

الإرهاب الجوي: قراءة أمنية

د. حكيم غريب

أستاذ مساعد - المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية.

مقدمة :

لقد أصبحت الطائرات(*) في نهاية الثلاثينات من القرن العشرين وسيلة مهمة من وسائل المواصلات ثم طور المهندسون في الخمسينيات الطائرات النفاثة، وبذلك ازداد السفر بالجو بمعدل أسرع، وفي سنة 1960م حملت خطوط الطيران العامة حوالي مليون مسافر، وبحلول أواخر الثمانينيات أصبحت تحمل ما يزيد على البليون سنوياً، وبفضل التطور الذي عرفته وسائل النقل من البحر بواسطة السفينة إلى الجو بواسطة الطائرة، الذي واكبه تطوراً موازياً للأعمال غير المشروعة ضد وسائل النقل، من القرصنة في أعالي البحار بعيداً عن سواحل الدول، إلى اختطاف الطائرات في الجو، مما أثار جدلاً واسعاً في الفقه حول العلاقة ما بين جريمة القرصنة وجريمة خطف الطائرات، نظراً لأوجه التشابه بينهما، حيث جانب من فقهاء القانون الدولي إلى اعتبار أن اختطاف الطائرات يعد صورة من صور القرصنة. بينما ذهب جانب آخر منهم، إلى أن خطف الطائرات ليس من قبيل القرصنة، و لكل منهما مفهوم مختلف، وإلا أن الشيء المشترك بينهما هو العنف، أو القوة في الأعمال المكونة لكل منهما ضد وسيلة من وسائل النقل العالمية.

وقد راح إتحاء ثالث إلى اعتبار جريمة خطف الطائرات شبه قرصنة ومستنداً في ذلك إلى فكرة تكمن في ردع كيفية وعقاب كل من الجريمتين، وذلك انطلاقاً من اعتبار مبدأ اتفاقية جنيف عام 1958م التي تري أن القرصنة جريمة دولية تمثل عدواناً على المصالح الدولية، وهكذا أصبحت الطائرات المدنية هدفاً لعمليات غير مشروعة من طرف الأفراد، باختطافها عن طريق الإستيلاء عليها في الجو أثناء طيرانها، بإرغام ملاحيقها على تغيير اتجاهها باستعمال، القوة أو التهديد باستعمالها و الهبوط بها في غير المكان الذي كانت تقصده.⁽¹⁾

وإذا كانت الطائرة أكثر سرعة وراحة من السفينة فإن عمليات الاختطاف أسهل من عمليات القرصنة، لكون الاختطاف يحتاج لعدد قليل من الخاطفين، وكثيراً ما قام شخص واحد باختطاف طائرة، ويفضل الخاطفون الطائرات على سواها من وسائل النقل الأخرى في الغالب، لكون عمليات الإختطاف تتم عادة أثناء الطيران، مما يصعب على طاقم الطائرة أو الركاب أو مصالح الأمن على الأرض القيام بأي عمل من شأنه تحرير الطائرة وركابها من قبضة المختطفين، ولم تتوقف الإعتداءات ضد سلامة الطيران المدني الدولي عند حد الاختطاف بل امتدت لتشمل إسقاط الطائرات المدنية أثناء طيرانها بركابها، بواسطة متفجرات تشحن خفية على متنها، وشملت أيضاً التخريب والتدمير للطائرات، وهي رابطة في المطارات، بل الأكثر من ذلك امتدت إلى المطارات في حد ذاتها، على تجهيزاتها وتسهيلات الضرورية للملاحة الجوية.

ولم يتعرض الطيران المدني الدولي للإعتداءات من الأفراد فقط، بل كان هدفاً أيضاً للدول، التي كثيراً ما غيرت مسار الطائرات المدنية باستخدام طائراتها العسكرية، لتحقيق أغراض سياسية غالباً، كما كانت الطائرات المدنية أيضاً عرضة للإسقاط والتدمير، أثناء طيرانها من طرف القوات المسلحة للدول، بحجة اختراقها لأقاليمها الجوية، ووقعت هذه الاعتداءات حتى خارج أقاليم الدول المعنية بالإعتداءات ضد المطارات داخل أقاليم دول أخرى، أو في أعالي البحار ضد الطائرات.

من القرصنة الجوية إلى الإرهاب الجوي :

تعد ظاهرة الإرهاب كأسلوب إجرامي من أقدم أساليب العنف التي عرفت البشرية و أشدها قسوة، إلا أنها صارت منذ بداية هذا العصر من أكثر الجرائم خطورة على المجتمع الدولي بأسره، شعوبا وحكومات، لأن العمليات الإرهابية المعاصرة لم تعد تقتصر على الإعتداء على أفراد معينين كما كان في السابق، بل هي تستهدف اليوم وسائل النقل، خاصة الطائرات، بما تشكله من أهمية كبرى في حياة المجتمعات، وذلك بالنظر إلى الدور الذي تؤديه في تسيير حركة ووسيلة الأنشطة الاقتصادية، بالإضافة إلى ما تتمتع به من سرعة و أمان، وقد أطلق فقهاء القانون على فعل التدخل في مسار الطائرات باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها وتحويلها عن سيرها العادي إصطلاحاً خطف الطائرات.⁽ⁱⁱ⁾

ونظرا للأخطار الجسيمة الناشئة عن هذا العمل الإرهابي، فقد لاقى هذا الموضوع عناية كبيرة من جانب الدول، سواء على المستوى الإقليمي أو المستوى العالمي، فكانت الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي أمرا ضروريا و حتميا. ومع تزايد الأعمال الإرهابية ضد هذا المرفق الحيوي، خاصة بعد هجمات 11 سبتمبر 2001م، والتي استهدفت منشآت أو وسائل ملاحه جوية، برغم ذلك كانت الأسرة الدولية قد زودت نفسها بمجموعة من النصوص الدولية للوقاية، ولقمع الأعمال التي تمس سلامة هذه الملاحه، والبروتوكول الملحق بها لسنة 1988م، حيث عملت هذه الأدوات على تأمين حد أدنى من السلامة والأمان للمسافرين ولل منشآت المتعلقة بالملاحه الجوية، وكانت الإتفاقية الأوروبية لقمع الإرهاب لسنة 1977م و الإتفاقية العربية لسنة 1988م⁽ⁱⁱⁱ⁾، قد جرمتا هذه الطائفة من الأفعال، إلا أن هجمات 11 سبتمبر سجلت تحولا في طبيعة الهدف، حيث أصبحت الطائرات قنابل بشرية استهدفت بها معالم مهمة في الولايات المتحدة، زيادة على تسببها قتل وإلحاق الأذى بآلاف الضحايا الأبرياء.

الطائرات المدنية والتهديدات المعاصرة :

تعتبر الأعمال الإرهابية المتعلقة بالطائرات أيضا مرحلة جديدة يدخلها الإرهاب الجوي، والذي كان في معظم صورته يهدف إلى الضغط على جهة معينة من أجل تحقيق هدف ما، والذي أصبح وسيلة إنتقام لا حدود لها من الولايات المتحدة الأمريكية^(iv)، وعاملا في إعلان عالمي على حرب عالمية ضد الإرهاب، حتى بات السؤال الذي يلح باستمرار و يبحث عن إجابة شافية يتمحور حول مستقبل النقل الجوي، وهل سيبقى الخوف قدر كل راكب طائرة مدنية، عندما يتم اختطافه مع بقية المسافرين وتحويلهم إلى ورقة مفاوضات وأداة مساومات، أحد احتمالاتها تحويلهم كسلاح مدمر ضد منشآت إستراتيجية و هل هناك آليات و تدابير في الأفق وعلى المدى القريب في قمع ظاهرة الإرهاب الجوي؟، وما هي الوسائل والآليات لمكافحة الإرهاب الجوي وما هي الجهود الدولية والإقليمية المبذولة للحد من هذه الظاهرة الخطيرة؟.

وعلى الرغم من الاتفاقيات الدولية المتعددة التي تحارب الأفعال غير المشروعة ضد الطيران المدني الدولي، فإنها تبقى غير كافية لردع الأعمال المحلة بأمن وسلامة الملاحه الجوية، وهذا ما ركزت عليه الحكومات منذ فترة طويلة، فزادت الإجراءات الأمنية على مستوى مطاراتها وعلى متن طائراتها، حيث زودت هذه الأخيرة بعناصر أمن لتأمين الحماية للركاب، إلا أن الإرهاب مازال قادرا على التكيف مع التشديدات الأمنية الكثيرة، ويعد ما جرى في الولايات المتحدة الأمريكية في 11 سبتمبر 2001م^(v) خير مثال للقدرة على هذا التكيف، حيث إستطاعت أربعة مجموعات من عناصر (القاعدة) أن تفجر هذه المركبات متخذة إياها قنابل بشرية.

الإرهاب الجوي مقارنة معرفية :

تعتبر صناعة الطيران من أهم نتائج التي زادت من عملية التواصل بين أفراد المجتمع الدولي، وكسر لحاجة المكان وحدود الزمان، التي لم يكن يحلم الإنسان يوماً ما أن يتجاوزها وما نتج على ذلك من إزدهار التجارة الدولية، والصناعة التي أدت إلى الإنفتاح الاقتصادي على كل الإقتصاديات الدولية، ربما كانت الطائرات المدنية أحد العوامل الرئيسية التي شكلت العالم اليوم، الذي لم يهدأ، بل إن سمة الصراعات أضحت الميزة الغالبة في العلاقات الدولية، وكان أمن الطائرات أحد مجالات الصراع والمقايسة، لكن هذا الميدان إمتدت إليه مخالب العمليات الإرهابية، كما وصل إليه نفوذ الدول الداعمة للإرهاب.

وعليه يعد خطف الطائرات و تغيير مسارها و الاعتداء على سلامة الطيران والأشخاص نوعاً من الجرائم الخطيرة، التي تمس بسلامة قطاع النقل الجوي، حيث تعتمد على القوة وزرع الرعب والعنف، وهو ما يستدل من المادة 11 من إتفاقية طوكيو الموقعة سنة 1963م، والخاصة بشأن الجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات، حيث يشترط أن تكون هذه الجريمة مقترنة بإستعمال القوة أو التهديد بإستعمالها، وهذا ما أشارت إليه إتفاقية طوكيو على أن أي شخص على متن الطائرة وهي في حالة طيران يقوم بغير حق مشروع بالقوة أو التهديد بإستعمالها، فخاطفو الطائرات يطلق عليهم أيضاً قراصنة الجو، وتطورت هذه الظاهرة كإحدى أخطر صور العمليات الإرهابية بتطور أساليب تنفيذها من أسلوب زرع المتفجرات و الوسائل المغمومة، وصولاً إلى إستخدام الطائرات المدنية كصواريخ ضد أهداف إستراتيجية ومنشآت حساسة، كما في أحداث واشنطن ونيويورك في سبتمبر 2001م^(vi)، وقبلها في تفجير طائرة (بان أمريكي) في ديسمبر عام 1988م وتفجير (مركز التجارة العالمي) في نيويورك في 26 فيفري 1993م، وحادث تفجير (المبنى الفيدرالي) في أوكلاهوما سيتي في 19 أبريل عام 1995م، وقد ساهم التطور التكنولوجي والعلمي في تطوير وسائل تنفيذها والتقنيات المستخدمة في تعزيز ظاهرة الإرهاب الجوي.

والملاحظ أن ما حدث يوم الثلاثاء الأسود في 11 سبتمبر 2001م، لم يكن أمراً عابراً في تاريخ الولايات المتحدة، ولا في العالم و مازالت آثار تلك الهجمات تأخذ بركاب الأحداث المتتالية حتى بعد مرور سنوات عديدة من الحروب المتوالية، بدءاً من أفغانستان ومروراً بالعراق والقوغاز والصومال، وهذا ما جعل المفاجأة أكبر وأشد إيلاماً، فالمفجرون الـ 19 كانوا يتحركون بسلاسة تحت أعين المخابرات الدولية وبعضهم كان مطلوباً من الأجهزة الأمريكية، لم يكشف المواطن الأمريكي إلا في ذلك اليوم مدى هشاشة القوة العظمى التي يفخرون بها.

وفي هذا المجال، يعد ما تعرضت إليه الولايات المتحدة كارثة بشرية ضحاياها بالآلاف، وخسائر مادية فادحة، ربما يكون من الصعوبة أن تتحملها دول أخرى خلاف الولايات المتحدة، كانت الطائرات المدنية هي الرصاصة التي إصابتها، لذا فالطائرات أصبحت بمثابة قنابل موقوتة ينبغي توخي الحذر في التعامل معها، لتجنب أخطارها وأثارها التي كانت في الماضي في مجملها ذات علاقة بالمسافرين.

لقد أجبرت أهمية حركة الطيران المدني الدولي الدول إلى تحمل أضعاف الأموال المنفقة في إنشاء المطارات و الهيئات والملاحق التابعة لها، وإذا ما حدثت كارثة تفجير أو تدمير تكون الطائرات المدنية قنابل موقوتة فيها، لذلك يجب دراسة ظاهرة الإرهاب الجوي في جانبه الإستباقي والوقائي والردعي من منظور إستراتيجي، تتوازن فيه المتغيرات الاقتصادية والسياسية ويتم فيه التركيز على أسلوب إدارة الأزمات في معالجة القضايا الأمنية في هذا المجال الحساس والخطير بعيداً عن المصالح والمطامع ...

ولعل العامل الرئيسي في خضوع الطيارين في الطائرات الأمريكية لإدارة الإرهابيين، وتحاشي الموت الذي يقترب منهم بسرعة الطائرة ذاتها، هو وصول الإرهابيين إلى القيادة التي تحول أجهزة التحكم في وجهة السرعة والارتفاع عن سطح الأرض، لذلك تمكن الإرهابيون من السيطرة الجسدية على طاقم الطائرة، وبالتالي

التحكم في مسارها، ومن المؤكد بأن هجمات الحادي عشر من سبتمبر^(vii)، إنعكست أثارها على مختلف جوانب الحياة في معظم دول العالم، وبالأخص الجانب الاقتصادي الذي كان أكثرها تأثراً.

والجدير بالملاحظة أن التغيير الجذري في المفهوم والوسائل بين الإرهاب والإرهاب الجوي، الذي كان منذ زمن الأمر مقتصرًا على خطف الطائرات، ثم التفاوض على مطالب معينة يعتبرها الخاطفون مشروعًا، وكانت المسألة تقتصر على ترك الركاب رهينة أثناء عمليات التفاوض مع السلطة وبالطبع لم تكن الأمور سهلة بسبب الرعب الذي رافقها قد تطور أمره عندما عمد البعض إلى تسريب قنابل موقوتة ضمن الأمتعة، وأدى الأمر بالطبع إلى انفجار الطائرة على العارض وسقوط ضحايا أبرياء.

وقد وضعت منظمة الطيران المدني الدولية من القواعد القانونية، بما يهدف إلى تلبية الحاجة الملحة إلى حماية حركة الطيران المدني وتأمين سلامتها، من خلال مجموعة من الاتفاقيات الدولية، مثل اتفاقية طوكيو في 1963/9/14، واتفاقية لاهاي في 1970/12/16، واتفاقية مونتريال في 1971/9/13.

وهناك من شروط التي يجب أن تتوفر لإمكانية القول بأن فعلاً معيناً يعد دالاً على أن ما حدث هو اختطاف للطائرات وهي كالآتي:

- 1- أن يكون الفعل غير مشروع، بمعنى صدوره من غير ذي صفة، فليس من حق أي شخص أن يفرض رقابته على طائرة، أو يوجه أوامر أو تعليمات إلى قائد الطائرة، وإلا اعتبر معتدياً، مما يعرضه للمساءلة الجنائية حسبما يرتكب من أفعال.
- 2- استخدام القوة أو التهديد باستخدامها، أي استخدام القوة يعني استعمال كل وسائل القوة المادية والعنف، من أجل إرغام قائد الطائرة على الإذعان لطلبات الخاطفين.
- 3- أن يقع هذا الفعل على متن طائرة، وهذا ما نصت عليه اتفاقية طوكيو ولاهاي، وتضمنته التشريعات الداخلية التي اشترطت تواجد الفاعل الأصلي على متن وسيلة النقل.^(viii)
- 4- أن يقع هذا الفعل أثناء الطيران، وقد نصت المادة الثالثة من الفقرة الأولى من اتفاقية طوكيو على أن الطائرة تعتبر في حالة طيران منذ اللحظة التي يتم تشغيل قوة المحرك لإقلاع الطائرة حتى اللحظة التي تنتهي فيها من قطع ممر الهبوط.

وعلى العموم فإن دراسة ظاهرة الإرهاب الجوي يتمتع بأهمية عملية ونظرية، من خلال مكافحة هذه الظاهرة، بعدما استعصى علاجها والتصدي لها، وتكاثرت عملياتها الإرهابية على نحو أخذ يهدد سلامة المواصلات الدولية. وأمن الطيران المدني، ما يجعلها عرضة لأنواع كثيرة من الأخطار والتهديدات سواء المباشرة منها أو الغير مباشرة، أما بالنسبة للتهديدات المباشرة فإن الإرهاب الجوي يؤدي إلى إزهاق أرواح الأبرياء، وتعطيل حركة النقل الجوي، وبالنسبة للتهديدات غير المباشرة فإن الإرهاب الجوي يؤدي إلى قلة الإقبال للناس وعزوفهم على السفر عن طريق الجو، مما يؤثر سلباً على نشاط شركات الخطوط الجوية، وبالتالي حركة النشاط التجاري والاقتصادي.

ولاشك أن ما حصل ليلة الميلاد عام 2009 في سماء (ديترويت) في الولايات المتحدة الأمريكية، كان خطراً للغاية وشاءت الأقدار أن يفشل تفجير طائرة كبيرة في السماء، والفضل يعود لجرأة المسافرين وفشل انفجار العبوة الناسفة في اللباس الداخلي لمواطن نيجيري، يدعى عمر فاروق عبد المطلب، وكانت الطائرة تقل على متنها 278 مسافراً، ويبدو من التحقيقات إن المحاولة كانت تجربة لأسلوب جديد منوي إعتماده من الإنتحاريين.

وأقر مدير الاستخبارات الأمريكية آنذاك (مايكل لايتير) أمام الكونغرس أن محاولة تفجير الطائرة المتجهة من أمستردام إلى ديترويت يوم 25 ديسمبر 2009م يعكس نتيجة الفشل الجماعي في التصدي لهذه الظاهرة .

والجدير بالذكر، أن السنوات الأخيرة قد شهدت عدة محاولات لتفجير طائرات أو خطفها، لاستعمالها كسلاح يحدث أضرارا كبيرة لدى اصطدامها بأهداف معينة ومنقاة، ومن أهم عمليات الإرهاب الجوي التي استهدفت طائرات أمريكية أو بريطانية ونسبت في أغلبها للقاعدة نذكر ما يلي :

- أعلنت السلطات الأمريكية سنة 1994م تقول أن مجموعة بزعامة خالد شيخ محمد الذي أعتبر لاحقا من أبرز أعضاء تنظيم القاعدة ،وضعت مخططا لتفجير حوالي 12 طائرة في السماء، وهوما سمي بعملية (بوجنيكا) التي كانت تستهدف أيضا تفجير طائرة ركاب أمريكية فوق المحيط الهادي، وتم إبطال العملية عندما دهمت السلطات الأمنية الفلسطينية مسكن المخططين في العاصمة مانيل.
- في قام 19 شخصا من أعضاء تنظيم القاعدة 11سبتمبر 2001م باختطاف أربع طائرات أمريكية، حيث لقي 3000 شخص حتفهم، وعقب تلك التفجيرات التي شكلت البداية لحقبة جديدة في تاريخ العالم ، أعلن الرئيس الأمريكي(جورج بوش الابن) آنذاك حربا عالمية على الإرهاب .
- في إحباط محاولة تفجير طائرة 22 ديسمبر 2001 م من قبل مواطن بريطاني.
- أعلنت السلطات البريطانية في سنة 2003 م أن تنظيم القاعدة خطط لخطف طائرات مغادرة لمطار هيثرو، وإستخدامها لضرب المباني العالمية بلندن .
- ألقت الشرطة البريطانية 10 أوت 2006 م القبض على 21 شخصا إتهمتهم بالتخطيط لتفجير طائرة، تقوم برحلات بين بريطانيا و الولايات المتحدة، باستخدام مادة مصنوعة من السوائل، ما أدى إلى فرض قيود على المواد التي يمكن للمسافر حملها على متن الطائرة.
- ألقى مسؤولون أمريكيون في سنة 2009 م يلقون القبض على مواطن نيجيري، حاول تفجير عبوة ناسفة على الرحلة 253 التابعة لدلتا إيرلاينز الأمريكية.

ومما لا شك فيه، أن استخدام الطائرات المدنية كسلاح تدميري سواء باختطافها و السيطرة عليها أو استعمال تقنيات للتحكم بالطائرة وتوجيهها عن بعد... يعتبر شكلا مرعبا من أشكال الإرهاب الجوي، ووسيلة تدميري كبيرة للطائرات، وهي في حالة طيران بسرعتها الفائقة، وحجمها الكبير وطيرانها فوق الأجواء، يجعل اختيار الأهداف وتوجيهها نحوها أكثر دقة وإستراتيجية.

إن الإرهاب الجوي لم يكن يوما حكرا على دولة دون غيرها، فقد شهدت معظم بلدان العالم حوادث كثيرة، خلال فترات تطور مفهوم خطف الطائرات و القرصنة الجوية، إلى تبلور وانصهار كل هذه المفاهيم أمام التطور التكنولوجي العلمي، واستفادة الإرهابيين من هذا التطور، الذي بات يهدد حركة الملاحة الجوية وحركة التجارة والسياحة العالمية، إضافة إلى المخلفات والآثار السلبية التي تركها في النفوس البشرية، من رعب وعنف ودمار وانتهاك للمواثيق الدولية، ولحق الإنسان في البقاء والعيش.

الجهود الدولية و الإقليمية لمكافحة الإرهاب :

لقد بدأت الدول إزاء تصاعد أعمال الإرهاب والذي تضمن جريمة اختطاف الطائرات المدنية (ix)، وتحويلها إلى سلاح دمار شامل، تعاني من أشد العمليات الإرهابية خطورة ودمارا، وهي التي تمارس في مواجهة الطيران المدني، بإستخدام وسائل وتقنيات العلم الحديث، في سبيل تحقيق أهدافهم الخطيرة.

ومن هذا المنطلق فقد حرص المجتمع الدولي على وضع العديد من الاتفاقيات الإقليمية، وعقد العديد من المؤتمرات والندوات، والتي صدرت عنها قرارات تدين أفعال الإرهاب الجوي، وتدعو الأسرة الدولية إلى التعاون على مكافحتها والقضاء عليها.

ونتيجة تزايد حجم التجارة وذبوع مبادئ حرية تنقل الأفراد ونمو الشركات الدولية للطيران المدني، والثورة العلمية في عالم النقل الجوي، أصبحت وسائل النقل الجوي من المرافق الحيوية، وهو ما أدى إلى تزايد اهتمام المجتمع الدولي بتنظيم استخدام وسائل النقل الجوي، وتحديد مسارها وتقليل الهجمات الإرهابية التي تستهدفها، وهو الأمر الذي دعا الدول إلى حشد جهودها لتحقيق أكبر قدر ممكن من الحماية لعناصر النقل الجوي، من خلال المنظمات الدولية^(x) والإقليمية فضلا عن إلزام الدول الأعضاء بتطبيق أحكام الاتفاقية .

وتبذل المنظمات الدولية جهدا كبيرا، وتقوم بأدوار متعددة لتحقيق هذه الأهداف المشتركة، من خلال سعيها إلى عقد الاتفاقيات الدولية، وإعداد البرامج و التدابير الوقائية. كما تقوم المنظمات الدولية والإقليمية بتطوير أنشطتها، والتنسيق بين مصالح أعضائها وتوفير الدعم والمساندة لها، حتى تكون قادرة على معالجة الثغرات الأمنية، التي تنفذ من خلالها الهجمات الإرهابية .

وسنتعرض لبيان الجهود التي تبذلها المنظمات الدولية، في مجال محاربة الإرهاب الجوي :

قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة :

أما في نطاق هيئة الأمم المتحدة، فلقد أدرج موضوع تحويل مسار الطائرات بالقوة ضمن جدول أعمال الدورة 24 للجمعية العامة، ودارت مناقشات عديدة حول هذا الموضوع انتهت باتخاذ قرار 12 ديسمبر 1969 تطلب فيه الجمعية العامة من الدول الأعضاء وضع اللوائح و القوانين التي تعاقب بشدة كل أعمال خطف الطائرات المدنية أثناء رحلاتها الجوية ،كذلك يطلب القرار الدول الأعضاء بإدانة ومقاضاة مرتكبي مثل هذه الأعمال .

كما صدرت عن الجمعية العامة للأمم المتحدة بشأن اختطاف الطائرات أو التدخل في النقل الجوي المدني القرار رقم 2645 في 30 نوفمبر 1970 وتضمن إدانة الجمعية العامة دون أي إستثناء. كما شجب القرار الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لغرض احتجاز الرهائن، وحث القرار التي يتم تحويل الطائرة المختطفة إلى إقليمها أن تؤمن رعاية وامن ركابها وملاحيتها وإن تعيد الطائرات وحمولتها إلى الأشخاص الذين لهم الحق في الملكية الشرعية فيها .

ثم توالى القرارات الصادرة من الجمعية العامة تحت مصطلح الإرهاب الدولي، إلا أن هذه القرارات تخلو من أي صفة ملزمة أو قيمة قانونية لأن الجمعية العامة لا تتمتع بصلاحيات إصدار التشريعات وإنما تصدر توصيات في شأن المبادئ العامة في حفظ السلم والأمن الدوليين ،غير أنها تلعب دورا في خلق قاعدة عرفية جديدة.

قرارات مجلس الأمن الدولي:

نتيجة تزايد أعمال العنف الموجهة ضد الملاحة الجوية المدنية و المتمثلة في اختطاف الطائرات ومحاوله تغيير مسارها بالقوة، وقد ترتب على هذه الأعمال الإجرامية تعرض خاصية الأمن للنقل الجوي للاهتزازات، فما هو شعور المسافرين حينما تتعرض الطائرة الذي على متنها لعملية اختطاف، من الصعب تصور عمل إرهابي أكثر رعبا وخطورة من اختطاف مسلح لطائرة مسافرين في حالة طيران^(xi). وبسبب التزايد المستمر لأعمال الإرهاب، ومطالبة بعض الدول باتخاذ التدابير اللازمة لتأمين النقل الجوي، إتخذ مجلس الأمن الدولي في 9 نوفمبر 1970 قرار بشأن اختطاف الطائرات وأي تدخل آخر في النقل الدولي، وتضمن القرار قلق مجلس الأمن البالغ من تهديد حياة المدنيين نتيجة لاختطاف الطائرات.

جهود منظمة الطيران المدني الدولي في مكافحة الإرهاب الجوي :

المنظمة الدولية للطيران المدني الدولي، بمقتضى اتفاقية شيكاغو للطيران المدني المنعقدة في 7 ديسمبر 1944م، وخصص لها الجزء الثاني (المواد 43-66) من الاتفاقية، وبعد تسيير المنظمة مؤقتاً حتى دخول الاتفاقية حيز التنفيذ في 4 أبريل 1947م بدأ العمل بالأجهزة العادية لتحل بذلك مكانة اللجنة الدولية للملاحة الجوية المنشئة بموجب المادة 34 من اتفاقية باريس للملاحة الجوية المنعقدة في 13 أكتوبر 1919. وتتمثل هذه الأهداف في ما يلي:

- تحقيق النمو الأمن والمنظم للطيران المدني الدولي، في جميع أنحاء العالم.
- تشجيع فنون تصميم وتشغيل الطائرات بطريقة آمنة .
- تشجيع تطوير الطرق الجوية والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية.
- تلبية احتياجات شعوب العالم الى نقل جوي يتسم بالأمن والفاعلية.
- تشجيع المنافسة المشروعة القائمة على تقديم خدمة أفضل وأسعار اقل .
- ضمان الاحترام المتبادل بين الدول المتعاقدة .

التنظيم القانوني الدولي في مجال الأمن الجوي للطيران المدني الدولي :

من البديهي، أن الإرهاب الدولي قد ترك آثاراً ومخاطر خطيرة في مختلف العلاقات بين الدول، وكان ومازال عنصراً من العناصر الأساسية التي تدمر التطور الطبيعي للعلاقات الدولية، وقد باتت حركة الطيران المدني ميداناً سهلاً للعمليات الإرهابية، الأمر الذي يمثل عوائق على نشاط الطيران المدني، وصدمة نفسية للركاب .

وتشير الإحصائيات المتوفرة عن الأحداث التي عرفها قطاع الطيران المدني في السنوات، الأخيرة عن مدى ما تحمله في طياتها من مخاطر وتهديدات لسلامة الطيران المدني الدولي و تطوره، رغم الجهود الحثيثة التي قامت بها منظمة الطيران المدني الدولي على المستوى العالمي، لمقاومة وقمع الجرائم والعمليات الإرهابية، التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني، سواء بتوفير الوسائل القانونية التي تلزم الدول بتحريم مثل هذه الأفعال، وإلقاء القبض على الجناة وتقديمهم للمحاكمة وتشديد العقوبة ضدهم، وهكذا نجد أن الأمر كله بات متروكاً الآن لجهود منظمة الأمم المتحدة، للقيام بمزيد من الاتفاقات، بعد أن ألزمت منظمة الطيران المدني الدولية بموضوع صياغة الاتفاقية الدولية الخاصة بمعاقبة وقمع جرائم الخطف والاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية .

أولاً: اتفاقية طوكيو 1963م :

قامت المنظمة الدولية للطيران المدني الدولي، بتوجيه الدعوة لعقد مؤتمر دولي في مدينة طوكيو للنظر في مشروع إتفاقية بشأن الجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات، وقد انعقد المؤتمر تحت إشراف المنظمة الدولية، ووافق على مشروع الاتفاقية بعد إجراء تعديلات وإضافة أحكام أخرى إليها.

وبعد الهدف الأساسي من هذه الاتفاقية محاولة تحديد الوضع القانوني للطائرات المدنية، وتأسيس السلطات القضائية التي تحكم أوضاعها، وذلك للسيطرة على الجرائم التي قد تقع على متن الطائرات، وهي في حالة

طيران، وأيضا تحديد السلطات القانونية التي تمنح لقائدها بالنسبة للطائرة ذاتها، أو بالنسبة لركابها أثناء طيرانها (xii).

كما بينت اتفاقية طوكيو، ماهية الجرائم التي تهدد أمن وسلامة الطائرات، وأرست العديد من المبادئ والإجراءات المهمة في هذا الشأن^(xiii)، وتضمنت تحديد مجال تطبيق الاتفاقية والاختصاص القضائي وسلطات قائد الطائرة وسلطات الدولة وإلتزاماتها، فإن على الدولة المتعاقدة أن تتخذ جميع التدابير المناسبة، لإعادة السيطرة على الطائرة إلى قائدها الشرعي، أو المحافظة على سيطرته عليها^(xiv).

ولقد حددت المادة الأولى والثانية مجال تطبيق الاتفاقية، بفعل الجريمة والشخص الذي يرتكبها، والطائرة التي يقع علي متنها ذلك الفعل أو تلك الجريمة، وقد أنيط بقائد الطائرة ومعاونيه ممارسة السلطة اللازمة للمحافظة على سلامة الطائرة، والأشخاص والأموال الموجودة على متنها، وتطبق هذه الاتفاقية المادة (2/1) على الطائرات التي تحمل جنسية دولة متعاقدة وتكون في حالة طيران^(xv).

وأوضحت المادة الثالثة من الاتفاقية^(xvi) اختصاص دولة تسجيل الطائرة بالمحاكمة على الجرائم والأفعال، التي تقع على متنها، للحيلولة دون إفلات مرتكب هذه الجريمة -أيا كانت جنسيته- من العقاب. كما عالجت هذه المادة قضية توحيد الاختصاص الجنائي، فيما يتعلق بالجرائم والأفعال المرتكبة على متن الطائرة، أثناء تحليقها خارج إقليم تلك الدولة.

ثانيا :اتفاقية لاهاي عام1970م

كما سبق الذكر، ولنتيجة عجز اتفاقية طوكيو عن مواجهة حوادث اختطاف الطائرات، ظهرت الحاجة إلى إبرام اتفاقية جديدة^(xvii) لمواجهة المخاطر، التي تتعرض لها الطائرات والركاب والأموال الموجودة على متنها، ومن أجل ذلك دعت منظمة الطيران المدني، الدول الأعضاء لبحث هذه المشاكل، والعمل على تفعيل أوجه مكافحتها، ووضع الحلول اللازمة لها^(*).

الأفعال الخاصة بالاتفاقية :

حددت المادة الأولى من هذه الإتفاقية الأفعال المجرمة، حيث نصت في المادة الأولى أنه : يرتكب جريمة أي شخص على متن الطائرة في حالة طيران .

أ- يقوم بصورة غير قانونية أو التهديد بالقوة، أو أي شكل آخر من أشكال الإكراه بالإستيلاء على الطائرة، أو محاولة السيطرة عليها .

ب- يكون شريكا الشخص الذي يقوم أو يشرع في إرتكاب أي من هذه الأفعال .

وبالنظر إلى هذه الاتفاقية، نجد أنه، وأن كانت تنص على إعتبار خطف الطائرات جريمة، إلا أنه يؤخذ عليها أنها لم تحدد العقوبة المقررة لهذه الجريمة واكتفت بإلزام الأعضاء .

ثالثا: اتفاقية مونتريال 1971م

نتيجة عجز اتفاقية لاهاي عن مواجهة أعمال العنف والتخريب الموجهة ضد الطائرات، وعجزها عن إدراج نصوص قانونية تتعلق بتوفير الحماية القانونية لركاب الطائرة، من هنا ظهرت الحاجة لوجود إتفاقية جديدة تتعلق بتجريم هذه الأعمال وهذا ما حققته إتفاقية مونتريال.

إهتمت إتفاقية مونتريال لسنة 1971 بقمع أفعال العنف ضد الطائرات^(xviii)، في حالة الطيران وأدخلت مفهوم الطائرة في الخدمة لتسع مجال الحماية، وجرمت أي فعل يترتب عليه تدمير طائرة أو ما يعرضها للخطر أو الإبلاغ بأي معلومات كاذبة تعرض الطائرة للخطر.

وحددت المادة الأولى أنه: يعد مرتكبا لجريمة أي شخص يقوم قصدا وبصورة غير قانونية من تلك الأفعال الموجهة ضد الطائرات.

وتتضمن هذه الأفعال ما يلي :

- 1- إرتكاب عمل من أعمال العنف ضد شخص موجود على متن الطائرة في حالة طيران.
- 2- بتدمير طائرة في الخدمة، و تسبب ضرر يجعلها غير قادرة على الطيران ويعرض سلامتها للخطر.
- 3- بوضع أو التسبب في وضع طائرة في الخدمة بأي وسيلة كانت من شأنها تدمير تلك الطائرة .
- 4- بتدمير منشآت الملاحة الجوية ومرافقها أو التدخل في عملها.
- 5- بتبليغ معلومات يعرف الفاعل أنها كاذبة .

بروتوكول قمع أفعال العنف غير المشروعة بالمطارات لعام 1988م

يتضمن بروتوكول مونتريال تسع مواد بشأن قمع أفعال العنف غير المشروع بالمطارات، التي تخدم الطيران المدني الدولي، وعلى هذا فان هذا البروتوكول يكون مكملا لإتفاقية مونتريال لقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الذي عرف تزايد أعداد القتلى والجرحى الناجمة عن الهجمات الإرهابية بالمطارات الدولية.

ولذلك سعت المنظمة الدولية للطيران المدني إلى إيجاد نظرة شاملة للتعامل مع هذه الجرائم الخطيرة، وأفرزت هذه الجهود عن صدور بروتوكول مونتريال الذي يعد تشريعا لقمع الهجمات الإرهابية ضد الأشخاص في المطارات.

الآليات المناسبة لمكافحة الإرهاب الجوي

شهد قطاع الأمن في الجو للسنوات الأخيرة اهتماما في مجتمع الطيران المدني الدولي، خاصة على مستوى فحص الطائرات وتفشيح الركاب وأمتعتهم قبل الصعود إضافة للمراقبة الأمنية المشددة لمقصورة الركاب .

ونظرا لأخطار الإرهاب الجوي الكثيرة التي تؤثر بصورة ملموسة على النشاط الجوي، إذ بالإضافة إلى الخسائر التي تتكبدها شركات النقل الجوي، اثر هجمات 11 سبتمبر فقد تأثرت بشكل خطير مجموعة من الأنشطة الاقتصادية، سواء التي تتعلق بصورة مباشرة بصناعة الطائرات أو التي تعد إستراتيجية بالنسبة لاقتصاد معظم الدول، وقد دفع هذا الوضع الكارثي لإتخاذ العديد من الإجراءات المناسبة لمكافحة الإرهاب الجوي، ولهذا كان من الواجب أن تؤخذ هذه الإجراءات والآليات قسطا من دراسة هذه الحالة، بصورة خاصة ودقيقة، ومعرفة الأسباب ومحاولة طرح الحلول وإيجاد الآليات الناجعة لمكافحة هذه الظاهرة.

ولهذا إتخذت على صعيد منظمة الطيران المدني الدولي عدة إجراءات أمنية، كما بادرت عدة دول بصفة أحادية وخاصة الولايات المتحدة، وعملت على إضافة مجموعة من الإجراءات قصد إزالة الثغرات والنواقص، وأضافت 20 إجراء جديد خاصة بالمطارات.

وخلال العقدين الأخيرين من القرن العشرين تضاعفت مساحات العمليات الإرهابية ضد الطائرات المدنية، الأمر الذي يدعو إلى مواجهتها وطنيا وإقليميا ودوليا، من خلال تطوير تدابير الأمن على كافة الأصعدة الوطنية والإقليمية والدولية.^{xix}

وقد ساهمت المنظمة الدولية للطيران المدني في تعزيز التعاون الدولي في مجال النقل الجوي، وتوفير الحماية القانونية لمواجهة التهديدات والخسائر التي تلحق بقطاع الطيران المدني، رغم الإيجابيات التي تمخضت عنها جهود المنظمة إلا أن هذه التدابير لم تخلو من أوجه القصور، التي ظهرت خلال العمليات الإرهابية.

فعلى الرغم من كل الجهود الدولية المبذولة في مكافحة الإرهاب الجوي، و الوقاية منه، إلا أنه مع ذلك مازال هذا التهديد قائما وفي تزايد مستمر.

وبالمحصلة، فإن تعزيز التعاون الدولي بين أجهزة الأمن والمخابرات في الدول المختلفة وتكثيف الجهود في تبادل الخبرات والمعلومات فيما بينها، وتسهيل إجراء التعاون القضائي والأمني مما يساهم في سرعة التصدي للإرهاب. يظل من أهم متطلبات الساعة، بالإضافة إلى:

- الاهتمام بتدعيم مقصورة الركاب في كل أنواع الطائرات المدنية بشاشة تلفزيونية مغلقة متصلة بالأقمار الصناعية وأجهزة المراقبة الأرضية .
- إلزام كافة الدول بتطبيق وتطوير قواعد الأمن والإجراءات الوقائية في مجال الشحن الجوي والتفتيش والفحص الأمني للبضائع والحقائب.
- إعطاء مزيد من الاهتمام لخطط التدريب المشترك بين المصالح العاملة في المطار والأجهزة الأمنية، من خلال زيادة التعاون المشترك.
- ضرورة وعي وبقظة طاقم الطائرة، إلى الركاب الذين يغيرون مقاعدهم سواء قبل الإقلاع دون إذن.
- إعطاء الفرصة أمام السلطات الأمنية المختصة، بالتعاون مع المهندسين الاستشاريين، لإبداء رأيهم فيما يتعلق بإدراج الإجراءات الأمنية عند تخطيط وتجهيز الطائرة الجديدة .
- التحليل الدوري والدائم لمستويات التهديد ضد الطيران المدني، وإصدار لوائح وتعليمات إلى شركات الخطوط ومؤسسات الطيران.
- إنشاء وكالة أو جهاز بتطوير إجراءات التأمين، وتدابير الوقاية والأمن الخاصة بالكشف عن أي أمتعة أو مواد خطيرة ممنوع اصطحابها.

الخاتمة

لقد تبين أن ظاهرة الإرهاب الجوي ما تزال إحدى أهم صور العمليات الإرهابية التي عرفها العالم، بالرغم من تطبيق آليات خاصة لمكافحة هذه الظاهرة لاسيما في أمريكا، إلا أن الدول ما تزال متخوفة من ممارسة هذه الجريمة، والقيام بعمليات اختطاف الطائرات، الذي يؤثر سلبا على الركاب الذين ليس لهم ذنبا في أن يكونوا ضحايا هذه الأعمال الإرهابية.

وقد تنجح الحماية القانونية الوقائية والعقابية -التي لا غنى عنها- أو لا تنجح في مواجهة المجرمين العاديين، ولكنها مهما بلغت من التطور والفعالية فإنها ستظل عاجزة عن مواجهة المجرمين السياسيين المستعدين للتضحية، حتى بحياتهم في سبيل تحقيق أغراضهم.

فالاعتداء على سلامة الطيران المدني الدولي، بالنسبة لهم، ما هو إلا وسيلة لبلوغ غاية معينة تعذر الوصول إليها بالوسائل السلمية، وبعبارة أخرى سنتوقف عمليات اختطاف الطائرات حتما بتوقف اختطاف خيرات وممتلكات الشعوب .

الهوامش

- (*) بدأت صناعة الطيران في 17 ديسمبر سنة 1930 بالقرب من كيتي هوك، بولاية كارولينا الشمالية في الولايات المتحدة الأمريكية، ففي ذلك اليوم نجح الإخوان نأورفيلو ويلبر رايت اللذان كان يملكان محلا لصنع الدراجات في القيام بأول رحلة طيران في العالم.
- (i) *staler(imagining numbers :risk; quantification and aviation security) security dialogue 39-2 2008PP*
- (ii) تعددت جرائم خطف الطائرات من بداية الستينيات ،ففي الفترة من 1962-1967 تم اختطاف حوالي 17 طائرة ، وتم الشروع في خطف 12 طائرة اخرى ووقعت هذه الأفعال في امريكا الشمالية ،وفي عام 1968 تم خطف 23 طائرة وتزايدت هذه الظاهرة نبعث ذلك حيث تم اختطاف 80 طائرة في سنة 1969 وحوالي 90 طائرة في سنة 1969.
- (iii) عدا ما استثنته تشريعات الدول المتعاقدة او التي لم تصادق عليها المادة الاولى فقرة 3 من الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لعام 1998م
- (iv) إن الأضرار والأخطار التي أصابت الولايات المتحدة الأمريكية لمنحصر بعند الأرواح البشرية المفقودة وثمان الأبنية المدمرة بل تجاوزت إلى عمق الأسواق المالية وصولا إلى خلق أزمة ثقة لدى المواطن داخل الولايات المتحدة
- (v) تعاني بعض الحكومات خاصة الفقيرة منها البلدان الإفريقية على وجه الخصوص من عدم قدرتها على تزويد مطاراتها بالوسائل الكافية للكشف عن المتفجرات و الأسلحة والسوائل الخطيرة ما يتيح الفرصة لزيادة الثغرات الأمنية .
- (vi) *km SWEET (aviation and airport security terrorism and safety concerns) TORONTO prison prentice hall.*
- (vii) - احمد بن سليمان البدراني ،امن الطائرات ،مقال في مجلة الأمن والحيات ،العدد 233 -ص31.
- (viii) - اتفاقية طوكيو 1963 م لاهاي 1970
- (ix) *M Cherif bassinai –pro legomenon to teroor violence –creightonlawreview –vol 121979-p759*
- (x) *the role of international and rigional organisation in protection air transport elements.*
- (xi) د . عثمان عبد الحكيم –التزام السلامة في النقل الجوي 1983م (دون دار نشر) ص 268.
- (xii) *Edward Mcwhinney –the illegal diversion of air craft and international law-1975p36*
- (xiii) *Nicolas Mateesce matte –traite de droit aériens aeronautique –librarie de la cour dappel et de lordre de avocats 13rue soufflot –paris 1964-p325*
- (xiv) *art 1/4: thes convention shall not apply to aircraft uestd in militay customs or police service.*
- (xv) *art3 :1 the state of regestration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and actes committed on borord.*
- (xvi) *Each contracting state shall take such measures as may be necessary to establish its juridiction as the state of regestration over offences committed on board aircraft registered in such state.*
- (xvii) *the hague convention of 1970 wasintroduced to civil aviation creatinguniformedlegeslation to suppredd instances of unlawfulinterfrence and prosecutepersonsinvolved in the unlawfulseizure of international commercial flights –At the time of the introduction of the convontion in december 1970 the had been a number of instance of hi-jaking commercial lights whereliveswerelost and aircraft and propertydamaged.*

(*) وتتكون اتفاقية لاهاي لعام 1970 من 14 مادة تتناول الجرائم التي تسري عليها الاتفاقية ومجال تطبيقها والاختصاص القضائي وإلزام الدول الأعضاء بالمحاكمة أو التسليم .

(xviii) *convontion of the suppression of unlawfulactsagains the safty of civil aviation*

(xix) مكسوال تايلور – الإرهاب والظواهر الإجرامية الأخرى – أعمال الندوة 50 الخاصة بنشريات مكافحة الإرهاب في الوطن العربي – أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية – ص 30.