

اسم المقال: الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات والعوامل المؤثرة في معدلات جريمة خطف الطائرات

اسم الكاتب: عبيد سيف الطنجي

رابط ثابت: <https://political-encyclopedia.org/index.php/library/8293>

تاريخ الاسترداد: 2026/05/13 15:02 +03

الموسوعة السياسية هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت. لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسية - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسية - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع <https://political-encyclopedia.org/terms-of-use>

مجلة جامعة الشارقة

دورية علمية محكمة

للعلم
القانونية



المجلد 15، العدد 1
رمضان 1439 هـ / يونيو 2018 م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 2616-6526

الجرائم التي تُرتكب ضد الطائرات والعوامل المؤثرة في معدلات جريمة خطف الطائرات

عبيد سيف الطنجي

كلية القانون - جامعة الشارقة

الشارقة - الإمارات العربية المتحدة

تاريخ القبول: 2017-04-24

تاريخ الاستلام: 2017-01-15

ملخص البحث:

تميزت الملاحة الجوية بأمور لا تتوافر في وسائل النقل الأخرى، حيث تضمنت السرعة والأمان، إلا أن الإقبال الزائد على هذه الوسائل جعلها عرضة لمجموعة من الأعمال الإجرامية، التي حاولت المساس بها وجعلتها عرضة للتخريب والاختطاف والتفجير.

وقد تنوعت وتعددت الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات؛ منها الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (اختطاف الطائرات)، وكذلك القرصنة الجوية، وتفجير الطائرات، بالإضافة إلى التعدي على الطائرات عن طريق الأسلحة المتطورة.

كما توافرت مجموعة من العوامل التي ساعدت كثيراً على انتشار مثل هذه الجرائم، منها حالات عدم الاستقرار السياسي، وكذلك ضعف الأجهزة الأمنية في البلدان النامية، وعدم وجود اتفاقات دولية مشتركة تهدف إلى تسليم المجرمين.

وعلى هذا قمنا بتقسيم هذا البحث إلى مبحثين رئيسيين، تناولنا في المبحث الأول من البحث أنواع الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات، وركزنا على عمليات خطف الطائرات وكذلك حالات تفجير الطائرات والقرصنة الجوية.

أما المبحث الثاني من البحث فقد تمحور حول مجموعة العوامل التي تساعد على مثل هذه العمليات الإجرامية ضد الطائرات، والتي تركزت أساساً على حالات عدم الاستقرار السياسي في البلدان النامية، وكذلك حالات ضعف الأجهزة الأمنية في المطارات.

الكلمات الدالة: الطائرة، خطف الطائرات، الجرائم، القرصنة الجوية، تفجير الطائرات.

المقدمة:

تتميز الملاحة الجوية بمزية لا تتوافر في بقية وسائل النقل الأخرى، هذه المزية تتضمن السرعة المقترنة بالأمان. وبسبب هذه المزية فإن الإقبال بدأ يتزايد على استخدام الطائرات، كما أن الجهود بدأت تتضاعف في سبيل تطويرها وتحسين خدماتها إلى الأفضل، إلا أن ازدياد التعامل في استخدام هذه الوسيلة صاحبه ظهور ظاهرة إجرامية تتمثل في الاعتداء على الطائرات وخطفها وتعريض ركابها للآذى.

ومنذ ظهور الطائرات وهي تتعرض للمخاطر والحوادث، سواء من غير عمد أو عن عمد، فتنوعت الجرائم التي ترتكب ضمن الطائرات؛ منها ما يرتكب على متن الطائرة، ومنها ما يرتكب عندما تكون الطائرة رابضة في ارض المطار، وكذلك البعض الآخر من الجرائم التي ترتكب باستخدام الأسلحة والصواريخ، ومن الأمثلة على ذلك:

- تعرض الطائرة لحالات الاختطاف القسري.
- تعرض الطائرة للتفجير، أو لإطلاق نار إما من الجو أو البر أو البحر، فتسقط وتتحطم.
- ضربة جوية أو أرضية للطائرة سواء كانت مقصودة، أو عن طريق الخطأ.
- الاعتراض الجوي من قبل الدفاعات الجوية للدولة المحلق فوقها.⁽¹⁾

كما أن جريمة اختطاف الطائرات من أهم جرائم العصر الحديث، هذه الجرائم لم تكن مألوفة من قبل، وقد ظهرت نتيجة التطور والتقدم في صناعة الطائرات التي أصبحت واحدة من أهم وأبرز وسائل النقل في العالم، ونظراً لاتساعها لمئات المسافرين والتحليق لساعات طويلة في الجو كان من الطبيعي توقع وقوع أفعال قد تشكل جرائم جنائية.

منذ بداية الثلاثينات بدأت في الظهور محاولات للانتقاص من مزايا استخدام الطائرات كوسيلة سريعة وأمنة للانتقال بالتدخل في تغيير مساراتها باستخدام القوة أو التهديد وتحويلها إلى خط سير آخر، وقد ازدادت حوادث اختطاف الطائرات في الآونة الأخيرة حتى أصبحت تشكل ظاهرة خطيرة وحقيقية على المجتمع بشكل عام. ويعد اختطاف الطائرات بالقوة من أهم مواضيع القانون الجنائي الدولي المعاصر والخاص بمكافحة إرهاب الطائرات وخطفها، خاصة وإن هذه الجريمة باتت تهدد أمن واستقرار الأمم لما

(1) الاعتراض الجوي، مناورات تقوم بها طائرات متخصصة، تسمى طائرات اعتراضية أو طائرات مقاتلة، لقطع الطريق على الطائرات المعادية المغيبة وهي في الجو، وتدميرها قبل أن تتمكن من تنفيذ مهامها، الموسوعة العربية، سوريا، ص 722.

تنطوي عليه من مساس بأهم مرافق النقل في العالم.

رغم أثار قِدم جريمة خطف الطائرات إلى أن أثارها لم تكن بالقدر الذي هي عليه الآن من التأثير في مستقبل الأمم والشعوب وذلك ربما يعود إلى سهولة الاتصال والتقدم العلمي فضلاً عن تطور مرافق النقل الجوي عن ذي قبل، الأمر الذي ساعد على انتشار هذه الجريمة وتعاضم أثارها إلى الحد الذي بات يهدد السلم والأمن الدوليين.

مشكلة البحث:

تتحدد مشكلة البحث في العلاقة التي تربط جريمة خطف الطائرات وعدم الوصول إلى الوسائل القانونية التي تساعد في تداركها، والتي تمنع وقوعها، فالعديد من الدول لم تصادق على الاتفاقات المبرمة حول جرائم خطف الطائرات، كما أن البعض الآخر من الدول لا تتمتع بالمادية الكافية اقتصادياً لتطويع مطاراتها بالأجهزة الأمنية الكافية واللازمة لردع حالات خطف الطائرات أو ارتكاب أعمال إجرامية داخل المطارات.

أسئلة البحث:

- ما هي أنواع الجرائم التي تصيب الطائرات.
- ما هي الطرق والأساليب التي يتبعها المجرمون في خطف الطائرات.
- ما هي العوامل المؤثرة في معدلات جريمة اختطاف الطائرات.

أهداف البحث:

يهدف البحث إلى بيان جريمة خطف الطائرات، وكذلك أنواع الجرائم التي تتعرض لها الطائرات والمطارات بشكل عام من الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والقرصنة الجوية وكذلك حالات تفجير الطائرات، كما يهدف البحث أيضاً إلى بيان العوامل التي تؤثر في زيادة معدلات جرائم خطف الطائرات من عدم الاستقرار السياسي في بعض البلدان إلى دعم بعضها الآخر للمنظمات الإرهابية وكذلك ضعف الأجهزة الأمنية في بعض المطارات خصوصاً دول العالم الثالث والدول الفقيرة النامية.

أهمية البحث:

تأتي أهمية البحث نتيجة للمكانة التي يتمتع بها النقل الجوي من كونه عاملاً حيوياً مهماً جداً، كما أن جريمة اختطاف الطائرات بكافة أشكالها وصورها أصبحت متطورة ومتقدمة حتى باتت تهدد السلم والأمن الدوليين، وما يضيفي الأهمية على هذا البحث هو

كون جرائمه تمس المجتمع بأكمله والقوانين الدولية ليست على موقف واحد في تسمية هذه الجرائم وتقسيماتها وترتيب عقوباتها، الأمر الذي يوجب بذل المزيد من الجهود في سبيل إيجاد آلية دولية تضاعف الجهود للوصول إلى قواعد مشتركة تمهد لوضع إستراتيجية فعالة لمكافحة جرائم خطف الطائرات.

منهجية البحث:

اعتمد الباحث على المنهج الوصفي التحليلي في بيان أنواع الجرائم التي تمس الطائرات والمطارات بهدف بيان أنواع هذه الجرائم ووصفها، وكذلك تحليل أسبابها ونتائجها.

المبحث الأول:

أنواع الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات

تعدد الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات من عمليات الخطف والاستيلاء غير المشروع على الطائرات وعمليات القرصنة الجوية والعمليات الإرهابية كتفجير الطائرات وغيرها من الجرائم التي تعرض سلامة الطائرات للخطر، وعلى ذلك قسمنا هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب نبيين من خلالها هذه الجرائم، كما نبين المواجهة الجنائية للمشرع الإماراتي لمثل هذه الجرائم على النحو الآتي:

المطلب الأول: اختطاف الطائرات (الاستيلاء غير المشروع على الطائرات)

على الرغم من أن دولة الإمارات العربية المتحدة صادقت على معاهدة لاهاي سنة 1970 الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات في 9/3/1981 وذلك بمقتضى المرسوم الاتحادي رقم 8 لسنة 1981 إلا أنها لم تجرم هذا الفعل إلا في سنة 1987 حيث قد أورد المشرع الإماراتي جريمة خطف الطائرات في الكتاب الثاني من قانون العقوبات ضمن المادة 228 والتي نصت على أنه: «يعاقب بالسجن المؤبد كل من هاجم طائرة أو سفينة بقصد الاستيلاء عليها أو على بعض البضائع التي تحملها أو بقصد إيذاء واحد أو أكثر ممن فيه أو بقصد تحويل مسارها بغير مقتضى، ويحكم بذات العقوبة إذا وقع الفعل من شخص على متن الطائرة أو السفينة».

وإذا قام الجانب بإعادة الطائرة أو السفينة بعد الاستيلاء عليها مباشرة ولم يكن قد ترتب على فعله الإضرار بها أو بالبضائع التي تحملها أو إيذاء الأشخاص الموجودين عليها، إلى قائدها الشرعي أو من له الحق في حيازتها قانوناً، كانت العقوبة السجن مدة

لا تتجاوز الخمس سنوات.

كما عرفت المادة الأولى من اتفاقية لاهاي جريمة خطف الطائرات بأنها «قيام أي شخص على متن الطائرة وهي في حالة طيران بالاستيلاء عليها بحق غير مشروع كالتهديد بالقوة أو استعمالها، أو باستعمال أي شكل من أشكال العنف والإكراه بهدف الاستيلاء على الطائرة، أو ممارسة سيطرته عليها أو الشروع في ارتكاب أي من هذه الأفعال. كما أن من يشترك في هذه العملية الإجرامية يعتبر مرتكباً أساسياً للجريمة.

وقد شهدت بعض الدول العربية مجموعة من عمليات الاستيلاء على الطائرات، ومنها دولة مصر، حيث شهدت مجموعة من عمليات الاستيلاء على الطائرات ومنها:

- قيام شابيين مصريان بالاستيلاء غير المشروع على طائرة تحت تهديد السلاح، حيث كانت الطائرة متجهة من القاهرة إلى أسوان، فأجبروها على تغيير مسارها إلى السعودية، وبالفعل فقد خضع قائد الطائرة لرغبة الشابين وهبط بالطائرة في مطار (الوجه) العسكري شمال جدة، وكان على الطائرة 30 راكباً بخلاف طاقم الطائرة.

وقد عادت الطائرة إلى القاهرة في نفس اليوم، كما تم حجز المختطفين من قبل السلطات السعودية، وتم إرسالهم إلى مصر حيث قامت السلطات المصرية بمحاكمتهم أمام المحكمة وقد حكم على الأول بالأشغال المؤبدة، أما الثاني فقد حكم عليه بالسجن مدة سبع سنوات⁽¹⁾.

- خطف الطائرة المصرية من طراز إيرباص 320 والتي كان على متنها 55 راكباً و7 من طاقم الطائرة وأحد أفراد الأمن في 29 مارس 2016، حيث كان من المقرر أن تقوم طائرة مصر للطيران رقم MS181 بالإقلاع من مطار برج العرب إلى مطار القاهرة، لكن تم تغيير مسار الطائرة إلى قبرص بطلب من شخص يحمل الجنسية المصرية وتظاهر بأنه يحمل حزاماً ناسفاً، بعد التفاوض مع خاطف الطائرة تم الإفراج عن جميع الرهائن وتبين للجهات الأمنية أن الحزام الذي كان يرتديه الخاطف كان حزاماً مزيفاً مصنوعاً من مواد بلاستيكية، كما تبين أن دوافع الخطف لم تكن إرهابية بقدر ما كانت دوافع شخصية، نظراً لأن طليقة الخاطف كانت تقيم في قبرص وطلب من السلطات القبرصية اللقاء بها.

(1) طه عبر الرحمن زهير، دور الشرطة في مواجهة جريمة خطف الطائرات والسفن، ومنع استخدامها في أعمال إرهابية، أكاديمية الشرطة، 2016، ص 34.

وتعد جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات جرمًا خطيرًا، نظراً لما له من تأثير في تعطيل حركة التجارة الدولية، وسلامة أمن النقل الجوي، ونقل الأشخاص وسرعة تبادل السلع والخدمات، ذلك لأن عملية خطف الطائرة تدمر أهم مزيّتين للنقل الجوي، وهما السرعة والأمان، وقد يترتب على عملية خطف الطائرة وتغيير مسارها إلى جانب تعطيلها كوارث جوية مريعة، حتى لو لم يستخدم الخاطف السلاح فعلاً، بل اكتفى بالتهديد بالسلاح، وفي بعض الحالات قد ينتج عن الحادثة نتائج وخيمة فعلية، فالطائرة قد تزن مائة طن في بعض الرحلات سواء بالثحن أو السفر، وعلى هذا فإن سقوطها على منطقة مأهولة سيكون مدمراً، بالمقابل فإن مثل هذه الطائرات غير مجهزة للهبوط على الماء.

وكذلك إذا ما قام الخاطف بنفسه بقيادة الطائرة مع عدم درايته بمشكلات الهبوط والإقلاع والمطبات الهوائية خاصة عند تغيير حالة الطقس فإن هذه الأمور من شأنها أن تهدد سلامة الركاب والطاقم.

المطلب الثاني: القرصنة الجوية وتفجير الطائرات

تناولت اتفاقية جنيف لعام 1958 تجريم أعمال القرصنة البحرية والجوية، وقد نصت المادة الخامسة عشرة من الاتفاقية على تجريم القرصنة وتعريفها على النحو الآتي:

جريمة خطف الطائرات والسفن هو فعل من أفعال العنف غير المشروع، احتجاز أو أي فعل من أفعال التعرض، يرتكب من أجل تحقيق منافع شخصية ضد:

1. طائرة أو سفينة، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن السفينة أو الطائرة.
2. طائرة أو سفينة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان خارج الحدود الإقليمية لأي دولة.

بالنظر إلى تعريف هذه الجرائم وفق اتفاقية جنيف يتضح لنا أن عملية اختطاف الطائرات تشمل أي عمل من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي فعل من أفعال الاعتداء، أو أن يكون الفعل موجهاً ضد الأشخاص أو الممتلكات على متن الطائرة⁽¹⁾.

ومن أهم التهديدات التي تواجه الطائرات هو الاعتداء عليها بالمتفجرات، نظراً للتهديد الجسيم الذي تحدثه المتفجرات من قتل للأبرياء والأضرار المادية الجسيمة، كما حدث في عام 1949 عندما وضعت سيدة من الفلبين متفجرات بإحدى الطائرات لقتل زوجها الذي

(1) عبدالكريم ابو الفتوح إبراهيم درويش، مكافحة الجرائم ضد الطائرات، الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الاعتداء على الطائرات المدنية بالصواريخ، الاعتداء على المطارات، القاهرة 1998، دار النهضة العربية، ص9.

كان على متن الطائرة، مما أدى إلى موت كل من كانوا على متن الطائرة.

كذلك حادثة لوكيربي 1988 نتيجة تفجيرها وقتل 259 شخصاً كانوا على متنها وكذلك عدد 11 شخصاً من سكان القرية التي سقطت عليها الطائرة.⁽¹⁾

وقد عقدت اتفاقية مونتريال سنة 1971 بغرض توفير الحماية للطائرات ضد التفجير، حيث تناولت المادة 1 والمادة 2 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، حيث نصت على الآتي:

1. يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يرتكب عمداً أو دون وجه حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية:

- أن يقوم بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران إذا كان هذا العمل من شأنه أن يعرض سلامة الطائرة للخطر.
- أن يدمر طائرة في الخدمة أو أن يتلف أو يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن التحليق أو يحتمل أن يعرض سلامتها في حالة الطيران للخطر.
- أن يقوم بأي وسيلة كانت لوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة يحتمل أن يدمر هذه الطائرة أو يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران.
- أن يقوم بالإبلاغ عن معلومات كاذبة؛ معرضاً سلامة الطائرات للخطر.

2. يعد كذلك مرتكباً الجريمة أي شخص يرتكب فعلاً من الفعلين الآتيين:

- يشرع في ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة.
- أن يكون شريكاً لشخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي من تلك الجرائم.

ونظراً للمخاطر التي تتعرض لها الطائرات سواء كانت في حالة طيران أو كانت رابضة في المطار، فقد جرم المشرع الإماراتي هذه الجرائم من خلال قانون الطيران المدني الإماراتي رقم 20 لسنة 1991 في المادة 2/55، وقد نصت المادة على أنه « يعد

(1) بدر عبداللطيف ياقوت، تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2009، ص 122.

الجرائم التي تُرتكب ضد الطائرات والعوامل المؤثرة في معدلات جريمة خطف الطائرات (229-253)

مرتكبا الجريمة أي شخص يرتكب عمداً أو يشرع أو يكون شريكاً أو يشرع في ارتكاب ودون حق مشروع فعلا من الأفعال الآتية:

• أن يستولي على طائرة في الخدمة أو يدمرها أو يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران أو يعرضها للخطر وهي في حالة الطيران.

فالمشرع الإماراتي لم يفرق بين الشخص الذي يرتكب عمداً جريمة خطف الطائرات سواء كان فاعلاً أصلياً أو شريكاً أو يشرع في ارتكاب هذه الجريمة.

كما نصت المادة 16 من القانون رقم 1 لسنة 2004 بشأن الجرائم الإرهابية على أنه: «يعاقب بالسجن المؤبد كل من أتلّف أو عرض عمداً للخطر أو عطل وسيلة من وسائل النقل الجوي أو البري أو المائي أو إحدى منشآت الملاحة الجوية أو البرية أو المائية، أو عرقل الخدمات فيها وكان ذلك بهدف ارتكاب عمل إرهابي. وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا ترتب على الفعل المذكور جرح أو إصابة أي شخص كان داخل الوسيلة أو المنشأة أو خارجها. كما تكون العقوبة الإعدام إذا ترتب على فعل الجاني موت شخص داخل الوسيلة أو المنشأة أو خارجها. ويحكم على الجاني بغرامة تعادل ضعف قيمة الأشياء التي أتلّفها.

كما أن المشرع الإماراتي حاول جاهداً إضفاء المزيد من الحماية على وسائل النقل الجوي كذلك بفرض العقوبة مهما كانت صفة الفاعل.

وركز كثيراً على مسألة سلامة الطيران وذلك من خلال المواقف التي تبناها ضمن مواده القانونية، وذلك عندما ساوى بين الفاعل والشريك سواء تمت الجريمة أو شرع بارتكابها، وذلك حتى لا يقلت المجرم من العقاب.

ونظراً للاهتمام الشديد بالمطارات وإجراءات التأمين والأجهزة الحديثة التي تحد من ظاهرة اختطاف الطائرات، لجأ الإرهابيون إلى وسائل جديدة للتعدي على وسائل النقل الجوية وذلك باستخدام أسلحة محمولة على الكتف والتي يطلق عليها MANPADS والتي انتشرت بعد انتهاء الحرب الباردة.

وقد أدى نجاح استخدام هذه الأسلحة ضد الطائرات في الحرب بين مقاتلين أفغان والاتحاد السوفيتي من عام 1979 إلى 1989 إلى انتشار بيع الأسلحة إلى جماعات إرهابية متطرفة بالعديد من الدول.

وترجع الخطورة إلى أن الطائرات المدنية كبيرة الحجم وغير مجهزة بوسائل الحماية لمثل هذه الاعتداءات من مضادات الصواريخ مما دفع بعض الشركات إلى تزويد بعض الطائرات المدنية بأجهزة دفاعية ضد الصواريخ.

ويذكر بأن أول حادثة لإسقاط طائرة مدنية بصاروخ أرضي كان عام 1973 في السابع عشر من سبتمبر وهي طائرة تابعة لشركة إيرروديسيا AIR ROHODERSIA وكان على متنها 86 راكباً وأسقطت بصاروخ أرضي من جيش زيمبابوي وتوفي 36 راكباً وعدد 4 من الطاقم.⁽¹⁾

وقد وقعت حادثة أخرى لمثل هذه الاعتداءات في أبريل 1984 حيث أسقطت طائرة مدنية فوق العاصمة كيجالي وكان على متنها رئيس دولة رواندا،⁽²⁾ حيث أدت العملية إلى وفاة كل من على متن الطائرة من الطاقم والركاب، وأعقبها بعد ذلك حادثة سقوط طائرة مدنية تابعة لقوات الأمم المتحدة تم إسقاطها فوق أنجولا وقتل تسعة أشخاص كانوا على متنها، أما الحوادث إلى طالت طائرات الشحن بمثل هذه الأسلحة فقد كانت تابعة لشركة DHL من طراز إيرباص A300 لنقل البضائع، وتم إسقاطها بصاروخ قرب مطار بغداد.⁽³⁾

من خلال ما سبق نجد أن هناك العديد من الجرائم التي تطال وسائل النقل الجوية، إلا أن المشرعات والاتفاقات الدولية لم تغفل عن معالجة هذه الحالات والتهديدات التي تطال الطائرات، كما أن المشرع الإماراتي كان حازماً جداً في تعامله مع مثل هذه الجرائم، وقد فرض المزيد من العقوبات التي تفرض على مرتكبي هذه الجرائم، حيث جرم القانون الإماراتي ضمن المادة 15 من القانون الاتحادي رقم 1 لسنة 2004 حيث نصت المادة على أنه « يعاقب بالسجن المؤبد كل من اختطف بأية طريقة وسيلة من وسائل النقل الجوية أو البرية أو المائية بهدف ارتكاب عمل إرهابي».

«كما أن العقوبة تكون بالسجن المؤبد إذا ترتب على الفعل المذكور جرح أو إصابة أي شخص كان داخل الوسيلة أو خارجها، أو قاوم الجاني بالقوة أو العنف السلطات العامة أثناء تأدية وظيفتها في استعادة الوسيلة من سيطرته. وتكون العقوبة الإعدام إذا ترتب على فعل الجاني موت شخص داخل الوسيلة أو خارجها».

(1) تقرير معد بمعرفة وزارة النقل البريطانية TRANCE ، نقلا عن إيهاب سيد العمادي، دور الشرطة في حماية أمن الطيران المدني، مطابع الشرطة، القاهرة 2011، ص 138.

(2) منظمة الطيران المدني الدولي (التهديدات التي تواجه الطيران المدني) الدورة الخامسة والثلاثون، اللجنة التنفيذية، البند 14، أمن الطيران.

(3) بدر عبداللطيف ياقوت، تامين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية، مرجع سابق، ص 127.

المطلب الثالث: المواجهة الجنائية لجرائم خطف الطائرات

تعتبر الطائرة وفقاً لنص المادة رقم (5) من القانون الاتحادي رقم (20) لسنة 1991 مال منقول، ومن ثم تخضع وفقاً للقانون الإماراتي للتصرفات القانونية مثل البيع أو الرهن أو الإيجار أو أي تصرف قانوني آخر، ولكن بعد موافقة السلطة المختصة، ورغم ذلك يبقى مالك الطائرة أو مستثمرها مسئولاً في جميع الأحوال⁽¹⁾.

ويعتبر القانون الاتحادي رقم (20) لسنة 1991م بإصدار قانون الطيران المدني في دولة الإمارات العربية المتحدة، هو مصدر الحماية الأساس لأمن وسلامة الطيران المدني، وتتكامل مصادر الحماية المستلهمة من قانون الطيران المدني لدولة الإمارات مع المواد (من 288 حتى 295) الواردة بالفصل الأول من الباب الرابع من قانون العقوبات الاتحادي رقم 3 لسنة 1987، تحت عنوان الاعتداء على سلامة وسائل المواصلات والمرافق العامة.

ويدعم مظاهر هذه الحماية ما أورده المشرع الإماراتي بنص المادة رقم (348) من قانون العقوبات الاتحادي الذي يجرم ويعاقب بموجبها بعقوبة الحبس والغرامة أو بإحداهما على كل من ارتكب عمداً فعلاً من شأنه تعريض حياة الناس أو صحتهم أو أمنهم أو حرياتهم للخطر.

وإيماناً من المشرع الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة بضرورة توفير الحماية اللازمة للطائرة كوسيلة حيوية من وسائل النقل الجوي فقد أصدر القانون الاتحادي رقم 3 لسنة 1987 متضمناً النص على الجرائم التي من شأنها المساس بسلامة الطائرة، وما تحويه من أشخاص وبضائع وبيان العقوبة المترتبة على ارتكابها، فقد نصت المادة 288 من قانون العقوبات الاتحادي رقم 3 لسنة 1987 وتعديلاته لدولة الإمارات العربية المتحدة على أنه « يعاقب بالسجن المؤبد كل من هاجم طائرة أو سفينة بقصد الاستيلاء عليها أو على كل أو بعض البضائع التي تحملها أو بقصد إيذاء واحد أو أكثر ممن فيها أو بقصد تحويل مسارها بغير مقتضى، ويحكم بذات العقوبة إذا وقع الفعل من شخص متواجد على متن الطائرة أو السفينة.

وإذا قام الجاني بإعادة الطائرة أو السفينة بعد الاستيلاء عليها مباشرة ولم يكن قد ترتب على فعله الإضرار بها أو بالبضائع التي تحملها أو إيذاء الأشخاص الموجودين عليها إلى قائدتها الشرعي أو من له الحق في حيازتها قانوناً، كانت العقوبة السجن مدة لا تتجاوز الخمس سنوات.

(1) المادة رقم 5 من القانون الاتحادي الإماراتي رقم 20 لسنة 1991.

يتضح من ذلك أن المشرع الإماراتي عمل على توفير الحماية للطائرة وما تحمله من أشخاص وبضائع، فقتناول بالتجريم والتأنيب كل من يهاجم الطائرة بقصد الاستيلاء عليها أو على كل أو بعض ما تحمله من بضائع، وامتد التجريم كذلك في حالة إذا ما قصد الجاني إيذاء الأشخاص أو تحويل مسار الطائرة وذلك دون مقتضى.

وقد عمد المشرع الإماراتي إلى تخفيف العقاب على الجاني في حالة قيامه بإعادة الطائرة بعد الاستيلاء عليها ولم يكن قد ترتب على فعله الإضرار بالطائرة أو بالبضائع التي تحملها أو الأشخاص الموجودين عليها إلى قاندها الشرعي أو إلى من له الحق في حيازتها قانوناً، حيث تكون العقوبة السجن مدة لا تتجاوز خمس سنوات.

كذلك لم يقتصر المشرع نطاق التجريم على من قام بالاستيلاء الفعلي على الطائرة، إذ جرم كل سلوك غير مشروع من شأنه تعريض سلامة الطائرة للخطر، إذ نص في المادة 289 على أن يعاقب بالسجن المؤقت كل من عرض عمداً للخطر بأية طريقة كانت سلامة سفينة أو طائرة أو أية وسيلة من وسائل النقل العام، وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا نجم عن الفعل حدوث كارثة لشيء ما.

ونظراً للمخاطر التي تتعرض لها الطائرات سواء كانت في حالة طيران أو كانت رابضة في المطار، فقد جرم المشرع الإماراتي هذه الجرائم من خلال قانون الطيران المدني الإماراتي رقم 20 لسنة 1991 في المادة 2/55، وقد نصت المادة على أنه «يعد مرتكباً للجريمة أي شخص يرتكب عمداً أو يشرع أو يكون شريكاً أو يشرع في ارتكاب ودون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية:

• أن يستولي على طائرة في الخدمة أو يدمرها أو يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران أو يعرض سلامتها وهي في حالة الطيران للخطر.

فالمشرع الإماراتي لم يفرق بين الشخص الذي يرتكب عمداً جريمة خطف الطائرات سواء كان فاعلاً أصلياً أو شريكاً أو يشرع في ارتكاب هذه الجريمة.

كما نصت المادة 16 من القانون رقم 1 لسنة 2004 بشأن الجرائم الإرهابية على أنه: «يعاقب بالسجن المؤبد كل من أتلّف أو عرض عمداً للخطر أو عطل وسيلة من وسائل النقل الجوي أو البري أو المائي أو إحدى منشآت الملاحة الجوية أو البرية أو المائية، أو عرقل الخدمات فيها وكان ذلك بهدف ارتكاب عمل إرهابي. وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا ترتب على الفعل المذكور جرح أو إصابة أي شخص كان داخل الوسيلة أو المنشأة أو خارجها. كما تكون العقوبة الإعدام إذا ترتب على فعل الجاني موت شخص داخل الوسيلة أو المنشأة أو خارجها. ويحكم على الجاني بغرامة تعادل ضعف قيمة الأشياء التي أتلّفها.

الجرائم التي تُرتكب ضد الطائرات والعوامل المؤثرة في معدلات جريمة خطف الطائرات (229-253)

كما أن المشرع الإماراتي حاول جاهداً إضفاء المزيد من الحماية على وسائل النقل الجوي كذلك بفرض العقوبة مهما كانت صفة الفاعل.

وركز كثيراً على مسألة سلامة الطيران وذلك من خلال المواقف التي تبناها ضمن مواد القانونيّة، وذلك عندما ساوى بين الفاعل والشريك سواء تمت الجريمة أو شرع بارتكابها، وذلك حتى لا يقلت المجرم من العقاب.

ورغبة من المشرع الاتحادي الإماراتي في إضفاء المزيد من الحماية على الطائرة، فقد جرم كل ما من شأنه تعطيل سيرها أو تعريض الأشخاص المتواجدين على متنها للخطر، وقد نصت المادة 292 من قانون العقوبات الاتحادي رقم 3 لسنة 1987 وتعديلاته على أنه « يعاقب بالحبس وبالغرامة أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من تسبب بخطئه في حصول حادث لإحدى وسائل المواصلات العامة المائيّة أو الجويّة أو البريّة من شأنه تعطيل سيرها أو تعريض حياة الأشخاص للخطر، وتكون العقوبة السجن إذا نجم عن الفعل حدوث كارثة.

نخلص من ما سبق أن المشرع الاتحادي قد عمد إلى تجريم كل ما من شأنه المساس بأمن وسلامة الطائرة وما تحمله من أشخاص وبضائع، كما شدد العقاب في حالة ما إذا نجم عن السلوك غير المشروع كارثة، وما ذلك إلا بهدف حماية الطائرة وما تحمله من أشخاص أو بضائع.

المبحث الثاني:

العوامل المؤثرة في معدلات جريمة اختطاف الطائرات

أن من العوامل المؤثرة في معدلات جريمة اختطاف الطائرات اختلفت وتنوعت، فمنها ما ارتبط بحالات عدم الاستقرار السياسي، ومنها ما تمحور ضعف الإجراءات الأمنية، وكذلك قصور المواجهة الدولية في مجال تسليم خاطفي الطائرات، بالإضافة دعم بعض الدول للمنظمات الإرهابية. وعلى هذا قسمنا هذا المبحث إلى أربع مطالب رئيسية على النحو الآتي:

المطلب الأول: عدم الاستقرار السياسي

إن الحالات السياسية التي تسود الدول بشكل خاص والمجتمع الدولي بشكل عام تؤثر بشكل كبير في معدلات جرائم خطف الطائرات، حيث نجد أن الاضطرابات الداخلية في دولة ما تزيد من احتمال وقوع حالات جرائم الخطف والتفجير ضد الطائرات، حيث تقوم

المنظمات الإرهابية الداخلية والخارجية التي يتم استئجارها لهذا الغرض بالقيام بالعمليات الإرهابية، ومن أقرب الأمثلة التي تدل على مثل هذه الحالات قيام العصابات المسلحة بکولومبيا بتهديد الحكومة بخطف الطائرات في حال التعرض لنشاطها، وقد تم بالفعل ارتكاب مجموعة من الأعمال الإرهابية المختلفة مثل اغتالات الوزراء والقضاة وتفجير المباني الحكومية والصحف الإعلامية الرسمية، حينما قامت الحكومة الكولومبية بتكثيف نشاطها ضد عصابات المخدرات. ونتيجة لعدم الاستقرار السياسي في بعض الدول والنتائج من اضطرابات داخلية؛ وقعت العديد من الحوادث، وذلك بهدف الضغط على حكومات تلك الدول، سواء لأسباب عرقية داخل دولة ما أو نتيجة لسياساتها الاقتصادية والإعلامية الداخلية⁽¹⁾.

ومن الحالات التي وقعت فيها جرائم خطف الطائرات نتيجة للأوضاع السياسية في البلاد خطف الطائرة الهندية في الثلاثين من كانون الثاني 1971 حيث قام بعملية الخطف شخصان ينتميان إلى الجبهة الوطنية لتحرير كشمير وإرغامها على الهبوط في مطار لاهور بباكستان، وقد تم تفجير الطائرة بعد إخلاء الركاب حينما رفضت الحكومة الهندية الاستجابة لمطالبهما وهي الإفراج عن المعتقلين السياسيين الكشميريين⁽²⁾.

وفي 22/5/1982 قام شخص باختطاف طائرة فلبينية وعلى متنها 134 راكباً أثناء رحلتها من العاصمة مانبلا وأجبرها على الهبوط في مدينة سيبو، وقد طالب الحكومة بإلغاء القيود المفروضة على تصدير السكر وجوز الهند وزيادة مرتبات المدرسين وإنهاء الرقابة على الصحافة والإعلام.

من خلال هذه الحوادث يتبين لنا أنها حدثت بسبب عدم وجود الاستقرار السياسي داخل الدولة، حيث أن الدول التي تعاني من اضطرابات سياسية تكون دائماً مهددة بمثل هذه الحالات، كما أن الدول التي ترغب شعوبها في الانفصال عن الدولة (أقاليم داخلية) أو الانضمام إلى دولة أخرى تكون أيضاً معرضة بشكل كبير إلى حوادث خطف الطائرات.

حيث نجد من مثال الطائرة الهندية أن قيام الجبهة الوطنية لتحرير كشمير والمتمثلة في أهالي كشمير قد يكونون السبب وراء العديد من مثل هذه الحوادث، بسبب رغبتهم في الانفصال عن الحكومة. كما أن الدول التي تفرض بعض السياسات الديكتاتورية وتخلق شعوراً بعدم الرضا من قبل المواطنين نتيجة لسياساتها الاقتصادية والإعلامية فتكون أكثر عرضة لحوادث الإرهاب بشكل عام.

(1) نبيل احمد حلمي، الإرهاب الدولي وفقاً لقواعد القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1977.

(2) هيثم الناصري، خطف الطائرات دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، الطبعة الثانية، بيروت 1988، ص 69.

أما على الصعيد الخارجي فإن تحقيق الاستقرار السياسي للدولة أيضاً يؤدي إلى تقليل معدلات حوادث الاختطاف، حيث نجد أنه في الدول التي تعاني من حروب خارجية أو تعمل على تشجيع ودعم المنظمات الإرهابية يكون احتمال خطف طائراتها أكبر بكثير من غيرها من الدول المسالمة أو التي تعمل بسياسة الحياد وعدم التدخل في شؤون الدول الأخرى.

نستنتج من كل ما سبق أن عامل الاستقرار السياسي له دور كبير جداً في معدلات الجرائم التي تطال الطائرات وإن هناك عملية طردية بين الاستقرار السياسي والجريمة.

المطلب الثاني: ضعف الإجراءات الأمنية في المطارات

إن ضعف الإجراءات الأمنية في المطارات يشكل العامل الأبرز في جرائم خطف الطائرات، وقبل بيان الإجراءات المتبعة والحلقات الأمنية التي تضعها الدول لحماية وسلامة مطاراتها سنتطرق في البداية على عملية صعود الخاطفين إلى الطائرات والمواد التي قد يدخلها الخاطفون إلى الطائرة وكذلك الأساليب التي يلجؤون إليها لإيصال الأسلحة إلى الطائرة.

الفرع الأول: أدوات وأساليب الخاطفين وطريقة صعودهم إلى الطائرة

1 - عملية الصعود إلى الطائرة:

إن عملية صعود المختطفين إلى الطائرة قد تتحقق بإحدى الوسائل، فقد يمكن للخطاف أن يتمكن من الصعود على متن الطائرة إذا استطاع التسلل من خلال اختراق إجراءات الأمن المتبعة في الميناء الجوي، باتباع أساليب غير مشروعة ودون اكتشاف أمره أو اتخاذ أية إجراءات إضافية مضادة من السلطات المعنية، ثم إقلاع الطائرة وهو على متنها وبين ركابها.

أو قد يستخدم الخطاف وسيلة أخرى للصعود على متن الطائرة، كالصعود بأسلوب مشروع من خلال المرور بالإجراءات الأمنية العادية في الميناء الجوي دون أن تتمكن السلطات المعنية من افتضاح أمره أو التعرف على غرضه.

كما يعتبر وجود الرهائن على متن الطائرة أمراً جوهرياً لجريمة الاختطاف في نفس الخطاف، فهذا الوجود يؤدي إلى تحقيق التأثير في قائد الطائرة وخضوعه للمختطف وتنفيذ طلباته. وقد يلجأ الخاطف إلى القيام باحتجاز أحد المضيفين واقتياده تحت تهديد السلاح إلى غرفة القيادة بشكل احترافي، مستهدفاً بذلك السيطرة على قائد الطائرة وملاحيتها⁽¹⁾.

(1) هيثم الناصري، خطف الطائرات، دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية، مرجع سابق، ص 20.

يلجأ الخاطف في بعض الأحيان إلى أساليب أخرى بهدف الاستيلاء على الطائرة، حيث يتوجه إلى دورة المياه في الطائرة، ويقوم بالكتابة على المرآة باستعمال أي وسيلة تصلح للكتابة (احمر شفاه مثلاً)، وتتضمن العبارة المكتوبة تهديداً موجهاً إلى قائد الطائرة بتغيير مسارها إلى الوجهة التي يحددها في تهديده، وينذر بتفجير الطائرة إذا لم يتم الاستجابة لمطالبه، وفي استخدام هذا الأسلوب يعمد الخاطف بأي وسيلة كانت إلى إتاحة الفرصة لأحد المسؤولين بالطائرة لكي يطلع على التهديد، وذلك بطبيعة الحال دون الكشف عن هويته أو عن شخصيته.

فإذا تحقق الهدف الأول للخطاف بالوصول إلى غرفة القيادة في الطائرة فإنه على الفور يهدد قائدها ويأمره بتوجيه الطائرة إلى الوجهة التي يرغب بها، ومن الواضح هنا أن رباطة جأش قائد الطائرة خاصة ومعاونيه بصفة عامة أمر مهم جداً حتى لا تتعرض الطائرة للخطر أو حتى لا يزداد الوضع تازماً، وعلى قائد الطائرة أن يتجه بالطائرة إلى الوجهة المطلوبة، كما عليه أن يقوم بالاتصال ببرج المراقبة في مطار الدولة المطلوبة، بهدف الهبوط اضطرارياً موضعاً الظروف التي تتعرض لها الطائرة.

وإذا كان اختطاف الطائرة يثير المشاكل بالنسبة لقائدها وركابها، وللدولة التي تحمل الدولة جنسيتها، فإنها كذلك تثير نوعاً من الاضطراب والقلق في الدولة التي سمحت للطائرة بالهبوط في إحدى موانئها الجوية، وتبدأ لحظات الاضطراب والقلق منذ اللحظة التي يعلن فيها موافقة هذه الدولة على هبوط الطائرة، فيتم اتخاذ ترتيبات أمنية قصوى في المطار والمناطق المحيطة به، فعلى سبيل المثال تكون سيارات الإطفاء بالمطار على أهبة الاستعداد والعديد من القوات لتأمين المنطقة المحيطة بالمكان المخصص لهبوط الطائرة.

وعادة يخص مكان الهبوط بعيداً عن مباني المطار الرئيسة ويمنع نهائياً الاقتراب من هذا المكان، هذا بالإضافة إلى ما تتوقعه سلطات هذه الدولة التي هبطت فيها الطائرة، ومن إسهامها بدور في عملية التفاوض مع المختطفين، حيث يمارس المختطفون ضغوطهم ومساوماتهم على حياة الرهائن من أجل الرضوخ لمطالبهم.

جريمة اختطاف الطائرات قد تكون بواسطة مجموعة من الأشخاص أو قد يكون شخص واحد هو من يقوم بالجريمة، وإذا كان من يقوم بعملية الاختطاف هم مجموعة فإنه في هذه الحالة سيكونون مجموعة مدربة جداً على هذه الأساليب الإجرامية، حيث سيقوم كل واحد من المجموعة بدوره في الخطة المعدة سابقاً، وعادة ما يكونون موزعين في أماكن متفرقة في الطائرة. وحدها جرائم خطف الطائرات بسبب خلل عقلي أو حالة نفسية هي التي يقوم بها شخص واحد، أما أغلب جرائم خطف الطائرات الأخرى فإنها

تكون بواسطة مجموعة من الخاطفين.⁽¹⁾

كما أن جريمة خطف الطائرات لم يعد ارتكابها قاصراً على الرجال فحسب، بل شارك العنصر النسائي أيضاً في بعض هذه الجرائم، والمرأة في هذه الحالة لم يقل دورها عن الرجل، كما أنها لم تكن أقل خبرة عنه. وقد اشترك العنصر النسائي مع الرجال في العديد من العمليات التي ارتكبت ضد الطائرات، حيث اعتمد الرجل على المرأة في الكثير من الأحيان لخداع أفراد الأمن داخل المطارات والتغريب بالمراقبين وتسريب الأسلحة إلى داخل الطائرة.

في بعض الأحيان لجأت بعض النساء إلى القيام بعمليات خطف الطائرات بمفردهم، وقامت فتيات عرب بهذه الأعمال لأهداف معينة منهن: ليلي خالد، وأمينة دحبور، ومها أبو خليل.⁽²⁾

جرائم الخطف التي ترتكب ضد الطائرات لها العديد من البواعث والأهداف والدوافع، حتى إن مرتكب الجريمة ليس من الضروري أن يكون راكباً من ركاب الطائرة، ففي بعض الأحيان تمت الجريمة إلى كادر الطائرة من ملاحين ومضيفين، ومن هذه الحوادث، جريمة خطف الطائرة التابعة لكوريا الجنوبية، والتي تم خطفها في 12 ديسمبر عام 1969، وهبطت في كوريا الشمالية، أما الخاطف فقد كان ربان الطائرة نفسه.⁽³⁾

كما أن التخطيط يعد أيضاً من أهم مراحل عملية اختطاف الطائرات، وقد عرف علماء الإدارة التخطيط بأنه التحديد مقدماً لما يجب أن تنجزه المنظمة من أهداف وإيجاد الوسائل المناسبة لتحقيق هذه الأهداف.⁽⁴⁾

فالخطوة الأولى التي يقوم بها الخاطفون هي تحديد الأهداف الأساسية المراد تحقيقها ثم البحث عن الوسائل الكفيلة بتحقيق هذا الهدف. وعملية خطف الطائرة ليس هدفاً بحد

(1) من أبرز عمليات الاختطاف التي تمت على أيدي عدد كبير من المختطفين هي الحادثة التي وقعت في أغسطس 1980، حيث استطاع 168 من اللاجئين الكوبيين الصعود إلى طائرة تابعة لشركة برانيف في مطار ليما وطلبوا أن تتوجه بهم إلى ميامي. انظر في ذلك: فتحي علي حسين، اختطاف الطائرات والإرهاب الدولي، مجلة السياسة الدولية، العدد 93، يوليو 1988، ص 226.

(2) محمد المجذوب، خطف الطائرات في الممارسة والقانون، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة 1974، ص 50.

(3) محمد المجذوب، المرجع نفسه، ص 50.

(4) محمد نوري عبدالرزاق، مبادئ علم الإدارة، سلسلة الكتاب الجامعي، مكتبة الخدمات الحديثة، جدة، 2009، ص 63.

ذاته، بل هو الوسيلة الرئيسة لتحقيق أهداف معينة أخرى، التي تتنوع من الحصول على مبالغ مالية ضخمة، أو هدف ذي طابع سياسي، وعندما يتم اختيار الهدف ويقع الاختيار على وسيلة تحقيقه (خطف الطائرة) فإنه يتم البدء في وضع خطة محكمة لتنفيذ العملية، والتخطيط هنا يشمل الكثير من الأمور المهمة منها:

- إذا كان الفاعل شخصاً واحداً فإنه يقوم بإعداد الخطة معتمداً على نفسه فقط في كل مراحل العملية، أما إذا كان العدد أكثر من شخص (وهو المؤلف في جرائم خطف الطائرات) فإن هذا يقضي بإعداد خطة محكمة والتدريب عليها والدراسة بكيفية التناسق بين أفراد العملية بالإشارات والحركات وتوزيع الأدوار بالشكل الذي يلائم سير العملية بإحكام ودون أخطاء.
 - تبدأ الخطوة الأولى لعملية خطف الطائرات بتحديد الميناء الجوي الذي سيبدأ منه تنفيذ عملية الاختطاف، فنجاح العملية يعتمد على المعرفة الكلية للميناء وإجراءات الأمن المطبقة.
 - تحديد الرحلة الجوية التي سوف يقلع عليها الخاطفون والتي سينفذون من خلالها خطتهم.
 - الاختيار الصحيح للأدوات التي ستستخدم في العملية (الأسلحة النارية أم القنابل أم الأسلحة البيضاء أم أسلحة أخرى) والطريقة الصحيحة لإخفاء هذه الأدوات حتى لا يتم كشفها.
 - توزيع الأدوار بالشكل المناسب، وتحديد أماكن الجلوس بما يتوافق مع سير الخطة والعمل على الدراية الكافية بكيفية التصرف في حال تعرضهم لأية مقاومة داخل الطائرة.
 - فرض الرقابة الفعالة على الطائرة والركاب، خاصة إذا كان داخل الطائرة رجال أمن مسلحون ومدربون على استخدام الأسلحة.
 - اختيار الوجهة التي سيتم تغيير مسار الطائرة إليها، وتحديد جهة بديلة إذا ما تم رفض الطلب من قبل قائد الطائرة أو تحت ظروف أخرى.
- ضرورة وضع خيارات لجميع حالات الطوارئ من رفض السلطات المعنية للاستجابة لمطالبهم، وتحديد الخطوة التي تليها.⁽¹⁾

(1) حمود بن عبدالعزيز الحمادي، اختطاف الطائرات، دراسة حالة اختطاف الطائرة الكويتية الجابرية، رسالة ماجستير، الرياض، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، 1990، ص 60-61.

2 - المواد المستخدمة لخطف الطائرات:

بدراسة نوعية للمواد التي استخدمت ضد الطائرات في 200 جريمة اختطاف تبين إن 36 حالة اختطاف كانت بواسطة الأسلحة النارية والمفرقات معاً، أما المفرقات التي استخدمت في جرائم خطف الطائرات فقد تجاوزت الـ 18%، في حين بينت الدراسة التي أجريت على 45 حالة أن استخدام الأسلحة النارية تمثل بنسبة 22,9% واستخدمت المفرقات وحدها بنسبة 8,5% في 17 حالة.

عند إضافة الحالات السابقة التي استخدمت فيها الأسلحة النارية إلى الحالات التي استخدمت فيها المفرقات والحالات التي استخدمت فيها الأسلحة والمفرقات معا يتبين لنا أن إجمالي عدد الحالات يكون 98 حالة اختطاف بما يمثل نسبة 49% من إجمالي عدد الحالات التي تضمنتها الدراسة.

وقد استخدمت الأسلحة البيضاء في عشر حالات اختطاف، بينما استخدمت الأسلحة غير الحقيقية في 44 حالة بنسبة تمثل 22% من إجمالي عدد الحالات، أما الأسلحة الأخرى فقد كانت 48 بنسبة 24,3%. انظر الجدول رقم 2.⁽¹⁾

النسبة المئوية	التكرار	المواد المستخدمة
18	36	الأسلحة النارية والمواد المتفجرة معاً
22.5	45	الأسلحة النارية
8.5	17	المواد المتفجرة
5.5	10	الأسلحة البيضاء
22.2	44	الأسلحة غير الحقيقية
24.2	48	أسلحة أخرى
100	200	الإجمالي

من خلال ما سبق يتبين لنا أن الخاطف يقوم باستعمال العديد من المواد لتحقيق غايته في الاستيلاء على الطائرة، والملاحظ أن الأداة المستخدمة تعتمد أساساً على قدرة الخاطف على إخفائها.

ومن البديهي أنه كلما اشتدت الرقابة الأمنية وتعددت التدابير الوقائية التي تعتمد على الأساليب العلمية، كلما توسع ذهن الخاطف لاستخدام أساليب جديدة لاستخدامها في

(1) الجدول نقلاً عن عبدالكريم ابو الفتوح إبراهيم درويش، مكافحة الجرائم ضد الطائرات، مرجع سابق، ص 63.

إتمام عملية الخطف، وهنا سوف نلقي نظرة على أهم المواد والأدوات التي يستخدمها المجرمون في عمليات خطف الطائرات ومنها:

أ- الأسلحة النارية والمتفجرات:

قام شخص لبناني باستخدام هذه الأسلحة في خطف الطائرة التابعة لشركة طيران الخليج في 30 يونيو 1977، وكان هدفه من العملية لفت أنظار العالم إلى ما يجري في الجنوب اللبناني من حوادث مفرجة، حيث قام الخاطف باقتحام غرفة القيادة في الطائرة ومعه مسدس كاتم لصوت وقنبلتان، إلا أن محاولته باءت بالفشل وتم القبض عليه⁽¹⁾.

ب- الأسلحة الوهمية (غير حقيقية):

استخدمت في بعض عمليات خطف الطائرات أدوات غير حقيقية، وأسلحة خالية من الذخيرة، وقد استطاع شاب أمريكي أن يخطف طائرة مستخدماً مسدساً من لعب الأطفال، كما استطاع آخر اختطاف طائرة بتهديد قائدها بوضعه لفرشاة أسنان في ظهره عقب تمكنه من دخول غرفة القيادة⁽²⁾. ومن الأدوات الوهمية التي استخدمت في جرائم خطف الطائرات:

• كيس محشو بالسجائر:

قام شاب أمريكي باختطاف طائرة سويسرية بتاريخ 17 أبريل 1972، وأجبرها على الهبوط في روما وهدد بنفسها إذا لم يتم الاستجابة لمطالبه وهي مقابلة البابا والسفير الأمريكي في إيطاليا، وتبين فيما بعد أن هذا الشاب لم يكن مسلحاً إلا بكيس معبأ بالسجائر، واستطاع إيهام الملاحين أن الكيس معبأ بالمتفجرات.

• خيط ربط الأغراض:

استطاع شاب أمريكي برفقة امرأة شقراء اختطاف طائرة أمريكية بتاريخ 2 يونيو 1972 وحصل على فدية مالية بلغت مليون دولار ونزلا في الجزائر، وكانت الأداة المستخدمة في عملية الخطف هي بث الرعب في نفوس قائد وملاحي الطائرة بوجود قنبلة بحوزتهما، حيث قاما بإبراز خيط من الحقيبة التي كانت مع الفتاة الأمر الذي جعل

(1) في 4/10/1971 جرت محاولة خطف طائرة تابعة لشركة عالية الأردنية، وقامت بالمحاولة فتاة، حيث اخفت القنبلة اليدوية تحت شعرها المستعار الذي كانت تضعه على رأسها، انظر في ذلك: كمال محمد عبدالرحيم، جريمة خطف الطائرات ودور الشرطة في مواجهتها، كلية الدراسات العليا، أكاديمية الشرطة المصرية، 1982، ص 50.

(2) عمرو الشعراي، دراسات حديثة ومتطورة في مجال الأمن الجوي، مجلة الأمن العام، العدد 89، إبريل 1980.

الجرائم التي تُرتكب ضد الطائرات والعوامل المؤثرة في معدلات جريمة خطف الطائرات (229-253)

الملاحين يعتقدون أن هذه الحقيبة تحوي بالفعل على قنبلة موصولة بجهاز تفجير، ولم يكن بالحقيبة سوى مجموعة من الكتب.⁽¹⁾ إن استخدام مثل الأدوات السابقة في عمليات خطف الطائرات يتوقف إلى حد كبير على مهارة الخاطف في إيهام طاقم الطائرة بفعاليتها. وقدرته على أن يسبغ على هذه الأدوات الشكل الحقيقي.

• الأدوات الحادة:

من الأمثلة التي استخدمت فيها هذه الأدوات ما وقع في أول أغسطس 1969، حيث قام أحد السجناء المسافرين على متن طائرة أمريكية في حراسة اثنين من رجال الأمن بمغافلتهم وهجم على المضيفة أثناء مرورها وقام بوضع شفرة حلاقة على حنجرتها وطلب من قائد الطائرة تحويل مسارها إلى كوبا.

وكذلك حادثة اختطاف طائرة بوينج بتاريخ 31 مارس 1970 عندما قام 15 طالبا يابانيا ينتمون إلى منظمة الجيش الأحمر اليابانية باختطاف الطائرة بعد تهديد الملاحين والركاب بالسيف والخناجر.⁽²⁾

كما أن هناك أدوات غير مألوفة بدأت السلطات المعنية في الدول تعتبرها من قبيل الأشياء الخطيرة المحظورة والتي لا يجوز حملها على متن الطائرة، ومها الكرياج المصنوع من جلد الجمال؛ فقد اعتبرته السلطات البريطانية من المحظورات، وكذلك وقود الصواريخ، وما ذلك إلا نوع من الإجراءات التي تتخذها الدول في سبيل مكافحة اختطاف الطائرات.⁽³⁾

3- وسائل إخفاء الأدوات وإيصالها إلى الطائرة:

قد يلجأ الخاطف إلى ابتكار وسائل لإخفاء الأدوات التي يستخدمها في تنفيذ عمليات الاختطاف، ومن بعض هذه الوسائل:

أ. إخفاء الأسلحة داخل جيوب سرية بالحقائب التي تعد خصيصاً لهذا الغرض والتي يصعب على الجهات الأمنية اكتشافها.

ب. إخفاء الأسلحة داخل الأجهزة الكهربائية ذات الاستعمالات العادية.

ت. حقائب معدنية تستخدم في إخفاء بعض أنواع الأسلحة، حيث تكون قابلة للطي

(1) محمد مجذوب، مرجع سابق، ص 24.

(2) عمرو الشعراي، دراسات حديثة ومتطورة في مجال الأمن الجوي، مرجع سابق، ص 31.

(3) كمال محمد عبدالرحيم، جريمة خطف الطائرات ودور الشرطة في مواجهتها، مرجع سابق، ص 31.

ويتم وضعها في الجيب الخلفي وتحتوي على حيز يمكن أن يسمح بإخفاء مسدس.

ث. إخفاء بعض أنواع الغازات السامة أو التي تسبب العمى المؤقت أو المسيلة للدموع أو المخدرة داخل أنابيب وزجاجات الروائح العطرية.⁽¹⁾

ج. إغراء بعض العاملين في المطار من ذوي النفوس الضعيفة وخاصة الطبقة العاملة والذين يعملون داخل ساحة المطار مثل عمال تحميل الأمتعة أو تنظيف الطائرة أو تمويئها أو عمال الصيانة بالمال من أجل إدخال الأسلحة إلى الطائرة قبل إقلاعها.

الفرع الثاني: الإجراءات الأمنية التي تضعها الدول لسلامة طائراتها ومطاراتها

تنقسم الإجراءات الأمنية إلى ثلاثة أنواع: النوع الأول- يشمل الإجراءات الأمنية على المسافرين، والنوع الثاني- يشمل الإجراءات الأمنية في المطارات. والنوع الثالث- الإجراءات الأمنية على متن الطائرة.

1. الإجراءات الأمنية على المسافرين:

لا بد من وضع برنامج أمني قوي على طرق إيصال الركاب إلى الطائرة دون حدوث أي خلل أو خطأ في نقل مواد ممنوعة إلى الطائرة، حيث يتم مراقبة المسافرين والتثبت من هوياتهم قبل الصعود إلى الطائرة وتشديد الرقابة على المنافذ الأمنية المؤدية إلى ساحة المطار

2. الإجراءات الأمنية في المطارات:

الإجراءات الأمنية في المطارات تشمل الأسوار من الداخل والخارج وكذلك مراقبة العاملين والموظفين داخل ساحة المطار ومراقبة الطائرات الجائئة في المطار.

3. الإجراءات الأمنية داخل الطائرة:

تشمل الإجراءات الأمنية داخل الطائرة وضع رجال الأمن مع ركاب الطائرة، حيث يجب عليهم التواجد في كل الرحلات المختلفة.

إن كل ما سبق من إجراءات أمنية شاملة للمسافرين والمطارات والطائرات تطبيق في أغلب دول العالم، لكن المشكلة تكمن في طريقة استخدام الدول لهذه الإجراءات نتيجة لتكاليها الباهظة من الأدوات والأجهزة الأمنية، حيث إن أغلب الدول الغنية تكون محمية

(1) حمود بن عبدالعزيز الحمادي، اختطاف الطائرات، مرجع سابق، ص 58.

الجرائم التي تُرتكب ضد الطائرات والعوامل المؤثرة في معدلات جريمة خطف الطائرات (229-253)

بالأجهزة المتطورة والحديثة القادرة على كشف أغلب الحالات غير السليمة في المطارات وبين الركاب، إلا أن دول العالم الثالث والدول النامية تفتقر كثيراً لمثل هذه الإجراءات من الحماية نتيجة للفقر الشديد الذي يعاني منه اقتصادها.

المطلب الثالث: قصور المواجهة الدولية في مجال تسليم خاطفي الطائرات

إن عدم وجود معاهدات دولية خاصة بمسائل تسليم المجرمين من خاطفي الطائرات إلى الدولة صاحبة الطائرة المختطفة، أدى إلى تشكل ثغرة قانونية في مسائل المحاسبة على مثل هذه الجرائم، وانطلاقاً من هذه الفجوة فإن العديد من المنظمات الإرهابية تقوم بإجبار قائد الطائرة على الهبوط في إحدى الدول التي لا تؤمن بمبدأ التسليم ولا ترتبط بمعاهدات ثنائية محددة لهذا الغرض.⁽¹⁾

كما أن أصل فكرة تسليم المجرمين بين الدول كانت منذ 1303 عندما تم إبرام اتفاقية بين فرنسا وانكلترا والتي نصت على عدم جواز حماية أعداء الدولتين إذا لجأ المجرم إلى الدولة الأخرى، إلا أن الاتفاقات الثلاث المعدة لمسائل خطف الطائرات (طوكيو - لاهاي - مونتريال) لا تزال تفتقر لمبدأ تسليم المجرمين إلى الدولة صاحبة الطائرة.

الخاتمة:

حاولنا من خلال هذا البحث بيان أنواع الجرائم التي تقع على الطائرات من عمليات الخطف والاستيلاء غير المشروع على الطائرات، كما بيننا المواجهة الجنائية للمشرع الإماراتي في مثل هذه الجرائم، بالإضافة إلى العوامل المؤثرة في جرائم خطف الطائرات والتي تمحورت حول عدة عوامل رئيسية من أهمها ضعف الاستقرار السياسي وكذلك ضعف الإجراءات الأمنية وقصور المعاهدات الدولية التي تكافح جرائم الطائرات بالإضافة إلى دعم بعض الدول للمنظمات الإرهابية، ومن ذلك توصلنا إلى مجموعة من النتائج والتوصيات نبينها على النحو التالي:

1- النتائج:

- ضعف التدابير الأمنية في بعض المطارات يساعد الإرهابيين والمجرمين على تمرير وتوصيل الأسلحة إلى داخل الطائرة.
- عدم الاستقرار السياسي وضعف الأجهزة الأمنية ودعم بعض الدول للمنظمات الإرهابية من أكثر العوامل التي تساعد في جرائم خطف الطائرات.

(1) خالد سعود البشر، المواجهة الجنائية والأمنية لخطف الطائرات، الرياض 4141هـ، ص 57

- عدم جود معاهدات خاصة بتسليم المجرمين الذين يرتكبون جرائم خطف الطائرات، وكذلك عدم مصادقة كل الدول على هذه الاتفاقات الأمر الذي يؤدي إلى تفاقم مسائل خطف الطائرات.

2- التوصيات:

- حسن اختيار أفراد الوحدات الأمنية والتفتيش في المطارات.
- إصدار القوانين والتشريعات الخاصة بأمن وسلامة الطيران المدني ضد الأفعال غير المشروعة على المستوى الوطني في الدول التي لا توجد فيها مثل هذه التشريعات لتعزيز وتوعية النظام الأمني بالمطارات.
- إقامة الندوات والمؤتمرات المتعلقة بأمن وسلامة الطيران بهدف تبادل الخبرات والآراء من أجل الوصول إلى برامج فعالة في مكافحة والمواجهة.
- استخدام برامج التوعية في المطارات بهدف توعية مستخدمي المطارات من حيث المواد أو الأشياء الممنوعة والتي تشكل تهديداً على أمن الطيران.
- تدريب مديري الأمن بالمطارات على إدارة الأزمات وأساليب التفاوض مع المجرمين حتى يتمكنوا من إدارة الأزمة بأقل خسائر ممكنة.
- تثبيت جهاز أمن على باب الطائرة يشرف عليه رجال أكفاء من أجهزة الأمن داخل الطائرة كحالة أمنية إضافية.
- على الدول الغنية مساعدة الدول الفقيرة لتطوير مطاراتها، لان الضرر يصيب الدولتين في حال وجود مشكلة في المطارات أو الطائرات.

قائمة المصادر و المراجع:

- إيهاب سيد العمادي، دور الشرطة في حماية امن الطيران المدني، مطابع الشرطة، القاهرة 2011.
- بدر عبداللطيف ياقوت، تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2009.
- حمود بن عبدالعزيز الحمادي، اختطاف الطائرات، دراسة حالة اختطاف الطائرة الكويتية الجابرية، رسالة ماجستير، الرياض، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، 1990.
- خالد سعود البشر، المواجهة الجنائية والأمنية لخطف الطائرات، الرياض 1414هـ.
- طه عبد الرحمن زهير، دور الشرطة في مواجهة جريمة خطف الطائرات والسفن، ومنع استخدامها في أعمال إرهابية، أكاديمية الشرطة، 2016.
- عبدالكريم ابو الفتوح إبراهيم درويش، مكافحة الجرائم ضد الطائرات، الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الاعتداء على الطائرات المدنية بالصواريخ، الاعتداء على المطارات، القاهرة 1998، دار النهضة العربية.
- عمرو الشعرائي، دراسات حديثة ومتطورة في مجال الأمن الجوي، مجلة الأمن العام، العدد 89، ابريل 1980.
- فتحي علي حسين، اختطاف الطائرات والإرهاب الدولي، مجلة السياسة الدولية، العدد 93، يوليو 1988.
- كمال محمد عبدالرحيم، جريمة خطف الطائرات ودور الشرطة في مواجهتها، كلية الدراسات العليا، أكاديمية الشرطة المصرية، 1982.
- محمد المجذوب، خطف الطائرات في الممارسة والقانون، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة 1974.
- محمد نوري عبدالرزاق، مبادئ علم الإدارة، سلسلة الكتاب الجامعي، مكتبة الخدمات الحديثة، جدة، 2009.
- منظمة الطيران المدني الدولي (التهديدات التي تواجه الطيران المدني) الدورة الخامسة والثلاثون، اللجنة التنفيذية، البند 14، أمن الطيران.
- نبيل احمد حلمي، الإرهاب الدولي وفقا لقواعد القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1977.
- هيثم الناصري، خطف الطائرات دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، الطبعة الثانية، بيروت 1988.

Crimes Against Aircrafts and the Factors that Affect the Rates of Hijacking Crimes

Obaid Saif Alteneiji

College of Law - University of Sharjah
Sharjah - U.A.E.

Abstract:

Air traffic has characters that other means of transport do not have, including speed and safety. However, the excessive use of these means made them vulnerable to a range of criminal acts that sought to harm the aviation sector and expose it to vandalism, hijacking and detonation.

Crimes against aircrafts varied and multiplied considerably, including the unlawful seizure of aircrafts (hijacking), as well as air piracy, aircraft blowing up, and aircraft assault by means of sophisticated weapons.

There are also many factors that greatly contributed to the outspread of such crimes, including cases of political instability, weak security systems in developing countries, and the lack of common international conventions aimed at the handing over of criminals.

Accordingly, we divided this research into two main parts. The first part discusses the types of crimes committed against aircrafts where emphasis is placed on aircraft hijacking, aircraft detonation and air piracy. The second part focuses on the factors that favor such criminal operations against aircrafts, including, emphatically, political instability in developing countries and cases of weak security at airports

Keywords: Aircraft, Aircraft Hijacking Crimes, Air Piracy, Aircraft Detonation.