائرة لخطر.
- ٢ - شحن بضائع خطيرة باسم بضائع غير خطيرة بالذات أو الوساطة على متن طائرة.
- ٣ - الشروع في حمل أو استخدام أو إحراز أو جلب مفرقات أو أسلحة أو مواد خطيرة بالذات أو الوساطة على متن طائرة، وفي جميع الأحوال للهيئة الحق في مصادرة الأشياء المحصلة من هذه الجرائم والتصرف فيها، وتؤول حصيلتها للهيئة وفرض الغرامة التي يحددها الوزير المختص في هذا الشأن".

(ب) عقوبة الاعتداء على منشآت الطيران المدني والاستيلاء غير المشروع

تنص المادة (١٦٥) على عقوبة الاعتداء على منشآت الطيران المدني والاستيلاء غير المشروع على الطائرات بأنه:

يعاقب بالسجن لمدة لا تزيد على خمس سنوات كل من ارتكب أحد الأفعال المنصوص عليها في المادتين (١٤٤، ١٤٧) من هذا القانون. فإذا ترتب على الفعل تدمير الطائرة أو تسهيلات أو منشآت شددت العقوبة إلى الأشغال الشاقة المؤبدة أو الإعدام.

المطلب الثاني

عقوبة الجرائم ضد الطائرات في الاتفاقيات الدولية

نصت الاتفاقيات الدولية على الجرائم ضد الطائرات^(١) ولكنها لم تحدد العقوبات الخاصة بتلك الجرائم وتركت ذلك للقوانين الداخلية للدول.

فلم تهتم اتفاقية طوكيو بالعقاب على الجريمة ولكن اتفاقية لاهاي اهتمت بذلك حيث طلبت في المادة الثانية من الدول الأطراف أن تعاقب مرتكبي الجريمة بعقوبات صارمة ولكنها لم تحدد العقوبة رغم اقتراحها أن تكون السجن أولاً تقل عن عقوبة الجرائم العمدية الخاصة بالاعتداء على الحياة^(٢).

وتضمنت اتفاقية لاهاي تعريف بعض الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات ولكنها

(١) د. عبد الكريم إبراهيم درويش: تحليل السياسة الجنائية، مرجع سابق، ص ٢٥٨.

(٢) د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي: الإرهاب الدولي، مرجع سابق، ص ١٤٦.

لم تحدد عقوبات معينة لتلك الجرائم وأوضحت الاتفاقية أهمية العقوبة عندما نصت على أن كل دولة متعاقدة يجب عليها أن تعمل على جعل الجرائم معاقباً عليها بأشد العقوبات.

واتبعت اتفاقية مونتريال نفس الأسلوب الذي انتهجته لاهاي بشأن عقوبة الجرائم ضد الطائرات، حيث حددت اتفاقية مونتريال الجرائم ولم تذكر العقوبات الخاصة بها ونبهت الاتفاقية إلى خطورة الجرائم ضد الطائرات وإلى أهمية العمل على إيجاد عقوبات صارمة لها، ونصت م ٣ من هذه الاتفاقية على أن كل دولة متعاقدة يجب أن تعمل على إيجاد عقوبات صارمة للجرائم المنصوص عليها في المادة الأولى من هذه الاتفاقية.

الفصل الثالث القواعد الدولية والإقليمية والوطنية بشأن تدابير أمن الطيران المدني

تمهيد وتقسيم:

سنتناول هذا الفصل على النحو التالي:

المبحث الأول: تدابير أمن الطيران المدني على المستوى الدولي (الملحق السابع عشر وتعديلاته).

المبحث الثاني: تدابير أمن الطيران المدني على المستوى الإقليمي (الاتحاد الأوروبي نموذجاً).

المبحث الثالث: حماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع (سلطة الشرطة).

المبحث الأول

تدابير أمن الطيران المدني على المستوى الدولي (الملحق السابع عشر وتعديلاته)

يعرف أمن الطيران بأنه " حماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع وذلك بمجموعة من الإجراءات والموارد البشرية والمادية ". وقد جمعت القواعد المتعلقة بالتدابير الأمنية في الملحق السابع عشر باتفاقية شيكاغو تحت عنوان " الأمن - حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع " (١).

والملاحظ أن المعايير والقواعد القياسية المتعلقة بالأمن وغيرها من أنشطة منظمة الطيران المدني الدولي في مجال أمن الطيران تؤدي دوراً بالغ الأهمية وذا علاقة مباشرة بمكافحة الإرهاب الدولي وإستراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب، وتحديداً فيما يتعلق بتحديث نظم ضوابط الحدود والجمارك منعاً لسفر الإرهابيين، كما جاء في الملحق السابع عشر باتفاقية شيكاغو.

والملاحظ أنه عندما تحولت التهديدات التي تعرض لها الطيران المدني من الاختطاف

(١) انظر: الملحق باتفاقية الطيران المدني الدولي، الطبعة الثامنة، أبريل ٢٠٠٦، متاح عبر الإنترنت على الموقع:

http://www.bucharestairports.ro/files/pages_files/annex17_8th_ed._April_2006pdf.

إلى التخريب، أدخلت تغييرات إضافية على الملحق في عام ١٩٨٨ واشتملت على مواصفات من شأنها أن تساعد على المزيد من مكافحة التخريب^(١). وبعض هذه التغييرات أدرجت في التعديل رقم (٧) للملحق واعتمدت في يونيو ١٩٨٩. وهي توضح القواعد القياسية الخاصة بالجمع بين الأمتعة والركاب منها، وتطبيق الضوابط الأمنية على خدمات البريد الممتاز التجاري، وتطبيق الضوابط على البضائع والبريد في حالات معينة.

ومن أهم تعديلات الملحق السابع عشر التعديل رقم (١٠) الذي يعالج التحديات التي تعرض لها الطيران المدني من جراء أحداث ١١/٩/٢٠٠١، وفي ضوء تلك الأحداث وعملاً بالقرار الذي اتخذته الجمعية العمومية في الدورة الثالثة والثلاثون^(٢) أعد فريق خبراء أمن الطيران هذا التعديل في نوفمبر ٢٠٠١، واعتمده المجلس في ديسمبر ٢٠٠١ وأصبح منطبقاً في ١-٧-٢٠٠٢، وهو يشمل أحكاماً جديدة تقضي لأول مرة بتطبيق نصوصه على عمليات الطيران الداخلي وبالتعاون الدولي على تبادل المعلومات عن التهديدات وتطبيق مراقبة الجودة على المستوى الوطني وبمراقبة المنافذ، وبالتدابير المتعلقة بالركاب وأمتعتهم المسجلة، ويوضع أفراد أمن على متن الطائرات وحماية مقصورة القيادة، وبالمشاركة في رموز الرحلات الجوية وما إليها من ترتيبات تعاونية، وبالعوامل البشرية وبإدارة التصدي لأفعال التدخل غير المشروع. وأوجب على كل دولة اعتباراً من ١-١-٢٠٠٦ أن تضع الإجراءات الكفيلة بالكشف على الأمتعة المقررة أن تنقل منها في مستودع الطائرة قبل تحميلها^(٣).

وأحدث تعديل للملحق السابع عشر، هو التعديل رقم (الذي اعتمده المجلس في ٣٠/١١/٢٠٠٥)^(٤).

(١) Dominique Antonini, Annex 17 standards Will be Primary Focus of forthcoming System audit, Icao Journal, Vol 57, No5, 2002, P11.

(٢) كلفت الجمعية العمومية للإيكاو في الفقرة من القرار، المجلس والأمين العام للتصدي للتهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني، والعمل على وجه الاستعجال. من بين عدة أمور باستعراض الملحق السابع عشر وملاحق الاتفاقية الأخرى ذات الصلة. انظر: قرارات الجمعية العمومية، القرار، إعلان بشأن إساءة استعمال الطائرات المدنية كأسلحة دمار وبشأن الأعمال الإرهابية الأخرى في الطيران المدني.

<http://www.icao.org/cgi/goto.pl?icao/en/assemble/index.html>.

(٣) بدر عبد اللطيف الياقوت: تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية، مرجع سابق، ص ٢٢٨.

(٤) تضمنت التعديلات إضافة تعاريف لعبارة هي: أفعال التدخل غير المشروع، الأشغال الجوية، التفتيش الأمني للطائرات، التراخيص، عملية النقل الجوي التجاري، طيران الشركات، الراكب غير المنضبط، عملية الطيران العام، التدقيق الأمني، التفتيش الأمني، المسح الأمني، اختبار الأمن. انظر الملحق السابع عشر - الأمن، الطبعة الثامنة، أبريل، الفصل الأول (تعاريف).

ويتناول التعديل عدة مواضيع منها: نطاق تطبيق الملحق، وتعزيز أحكام برنامج مراقبة أمن الطيران المدني الوطني، وحراس الأمن على متن الطائرات، والطيران العام والأعمال الجوية، ومفهوم النقطة الأمنية الواحدة للركاب والأمتعة ومفهوم تقييم المخاطر، وأمن عمليات الشحن الخالص والتعاريف.

أولاً: تنظيم الملحق السابع عشر ومحتوياته:

يحتوي ملحق منظمة الطيران المدني الدولي للأمن الآن على (قاعد قياسية و)توصية عملية، وينقسم إلى خمسة فصول هي: التعاريف، مبادئ عامة، التنظيم، إجراءات الأمن الوقائية لإدارة التعامل مع أفعال التدخل غير المشروع^(١). وما يهمنا هو إجراءات الأمن الوقائية والتعامل مع أفعال التدخل غير المشروع وهو ما سوف نعرضه:

– إجراءات الأمن الوقائية:

وتتمثل هذه الإجراءات في: إجراءات مراقبة الدخول، وإجراءات متعلقة بالطائرات، وإجراءات متعلقة بالركاب وأمتعتهم اليدوية، وإجراءات متعلقة بالأمتعة المنقولة في مستودع الطائرة، وإجراءات متعلقة بالبضائع والبريد والسلع الأخرى، وإجراءات متعلقة بفتات خاصة من الركاب والهدف منها هو حماية أمن الطيران المدني^(٢).

– الالتزامات الدولية لمواجهة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة:

١ – في حالة وجود معلومات بأن طائرة قد تتعرض لفعال غير مشروع:

بداية يجب أن توفر الدولة في مطاراتها أفراداً مدربين ومؤهلين للاستعانة بهم وقت الحاجة، وفي حالة وجود بلاغ أو معلومات وكانت الطائرة على أرض المطار بأنها قد تتعرض لفعال غير مشروع فيجب على الدولة أن تتخذ الإجراءات اللازمة لحمايتها وتكفل تفتيش الطائرة للبحث عن أسلحة أو متفجرات^(٣) كذلك تتخذ تلك الترتيبات في المطارات لفحص ما قد يشتهب في كونه أجهزة لإبطال مفعولها أو التخلص منها إذا لزم الأمر، وإذا كانت الطائرة قد غادرت على الدولة التي لديها معلومات أن تقدم إخطاراً مسبقاً إلى سلطات المطار للدولة المعنية^(٤).

(١) انظر:

<http://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Annex17.aspx>.

(٢) بدر عبد اللطيف الياقوت: تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية، مرجع سابق، ص ٢٢٨.

(٣) اتفاقية الطيران المدني الدولي، شيكاغو ١٩٤٤، الملحق السابع عشر، الفصل الخامس، م(١-٥).

(٤) الملحق السابع عشر، الفصل الخامس، م(٣-٥)، المرجع السابق.

٢ - في حالة وقوع فعل من أفعال التدخل غير المشروع لطائرة أثناء وجودها على الأرض:

يجب على الدولة أن تتخذ الإجراءات الملائمة لتأمين سلامة الركاب وطاقم الطائرة إلى حين إمكانية مواصلة رحلتهم^(١).

٣ - في حالة وقوع فعل من أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرة في الجو: يجب على كل دولة متعاقدة أن تقدم لها المساعدات الملاحية وخدمات الحركة الجوية وأن تأذن لها بالهبوط حسبما تمليه الظروف، وإذا هبطت في إقليمها تتخذ ما تراه من الإجراءات التي تضمن أن الطائرة ستظل محتجزة على الأرض ما لم تصبح مغادرتها ضرورة يملئها واجب حماية أرواح البشر.

وعلى الدولة التي تهبط فيها الطائرة أن تخطر بواقعة الهبوط بأسرع وسيلة ممكنة دولة تسجيل الطائرة ودولة مشغل الطائرة وترسل جميع المعلومات إليهم وإلى منظمة الطيران المدني الدولي، وإلى كل دولة يكون مواطنوها احتجزوا كرهائن أو قتلوا أو أسيبوا، وإلى كل دولة يكون معروفاً أن لها مواطنين على متن الطائرة، وينبغي على الدول أن تتعاون مع بعضها البعض بغرض التصدي المشترك لأي من أفعال التدخل غير المشروع والاستفادة من الدول التي لديها الخبرة عند اتخاذ التدابير لإطلاق سراح الركاب^(٢).

المبحث الثاني

تدابير أمن الطيران المدني على المستوى الإقليمي (الاتحاد الأوروبي نموذجاً)

سوف نتطرق إلى اللائحة رقم ٢٣٢٠/٢٠٠٢ ثم اللائحة الجديدة، على النحو التالي:

المطلب الأول

اللائحة رقم ٢٣٢٠/٢٠٠٢

الهدف الأساسي من اللائحة هو إنشاء وتنفيذ تدابير أمنية ملائمة للجماعة الأوروبية من أجل منع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني. وتطبق تلك

(١) الملحق السابع عشر، الفصل الخامس، م(٢-٥)، المرجع السابق.

(٢) الملحق السابع عشر، الفصل الخامس، م(٢-٥)، المرجع السابق.

اللائحة على جميع المطارات التي تقع في أقاليم الدول أعضاء الجماعة الأوروبية (حوالي ٧٠٠ مطار)^(١).

وقد تطلبت اللائحة من الدول الأعضاء في الاتحاد اعتماد برنامج وطني لأمن الطيران المدني يتضمن القواعد القياسية للجماعة الأوروبية ويضمن تطبيقها، وأن تعين سلطة مختصة مسؤولة عن تنسيق وتنفيذ هذا البرنامج.

ويتضمن ملحق اللائحة عدداً من التدابير الأمنية كقواعد قياسية موحدة تنفذها الدول الأعضاء من أجل منع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني ولحماية مواطني الاتحاد الأوروبي من الإرهاب الذي يشكل تهديداً للديمقراطية والحرية وقيم السلام. ومن أهم تلك التدابير:

- تدابير تتعلق بأمن المطارات.
- تدابير تتعلق بأمن الطائرات.
- تدابير خاصة بالركاب وأمتعتهم اليدوية.
- تدابير بشأن الأمتعة المنقولة في مستودع الطائرة.

المطلب الثاني اللائحة الجديدة

كان التغيير الأساسي في اللائحة الجديدة هو أن تأتي مشتملة على الأحكام العامة لما يجب أن يتخذ من إجراءات، وتترك التفاصيل الخاصة بتلك الإجراءات لتدابير تنفيذية تعتمد بإجراءات مبسطة بمعرفة المفوضية لا تستغرق سوى شهور قليلة، ومن ثم يمكن الاستجابة السريعة للتطورات الجديدة. لذلك اختصرت اللائحة الجديدة الكثير من التفاصيل التي يتضمنها الملحق باللائحة السابقة.

ومن تلك التغييرات الجوهرية، توسيع مجال اللائحة لتشمل الأمن أثناء الطيران وتتعلق الأحكام الخاصة في هذا الشأن أساساً بمنع الأشخاص غير المصرح لهم بدخول مقصورة القيادة أثناء الطيران، وإخضاع الركاب غير المنضبطين المحتملين لتدابير أمنية مناسبة أثناء الطيران، وذلك دون الإخلال بتطبيق قواعد سلامة الطيران المدني^(٢).

(١) المادة ٣ من اللائحة رقم ٢٣٢٠/٢٠٠٢.

(٢) البند ١٠/١ من ملحق لائحة الاتحاد الأوروبي الجديدة.

وأقرت اللائحة بحق كل دولة في أن تقرر ما إذا كانت سوف تستخدم حراس أمن على متن الطائرات التابعة لها أم لا، وفي حالة استخدامهم ينبغي التأكد من أن يكون ذلك متوافقاً مع قواعد الملحق السابع عشر للإيكاو التي تقضي بضرورة أن يكونوا من العاملين الحكوميين ممن تم اختيارهم وتدريبهم بعناية لهذا الخصوص^(١).
وكمبدأً عام يحظر حمل السلاح على متن الطائرة ما لم تصرح به الدولة، وأن يتم استيفاء الشروط الأمنية المطلوبة^(٢).

ومن بين تلك التغييرات أيضاً، النص على إمكانية السماح بإعفاء الركاب المحولين والأمتعة المحولة من إعادة الكشف في مطارات دول الاتحاد الأوروبي إذا كان الكشف في مطارات الدول المحولين منها قد تم وفقاً لقواعد قياسية مكافئة للقواعد القياسية المشتركة الخاصة بالاتحاد الأوروبي^(٣).

ونصت أيضاً على أن ذلك الاعتراف "المتبادل" بالقواعد القياسية المتعلقة بأمن الطيران يمكن أن يتحقق من خلال اتفاقيات تعقد بين الجماعة الأوروبية والدول الأخرى المعنية^(٤).

المبحث الثالث

حماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع (سلطة الشرطة)

لمواجهة الإرهاب يجب أن تتعاون جميع أجهزة الدولة وذلك لوضع آلية لمواجهة الجماعات المتطرفة والإرهابية، ويقع العبء على أجهزة الأمن وخاصة الشرطة لمواجهة ذلك الخطر.

أفعال التدخل غير المشروع Acts of unlawful interference هي أفعال أو محاولات أفعال تعرض سلامة الطيران المدني والنقل الجوي للخطر مثل^(٥):

١ - الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.

(١) الفقرة ٨ من مقدمة لائحة الاتحاد الأوروبي الجديدة.

(٢) البند ٣/١٠ من ملحق لائحة الاتحاد الأوروبي الجديدة.

(٣) البند ٤-١ من ملحق لائحة الاتحاد الأوروبي الجديدة.

(٤) المادة ٢٠ من لائحة الاتحاد الأوروبي الجديدة.

(٥) أمن المطارات، الجزء ١٠٧، سلطة الطيران المدني المصري، ص ٦-٧.

- ٢ - تدمير الطائرة العاملة في الخدمة.
 - ٣ - أخذ رهائن على متن الطائرات أو في المطارات.
 - ٤ - الدخول عنوة إلى متن طائرة أو مطار أو تجهيزات الطيران.
 - ٥ - إدخال سلاح أو جهاز خطر أو مادة خطيرة على متن طائرة أو في المطار بنية استعمالها لأغراض إجرامية.
 - ٦ - استخدام طائرة عاملة في الخدمة بغرض إحداث الوفاة أو الإصابة الجسدية أو الضرر الجسيم للممتلكات أو البيئة.
 - ٧ - توصيل معلومات كاذبة من شأنها أن تعرض للخطر سلامة الطائرة وهي في حالة طيران أو وهي واقفة على الأرض، أو سلامة الركاب أو الطاقم أو العاملين في الخدمات الأرضية أو الجمهور في المطار أو مباني تجهيزات الطيران المدني.
 - ٨ - أي أفعال أخرى لم ترد ضمن ما سبق تؤثر على أمن وسلامة الطيران المدني. وتقوم الشرطة بالتعاون المستمر مع الجمهور والاستعانة بالبحوث المتخصصة والخبراء في علم النفس والعلوم الجنائية وعلم الاجتماع وذلك لتطوير الأداء بصفة دائمة، كما تستعين بالدراسات الميدانية والتجهيز بأحدث الوسائل الفنية.
- سنتناول هذا المبحث على النحو التالي:
- المطلب الأول: دور الشرطة في تقييم التهديدات الأمنية.
- المطلب الثاني: سلطات الشرطة في جمهورية مصر العربية ذات العلاقة بأمن الطيران.

المطلب الأول

دور الشرطة في تقييم التهديدات الأمنية

الواقع أن عملية تأمين المطارات تحظى بأهمية بالغة باعتبارها الخط الأول لمكافحة جرائم اختطاف الطائرات. ولا شك أن عملية تأمين المطارات إن هي إلا منظومة متكاملة تتميز بشراكة العديد من الهيئات والأجهزة، فلا يكون الدور الأمني هو الدور الوحيد والمؤثر والمؤدي لنجاحها، وتتعدد الآراء والاتجاهات نحو تعريف التهديد الأمني:

إنه كل واقعة أو فعل أو أمر يؤدي التخطيط له أو تنفيذه إلى تهديد حالة الأمن العام للمجتمع أو الإخلال به في أي من مجالاته المختلفة بشكل يؤدي إلى المساس في النهاية بالنظام العام، ومن ثم يتطلب ضرورة مواجهته لحماية ذلك النظام بمبدولاته

المختلفة، مع ضرورة تكاتف جهود العديد من الجهات الأمنية وغير الأمنية لإمكان مواجهته بحكمة وخبرة^(١).

ونحن نرى أن التهديد الأمني هو الشعور بالخوف مع توقع حدوث الضرر سواء على المستوى الفردي أو الجماعي نتيجة متغيرات خارجية لا يمكن التحكم فيها والسيطرة عليها.

إن الإجراءات التي تتخذ لمنع وقوع جريمة اختطاف الطيران هي سلسلة من الإجراءات تهدف إلى حسن توظيف كافة العمليات الإدارية من قدرات وإمكانيات مادية وبشرية للوصول إلى أفضل الطرق لحل المشكلة الأمنية المعقدة.

وتلك الإجراءات مصدرها علم إدارة الأزمات وهي حسن الاستعانة بنتائج علم الإدارة والعلوم الأخرى لمواجهة الأزمة التي يتعرض لها فريق الطيران^(٢).

ولذلك فيجب التنبؤ بالأحداث الهامة ووضع الخطط لمواجهتها وفقاً لعلم إدارة الأزمات، وتقوم الشرطة بالتخطيط الأمني لمواجهة أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، ويعني ذلك السعي لمنع وصول الراكب الذي ينوي القيام بأي فعل من أفعال التدخل غير المشروع إلى الطائرة وبحيازته ما يمكنه من إتمام جريمته أو قيام من يهدف إلى التخريب العمدي للمطارات ووسائل الملاحة الجوية من تنفيذ مخططة الإجرامي^(٣).

ويتم التقييم من خلال المرحلتين الآتيتين:

المرحلة الأولى: منهج تقييم التهديد

يتم إعداد منهج بشأن تقييم التهديدات يحمل مزايا متعددة لاستخدامه، إذ يحتوي على التنوع في تقييم التهديدات للناقل الجوي والمطارات والدولة، ويعتمد على نهج التحليل الكمي، وهو يوفر إجراء موثقاً به للتعرف على التهديد الذي يساعد خبراء الأمن على توزيع الأموال على أحسن وجه والحصول على الأجهزة والقوى البشرية وفقاً لمفهوم إدارة الحظر الجوي^(٤).

(١) د. أحمد إبراهيم نصر: التهديد كعنصر من عناصر الأزمة الأمنية وأساليب مواجهته، رسالة دكتوراه، كلية الدراسات العليا، أكاديمية الشرطة المصرية، ٢٠٠٤، ص ٣٢٢ وما بعدها.

(٢) المرجع السابق، ص ٢٢٨.

(٣) محسن مصطفى الفحام: المواجهة القانونية والأمنية لجرائم اختطاف الطائرات، بحث لدبلوم الأمن العام، كلية الدراسات العليا، ٢٠٠٨، ص ٨.

(٤) الوثيقة ٨٩٧٣، دليل الأمن الصادر عن منظمة الطيران المدني الدولي، مرجع سابق، ص ٤٠١.

ويجب قبل إجراء التقييم أن تحدد معايير التهديد ومناطق الضعف ثم يتبع ذلك إعداد أدوات المساعدة في عملية التقييم^(١) وتسمى مصفوفة مناطق الضعف وهي تصف جماعة يحتمل قيامها بارتكاب أعمال إجرامية، كذلك مصفوفة فئات تهديد أمن الطيران فهي تحدد وتقيم التهديد الموجه لمثل المطار أو يقيم ناقلاً جويًا^(٢) وتعتمد على ست فئات للتهديد ويمكن إضافة عوامل أخرى وتشتمل هذه الفئات على وجود جماعة يحتمل أن ترتكب عملاً إجرامياً، سوابق أعمال إجرامية ضد الطيران، الصراعات داخل الدولة، الأزمات الاقتصادية، حجم الرحلات الجوية، الرحلات الخطرة^(٣).

المرحلة الثانية: إدارة الخطر

بعد انتهاء تقييم التهديدات يتم من خلال النتائج التي تم التوصل إليها إدارة الخطر باتخاذ إجراءات زائدة لحماية الجمهور وأمن المطار ومنها زيادة عدد الأفراد المسلحين وإظهار وجودهم داخل مبنى الركاب وحوله وزيادة عدد أفراد الأمن السريين، زيادة عدد فرق الكلاب البوليسية وتخفيض عدد نقاط الدخول للمطار، تفتيش عشوائي للدخول للمبنى، تفتيش عشوائي للمركبات على الطرق الموصلة لمباني المطار، منع وقوف المركبات بالقرب من المطار، إلغاء أو تقييد استخدام مخازن الأمتعة العمومية، إزالة صناديق القمامة وغيرها من الحاويات التي قد تخفي متفجرات، استخدام الدوائر التليفزيونية لزيادة مراقبة المناطق العامة في المطار، لصق أغشية مقاومة للكسر على الألواح الزجاجية في المناطق العامة من المبنى، فصل عمليات إصدار التذاكر عن عمليات التسجيل في حالة الناقلين الجويين المستهدفين بصفة خاصة من منطقة التسجيل الرئيسية التي تستخدمها شركات الطيران في استخدام تقنيات التسجيل المشتركة لتقليل إمكانية التعرف على هوية الركاب المسافرين على شبكات طيران معرضة لخطر أعلى^(٤).

وقد أصبحت الجرائم الإرهابية تعتمد في الوقت الحالي على التكنولوجيا والتقدم العلمي، ولذلك أصبح على جهاز الشرطة ضرورة التطوير والتحديث لأجهزتها وذلك بإعداد وتأهيل رجال الشرطة لمواكبة تلك التطور الذي يستخدمه الإرهابيون^(٥).

(١) الملحق السابع عشر، مرجع سابق، ص ٦.

(٢) الملحق السابع عشر، ص ٦.

(٣) دليل الأمن، منظمة الطيران المدني الدولي، الوثيقة ٩٧٣، ص ٢٧٦.

(٤) د. هيثم الناصري: خطف الطائرات، مرجع سابق، ص ٢٧٦.

(٥) د. حسين توفيق إبراهيم: الأمن في عالم متغير دراسة في أهم القضايا والمشكلات الأمنية العالمية الراهنة، مجلة الفكر الشرطي، الشارقة، العدد الرابع، يناير، ١٩٩٧، ص ٣٦٨.

المطلب الثاني

سلطات الشرطة في جمهورية مصر العربية

علاقة الداخلية بأمن الطيران^(١):

- ١ - هيئة الشرطة التابعة لوزارة الداخلية مسؤولة عن القيام بالإجراءات واتخاذ التدابير اللازمة لحماية الطيران المدني في مصر من أفعال التدخل غير المشروع.
- ٢ - الإدارة العامة لشرطة ميناء القاهرة الجوي التابعة لوزارة الداخلية مسؤولة عن تأمين مطار القاهرة الدولي، ومصحة أمن الموانئ مسؤولة عن تأمين مطارات الجمهورية الدولية والوطنية وفق الآتي:
- منع وكشف الجرائم التي تمس مرافق الطيران المدني سواء داخل أو خارج المطارات.
- التحقيق في حالات الإخلال بالأمن أو الانتهاك له.
- المراقبة الدورية لكافة المواقع وتسيير الدوريات اللازمة لتأمين المطارات.
- مراقبة الركاب الوافدين والمغادرين لاكتشاف الأشخاص الذين يمثلون تهديداً لأمن الطيران وإجراء الكشف الأمني عليهم وعلى أمتعتهم.
- إعداد الخطط الاحتياطية وخطط الطوارئ مع السلطات المختصة وسلطة أمن المطار لمواجهة أي أعمال قد تعرض أمن وسلامة الطيران المدني للخطر.
- تنظيم استجابة مسلحة سريعة في حالة الحوادث الجسيمة في المطارات العاملة بجمهورية مصر العربية.
- تدريب أفراد الشرطة الملائمين على أساليب أمن الطيران والإجراءات المناسبة لعملياتهم.
- الإبلاغ عن وقائع السلوكيات الإجرامية ومصادرة البنود المحظورة والإبلاغ عن أي خطر مثل محاولة الدخول بدون تصريح للمناطق الأمنية المقيدة.

(١) سلطات الشرطة، الجزء من التشريعات المصرية الخاصة بالطيران المدني والمتعلق بأمن المطارات، البند ١٠٧-٩- د. متاح على:

<http://www.civilaviation.gov.eg/Regulations/ECAR%20July%202015Part107/Part%20107.pdf> .

- التخلص من أي جهاز متفجر.
- إجراء تفتيش الركاب والحقائب والطرود المشحونة باستخدام أفراد ذكور وإنث مدربين ومؤهلين ومرخصين وعلى دراية كافية بالقوانين والتشريعات المصرية المتعلقة بأمن الطيران المدني باستخدام أجهزة ومعدات أمنية مرخصة.
- إجراء التفتيش اليدوي العشوائي لنسبة من الركاب وحقائبهم وأمتعتهم المحمولة بنسبة ٢٠٪ كحد أدنى طبقاً لمتطلبات البرنامج الوطني لأمن الطيران.
- التحكم في المداخل والمخارج الخاصة بالمطارات وتأمين الأسوار المحيطة بالمطارات.
- تعيين الحراسات المسلحة على الطائرات الرابضة في مواقفها بهدف تأمينها وحمايتها.
- أجهزة الشرطة بكل مطار هي المسؤولة عن إجراء كافة التحريات الشخصية على جميع العاملين بالمطارات والزائرين.

الخاتمة

تسود عالم اليوم متغيرات اجتماعية ومادية وفكرية أثرت على تفكير الإنسان وسلوكه ومعتقداته وأسلوب حياته، فساد الانحراف وتفشت الأفكار الخاطئة في المجتمعات التي جانبت الصواب وتجاوزت حد الاعتدال إلى الغلو والتعصب في مختلف الممارسات غير مستندة في ذلك إلى المفاهيم الصحيحة والأصول القاعدية للديانات السماوية والفلسفات الإنسانية. فالتطرف سجية إنسانية تزيد وتنقص حسب ظروف كل إنسان ومحيطه، وله عدة مناح فكرية وسلوكية يظل في جميع الأحوال مقنعاً بقناع الإيمان بعقيدة راسخة، فهو يبتدئ بالتشدد في الالتزام ثم غلو وتطرف ورفض واعتزال وأخيراً إشعال العنف والإرهاب. وقد باتت جرائم الاعتداء على أمن الطيران المدني في هذه الفترة من القضايا المهمة التي تشغل الرأي العام العالمي. فالطيران المدني وما يمثله من وسيلة مواصلات دولية أصبح التعدي عليه جريمة تمس العالم أجمع.

ومع تطور التقنيات الحديثة، أصبح العالم قرية واحدة، ومع تطور الفكر الإجرامي وتطور تسليح الإرهابيين وأجهزتهم كل ذلك أدى إلى خطورة واستفحال ظاهرة تهديد الطيران المدني.

مما يحتم ضرورة البحث في القوانين والمعاهدات لمواكبة ذلك التطور، والاستعانة بالأجهزة والأساليب الحديثة لمواجهة تلك التهديدات، وكذلك البحث عن أحدث الإجراءات لتأمين مرفق الطيران. نظراً لما تمثله الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني من خطر داهم على شتى مناحي الحياة لجميع أعضاء المجتمع الدولي، ولمدى تأثيرها بالغ الخطورة على أمن وسلامة المجتمع، يبذل المجتمع الدولي جهوداً ضخمة من أجل مكافحة تلك الجرائم، والواقع يؤكد أننا لا نزال بحاجة لبذل المزيد من الجهود وبحاجة إلى تضافر جهود جميع الأطراف المعنية.

أما فيما يتعلق بجهود دولة الكويت في هذا المجال فقد حرصت على تأكيد مواكبتها للجهود الدولية الرامية إلى مكافحة الإرهاب بجميع صورته من خلال انضمامها إلى الصكوك الدولية ذات الصلة، فضلاً عن حرص المشرع الكويتي على سن التشريعات الخاصة بحماية المجتمع من الأعمال الإرهابية.

فهذه الظاهرة من منظور دولة الكويت مدانة بكل أشكالها وأنواعها على نحو قاطع لا يقبل التبرير ولا يحتمل التأويل. وقد أكدت وعبرت الكويت عن موقفها ذلك في جميع المحافل والمنابر الدولية وأيدت جميع القرارات الصادرة عن أجهزة الأمم المتحدة ذات العلاقة بمحاربة الجرائم الإرهابية بصفة عامة وتعاونت مع المجتمع الدولي لمحاربة هذه الجرائم بشتى السبل، كما أعلنت حرباً لا هوادة فيها على جرائم الإرهاب الدولي بصفة عامة وجرائم الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني بصفة خاصة، ويتضح ذلك من حرصها على أن يكون لها دور فاعل على المستويين الدولي والإقليمي في محاربة هذا النوع من الجرائم بالغة الخطورة؛ إذ سارعت بالانضمام إلى جميع المعاهدات الدولية ذات الصلة بأمن وسلامة الطيران المدني والمطارات، كما حرصت على الانضمام إلى المعاهدات الإقليمية التي عقدت، سواء تحت مظلة جامعة الدول العربية أو تحت مظلة مجلس التعاون الخليجي المتعلقة بمكافحة الإرهاب بجميع صورته وأشكاله، وسنت القوانين الداخلية التي تضمن توافق تشريعاتها الداخلية مع التزاماتها الدولية بمكافحة مثل تلك الجرائم وتعقبت كل مرتكب ومحرض عليها، وسعت لتقديمهم للعدالة لمحاكمتهم. فضلاً عن وجود تشريع خاص بجرائم الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني تمثل في القانون رقم ٦ لعام ١٩٩٤م، ولكن هذا لا يعني انتهاء الحاجة إلى مزيد من الجهود، بل هي البداية لأن أي تشريع يتطلب مزيداً من القرارات والأنظمة والإجراءات والآليات التي يجب القيام بها لتحقيق الهدف الأساسي وهو القضاء نهائياً على ظاهرة الأعمال الإرهابية - خاصة - جرائم الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني.

النتائج

- مع تطور الطيران المدني؛ فقد اختاره الإرهابيون هدفاً لتوجيه هجماتهم الإرهابية إليه ابتداء من اختطاف الطائرات وتدميرها مروراً بتخريب المطارات ومرافق الطيران وأخيراً استخدامها كوسيلة للقتل والتدمير.
- ونظراً للمخاطر والتهديدات الإرهابية التي تواجه سلامة الطيران المدني وما يمكن أن تحدثه من أضرار وخسائر مادية وبشرية جسيمة، حرص المجتمع الدولي ومنظماته على إيجاد اتفاقيات لحماية وسلامة أمن الطيران المدني ضد التهديدات الإرهابية.
- إن وضع تعريف موحد للإرهاب يمثل أكبر التحديات التي تواجه جهود عملية مكافحة الإرهاب، ويعود ذلك إلى طبيعة الظاهرة الإرهابية، فهو مصطلح ديناميكي يختلف نتيجة اختلاف صور الإرهاب وأشكاله وأساليبه، كما أن هناك إشكالية هامة في تعريف الإرهاب تتمثل في غياب الحيادية في وصف ظاهرة الإرهاب.
- تتعدد الدوافع للإرهاب الجوي منها السياسية ومنها الشخصية والنفسية، وما يحدثه من خوف ورعب وفزع في دول العالم نظراً للخسائر والأضرار المختلفة التي تنجم عن ذلك العمل، بالإضافة إلى دقة ومهارة الإعداد والتخطيط من قبل القائمين على ذلك، فقد أصبح من المحتم التطوير في إجراءات التأمين والتعاون بين مختلف دول العالم من أجل الحد من جرائم الإرهاب الجوي، نظراً لوصول الضرر إلى معظم دول العالم من جراء ذلك.
- من أكثر الآثار السلبية على الحياة السياسية جراء ظاهرة الإرهاب إساءة استعمال امتياز الحصانة الدبلوماسية واستخدامها في تمرير الصفقات المشبوهة كصفقات السلاح والأموال.
- تشكل الجرائم الإرهابية والأعمال التخريبية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني تهديداً مستمراً لحركة المسافرين والتجارة الدولية، لذا يجب إدانتها والتصدي لهما بصورة شاملة من خلال اعتماد إستراتيجيات شاملة وفعالة، وجهد دولي يرتكز إلى الحاجة الماسة للجماعة الدولية للقضاء على هذه الظاهرة واجتثاثها من جذورها.
- بالرغم من وجود الكثير من الصكوك الدولية المعنية بمكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، فإن هناك حاجة ماسة إلى بذل

- المزيد من الجهود من قبل المجتمع الدولي؛ نظراً لعدم كفاية النصوص التجريبية الواردة بتلك الصكوك لقمع الهجمات الإرهابية التي يتعرض لها الطيران المدني.
- تتنوع الجرائم ضد الطائرات فمنها القرصنة الجوية والاختطاف، وتفجير الطائرات والتعدي عليها بالأسلحة المحمولة كتفأً والاعتداء على المطارات.
 - للشرطة دور مهم في منع جريمة اختطاف الطائرات وذلك من خلال تأمين الميناء الجوي من الداخل والخارج وتأمين الطائرة بأحدث الأجهزة والأفراد المدربين وتفتيش البضائع والبريد والركاب.
 - هناك منظمات دولية معنية بأمن الطيران المدني وهي اتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي للمطارات.
 - أسفرت جهود الطيران المدني الدولي عن عقد ثلاث اتفاقيات دولية هي طوكيو ١٩٦٣، لاهاي ١٩٧٠ ومونتريال ١٩٧٠ لمواجهة أفعال التدخل غير المشروع ضد الطائرات وأمن الطيران المدني.
 - جريمة الإرهاب الجوي جريمة من جرائم الإرهاب الدولي؛ ذلك لأن الإرهاب الدولي جريمة ضد الإنسانية واختطاف الطائرات وما ينطوي عليها من احتجاز للركاب أو قتلهم أو تغيير مسارها أو الاعتداء عليها يعد جريمة ضد الإنسانية.
 - يظهر دور الشرطة في مواجهة الإرهاب الجوي من خلال تقييم التهديدات والتنبؤ باحتمال حدوث الجرائم ووضع الخطط لمنع وقوع تلك الجريمة، كذلك وضع تصور لكيفية وقوع تلك الجرائم وكيفية مواجهتها، فالشرطة عليها أن تهتم بدراسة الأزمة الأمنية وهي حدث مفاجئ وخطير يزعزع الاستقرار والطمأنينة عن طريق إيقاع الخسائر البشرية والمادية وحتى المعنوية، وعليها وضع إستراتيجية أمنية لمواجهة تلك الجريمة والوصول إلى أفضل النتائج لمنع هذه الجرائم ومواجهتها حال ارتكابها.

تأسيساً على ما تقدم:

يعد ضمان أمن وسلامة قطاع النقل الجوي من أكبر التحديات التي تواجه المجتمع الدولي، خاصة مع تزايد الانتهاكات والأفعال الإرهابية التي يتعرض لها هذا القطاع الذي يمثل شريان الحياة لحركة السفر بين الدول.

التوصيات

- ١ - ضرورة وضع تعريف موحد للإرهاب على المستوى الدولي لإنهاء النزاع

- السياسى وتعريفه كجريمة مستقلة، وأن يشمل صراحة جرائم اختطاف الطائرات ووضع العقوبات الصريحة والرادعة والملزمة لجميع الدول من خلال المنظمات الدولية ومجلس الأمن الدولي.
- ٢ - إنشاء قاعدة بيانات دولية لجميع الحوادث الإرهابية واختطاف الطائرات وجميع المتهمين فيها المفرج عنهم والمحبوسين وأقاربهم وتحديث هذه البيانات بصفة مستمرة وأن تكون متاحة بجميع الموانئ.
- ٣ - ضرورة إعادة النظر في الصكوك الدولية المعنية بمكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، وتضمينها تدابير أكثر صرامة للقضاء على تلك الظاهرة واجتثاثها من جذورها.
- ٤ - تشجيع المواطنين على التعاون مع أجهزة مكافحة الإرهاب على أن يشمل التشجيع المكافآت المادية والمعنوية.
- ٥ - تعهد الدول العربية:
- أ - بعدم تنظيم أو تمويل أو ارتكاب الأعمال الإرهابية أو الاشتراك فيها بأي صورة من الصور.
- ب - الحيلولة دون اتخاذ الدول العربية أراضيها مسرحاً للأعمال الإرهابية تخطيطاً أو تنظيمياً أو تنفيذاً أو الشروع أو الاشتراك فيها.
- ج - العمل على منع تسلل العناصر الإرهابية إليها أو إيوائها أو إقامتها على أراضيها أو تدريبها أو تسليحها أو تمويلها أو تقديم أية تسهيلات لها.
- ٦ - بشأن الأجهزة الأمنية:
- أ - الاعتماد على التكنولوجيا الحديثة في المطارات بحيث تتواءم مع التطور النوعي في العمليات الإرهابية.
- ب - التدريب الدائم والمستمر لأفراد أجهزة الأمن العاملين في مجال مكافحة الإرهاب.
- ج - الاختيار الجيد للعاملين من الأجهزة الشرطة والأفراد العاملين بالمطارات والموانئ مع المتابعة الدائمة لهم من الجهات الرقابية لمواجهة ضعاف النفوس منهم.
- ٧ - التعاون الدولي لمكافحة الجرائم الإرهابية: يقوم هذا التعاون بين الدول على:

- أ - تبادل المعلومات: حول أنشطة وجرائم الجماعات الإرهابية وقيادتها وأماكن تمركزها وتدوينها ومصادر تمويلها وتسليمها ووسائل اتصالاتها ووثائق السفر التي تستخدمها، فضلاً عن ضرورة تبادل المعلومات التي تيسر القبض على المتهمين الهاربين أو المحكوم عليهم الهاربين من قضايا الإرهاب.
- ب - تبادل التحريات: حول الإرهاب والإرهابيين وأماكن المتهمين والمحكوم عليهم والقبض على الهاربين من المتهمين أو المحكوم عليهم بجرائم إرهابية.
- ج - تبادل الخبرات حيث تلتزم الدول بالتعاون فيما بينها بتبادل الدراسات والبحوث وتوفير المساعدات الفنية المتاحة لإعداد البرامج التدريبية أو عقد الدورات التدريبية، كما تتبادل ما لديها من خبرات في مجال مكافحة.
- د - التعاون القضائي: التزام الدول بتسليم المتهمين أو المحكوم عليهم في جرائم الإرهاب من أي من هذه الدول وفقاً لشروط المعاهدة.
- هـ - تفتيش حقائب الدبلوماسيين، وهي ثغرة يجب تداركها على المستوى الدولي وذلك بالمعاهدات والاتفاقيات مع الدول التي تقبل ذلك.
- ٨ - الكشف السياسي والجنائي عن جميع حاجزي التذاكر للرحلة الجوية أو البحرية قبل صعوده مع توسيع دائرة الاشتباه.
- ٩ - وضع البرامج والدورات التدريبية على المستوى الدولي بخصوص أمن وسلامة الطيران المدني، وعقد الندوات الخاصة بذلك.
- ١٠ - توحيد معايير الأمن في جميع المطارات لأن الخلل في مطار يؤدي إلى كارثة في مطارات أخرى تصيب آخرين وذلك بوضع العقوبات على المطارات المخلة بتلك المعايير.
- ١١ - ضرورة قيام المشرع الكويتي بتحديد سلطة الشرطة في مواجهة جرائم الإرهاب الجوي.

المراجع

أولاً: المراجع العربية

(١) الكتب

- د. أبو زيد رضوان: القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٠.
- أحمد أبو الروس: الإرهاب والتطرف والعنف الدولي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ٢٠٠١.
- د. أحمد فتحي سرور: الوسيط في قانون العقوبات، القسم الخاص، دار الطباعة الحديثة، القاهرة، ١٩٩١.
- أحمد محمد رفعت: الإرهاب الدولي في ضوء أحكام القانون الدولي والاتفاقيات الدولية وقرارات الأمم المتحدة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٢.
- د. أشرف توفيق شمس الدين: مبادئ القانون الجنائي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩.
- د. إيهاب سيد العماوي: دور الشرطة في حماية أمن الطيران المدني، مطابع الشرطة، القاهرة، ٢٠١١.
- د. بدر عبد اللطيف الياقوت: تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠١٠.
- حسين شريف: الإرهاب الدولي وانعكاساته على الشرق الأوسط الجزء الثاني الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٧.
- د. رفعت رشوان: مبدأ إقليمية قانون العقوبات في ضوء قواعد القانون الجنائي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، ٢٠٠٨م.
- د. رمسيس بهنام: القسم الخاص من قانون العقوبات، العدوان على أمن الدولة الداخلي "العدوان على الناس في أشخاصهم وأموالهم" منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٢.
- شريف بسيوني: المحكمة الجنائية الدولية، نشأتها ونظامها الأساسي، نادي القضاة، القاهرة، ٢٠٠١.
- صلاح الدين جمال الدين: إرهاب ركاب الطائرات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٦.

- د. ضياء علي أحمد نعمان: المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، المطبعة والوراقة الوطنية، مراكش، ٢٠٠٦.
- د. طالب حسن موسى: القانون الجوي الدولي: دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان الأردن، ١٩٩٨.
- د. عبد العزيز مخيمر: الإرهاب الدولي مع دراسة للاتفاقيات الدولية والقرارات الصادرة عن المنظمات الدولية، دار النهضة العربية، ١٩٨٦.
- د. عبد الكريم أبو الفتوح درويش: مكافحة الجرائم ضد الطائرات، القاهرة، دار النهضة العربية، ١٩٩٨.
- د. علاء الدين راشد: الأمم المتحدة الإرهاب قبل وبعد ١١ سبتمبر، القاهرة، دار النهضة العربية، ٢٠٠٥.
- د. فاروق أحمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥.
- كمال حماد: الإرهاب والمقاومة في ضوء القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠٠٣.
- د. محمد المجذوب: خطف الطائرات في الممارسة والقانون، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، ١٩٧٤.
- محمد عزيز شكري: الإرهاب الدولي دراسة قانونية ناقدة، دار العلم للملايين بيروت، الأولى، ١٩٩١.
- د. محمد فريد العريني: القانون الجوي "النقل الجوي الداخلي والدولي"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٣.
- د. محمد منصور الصاوي: أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية، دار المطبوعات الجامعية، ١٩٩٤.
- د. محمود صالح العادلي: موسوعة القانون الجنائي للإرهاب، الجزء الأول، المواجهة الجنائية للإرهاب، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٥.
- د. محمود نجيب حسني: شرح قانون العقوبات القسم الخاص، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٨.
- د. ميهوب يزيد: مشكلة المعيارية في تعريف الإرهاب الدولي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠١١.

د. هاني دويدار: قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠٠.

هيثم أحمد الناصري: خطف الطائرات، دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، الطبعة الثانية، ١٩٨٨.

(٢) رسائل علمية

د. أحمد إبراهيم نصر: التهديد كعنصر من عناصر الأمانة الأمنية وأساليب مواجهته، رسالة دكتوراه، كلية الدراسات العليا، أكاديمية الشرطة المصرية، ٢٠٠٤.

(٣) أبحاث ودوريات علمية

د. حسين توفيق إبراهيم: الأمن في عالم متغير، دراسة في أهم القضايا والمشكلات الأمنية العالمية الراهنة، مجلة الفكر الشرطي، الشارقة، العدد الرابع، يناير، ١٩٩٧.

عبد العزيز محمد سرحان: حول تعريف الإرهاب الدولي وتحديد مضمونه من واقع قواعد القانون الدولي وقرارات المنظمات الدولية، المجلة المصرية للقانون الدولي، سنة ١٩٧٣، المجلد ٢٩.

د. عبد الكريم أبو الفتوح درويش: تحليل السياسة الجنائية لمكافحة الجرائم ضد الطائرات من منظور القانون الجنائي الدولي، مجلة بحوث الشرطة، العدد العاشر، ١٩٩٦.

د. محمد حافظ الرهوان: العمليات الإرهابية وعلاقتها بالجريمة المنظمة، مجلة الأمن العام، العدد ١٥٧، أكاديمية الشرطة، أبريل ١٩٩٧.

محمد حلمي السباعي: المواجهة القانونية والأمنية لاختطاف الطائرات، مجلة كلية الدراسات العليا، يناير ٢٠١٣، ص ١٧٢ وما بعدها.

د. محمود وهيب السيد: ماذا بعد الإرهاب، منشور مجلة الأمن العام، العدد ١٥٢، يناير ١٩٩٦.

(٤) قوانين وتشريعات

المرسوم التشريعي الجزائري رقم ٩٢/٠٣ المؤرخ في ٣٠/٠٩/١٩٩٢ المتعلق بمكافحة التخريب والإرهاب في الجزائر.

- القانون الكويتي رقم (٦) لسنة ١٩٩٤ بشأن الجرائم المتعلقة بسلامة الطائرات والملاحة الجوية.
- قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، المعدل بموجب القانون ٩ لسنة ٢٠٠٣ و١٣٦ لسنة ٢٠١٠.

(٥) اتفاقيات ومعاهدات دولية

- اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ بشأن الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات.
- اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ بشأن قمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات.
- اتفاقية مونتريال ١٩٧١ بشأن قمع الأفعال غير القانونية الموجهة ضد سلامة الطيران المدني.

ثانياً: مراجع أجنبية

- Becken, S., Analyzing International Tourism Flows to Estimate Energy Use Associated with Air Travel, Journal of Sustainable Tourism, 202, No 10 (2).
- Bielinski, Eva Halina: The Role Of Law in the Suppression of Terrorism against International Civil Aviation, Master Of Laws, McGill-University, 1978.
- Bruce Hoffman, "Defining Terrorism", in Russell D.Howard and L. Swayer, "Terrorism and Counter Terrorism", 2002.
- C.S. Thomas and M.J.Kirby, The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, The International and Comparative Law Quarterly, Vol. 22, No. 1.Jan., 1973.
- Dominique Antonini, Annex 17 standards will be Primary Focus of forthcoming System audit, ICAO Journal, Vol 57, No.5, 2002.
- ICAO document 9587 "Policy and Guidance Material on the Regulation of International Air Transport", 1992.
- Paul Dempsey, Aviation Security, the Role of Law in the War against Terrorism Columbia Journal of Transnational Law, Vol 41, 2002-2003.

- PHILLIP. A.KARBER, "Re-Constructing Global Aviation in An Era of the Civil Aircraft as a Weapon of Destruction," Harvard Journal of law and Public Policy, Vol 25, No2, 2000.
- Walter Enders and Todd Sandler: political economy terrorism. Cambridge University press Shaftesbury road Cambridge, uk, 2006.

ثالثاً: مواقع على الإنترنت

- اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي ١٩٤٤:
- http://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf
- الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب:
- <http://www.arablegiononline.org>
- اتفاقية منظمة الوحدة الأفريقية لمنع الإرهاب ومحاربه لسنة ١٩٩٩:
- <http://www.oic-un.org/26icfm/c.html>
- الملحق السابع عشر، الأمن (Aviation Security Policy Section)، الطبعة الثامنة، أبريل ٢٠٠٦:
- <http://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Annex17.aspx>
- أمن المطارات، الجزء ١٠٧، سلطة الطيران المدني المصري:
- www.civilaviation.gov.eg/Regulations/Part107/Part%20107.pdf
- قاموس المصطلحات العسكرية الصادر عن وزارة الدفاع الأمريكية عام ٢٠١٠ والمعدل ٢٠١٦:
- http://www.Dtic.Mil/doctrine/jel/new_pubs/JP1-02.Pdf
- منظمة الطيران المدني الدولي (CAO):
- www.icao.int/

