مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية

اسم المقال: الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات والعوامل المؤثرة في معدلات جريمة خطف الطائرات
اسم الكاتب: عبيد سيف الطنيجي
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/library/8293
تاريخ الاسترداد: 2025/06/05 23:07 +03

الموسوعة السياسيّة 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 السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على
info@political-encyclopedia.org

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

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
ملتقى الحضارات

مجلة جامعة الشارقة

دورية علمية محكمة

للعلوم 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 الطنيجي

كلية القانون - جامعة الشارقة

الشارقة - الإمارات العربية المتحدة

تاريخ الاستلام: 15-01-2017 **تاريخ القبول: 24-04-2017**

ملخص البحث:

تميزت الملاحة الجوية بأمور لا تتوافر في وسائل النقل الأخرى، حيث تضمنت السرعة والأمان، إلا أن الإقبال الزائد على هذه الوسائل جعلها عُرضة 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 رئيسين، 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 صاحبة ظهور ظاهرة إجرامية تتمثل في الاعتداء على الطائرات وخطفها وتعريض ركابها للأذى.

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 الأخر 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 وآمنة للانتقال بالتدخل في تغيير مساراتها باستخدام القوة أو التهديد وتحويلها إلى خط سير أخر، وقد ازدادت حوادث اختطاف الطائرات في الآونة الأخيرة حتى أصبحت تشكل ظاهرة خطرة 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 المغيرة 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 وتعاظم 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 الأخر من الدول لا تتمتع بالمادية الكافية اقتصادياً لتطوير مطاراتها بالأجهزة الأمنية الكافية واللازمة لردع حالات خطف الطائرات أو ارتكاب أعمال إجرامية داخل المطارات.

أسئلة البحث:

- ما هي أنوع 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 الأخر للمنظمات الإرهابية وكذلك ضعف الأجهزة الأمنية في بعض المطارات خصوصا دول العالم الثالث والدول الفقيرة النامية.

أهمية البحث:

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

تتعدد 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 نبين 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 مقتضٍ، 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 شابين 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 ايرباص 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 عبدالرحمن 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 جرماً خطيراً، نظراً لما له من تأثير في تعطيل حركة التجارة الدولة، وسلامة أمن النقل الجوي، ونقل الأشخاص وسرعة تبادل السلع والخدمات، ذلك لأن عملية خطف الطائرة تدمر أهم مزيتين 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 بالشحن 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 تغيُر 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.

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 أتلف 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 أتلفها.

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 يفلت 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 راكبا 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، وأعقبتها 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 ايرباص 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 العماوي، دور الشرطة في حماية امن الطيران المدني، مطابع الشرطة، القاهرة 2011، ص 138.

(2) منظمة الطيران المجني 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 مقتضٍ، 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 قائدها 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، فتتناول بالتجريم والتأثيم 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 مقتضٍ.

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 قائدها الشرعي أو إلى من له الحق في حيازتها قانونا، 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 عمدا 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 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 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 كلّ من أتلف أو عرض عمدا 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 أتلفها.

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 يفلت 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 المائية أو الجوية أو البرية من شانه 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 رئيسة 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 بكولومبيا بتهديد الحكومة بخطف الطائرات في حال التعرض لنشاطها، وقد تم بالفعل ارتكاب مجموعة من الأعمال الإرهابية المختلفة مثل اغتيالات الوزراء والقضاة وتفجير المباني الحكومية والصحف الإعلامية الرسمية، حينما قامت الحكومة الكولومبية بتكثيف نشاطها ضد عصابات المخدرات. ونتيجة لعدم الاستقرار السياسي في بعض الدول والناتج 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 مانيلا 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 كبر 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 شعورا بعدم الرضا من قبل المواطنين نتيجة لسياساتها الاقتصادية والإعلامية فتكون أكثر عرضة لحوادث الإرهاب بشكل عام.

---

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

(2) هيثم الناصري، خطف الطائرات دراسة في القانون الدولي والعلاقات الدولية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، الطبيعة 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 للخاطف 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 الخاطف 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 الخاطف، 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 وملاحيها.[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 المسئولين بالطائرة لكي يطلع على التهديد، وذلك بطبيعة الحال دون الكشف عن هويته أو عن شخصيته.

فإذا تحقق الهدف الأول للخاطف 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 تأزماً، وعلى قائد الطائرة أن يتجه بالطائرة إلى الوجهة المطلوبة، كما عليه أن يقوم بالاتصال ببرج المراقبة في مطار الدولة المطلوبة، بهدف الهبوط اضطرارياً موضحاً 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 يقومون 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

تكـون بواسـطة مجموعـة مـن الخاطفيـن.[1]

كمـا أن جريمـة خطـف الطائـرات لـم يعـد ارتكابهـا قاصـراً علـى الرجـال فحسـب، بـل شـارك العنصـر النسـائي أيضـاً فـي بعض هـذه الجرائـم، والمـرأة فـي هـذه الحالـة لـم يقـل دورهـا عـن الرجـل، كمـا أنهـا لـم تكـن أقـل خبـرة عنـه. وقـد اشـترك العنصـر النسـائي مـع الرجـال فـي العديـد مـن العمليـات التـي ارتكبـت ضـد الطائـرات، حيـث اعتمـد الرجـل علـى المـرأة فـي الكثيـر مـن الأحيـان لخـداع أفـراد الأمـن داخـل المطـارات والتغريـر بالمراقبيـن وتسـريب الأسـلحة إلـى داخـل الطائـرة.

فـي بعـض الأحيـان لجـأت بعـض النسـاء إلـى القيـام بعمليـات خطـف الطائـرات بمفردهـم، وقامـت فتيـات عـرب بهـذه الأعمـال لأهـداف معينـة منهـن: ليلـى خالـد، وأمينـة دحبـور، ومهـا أبـو خليـل.[2]

جرائـم الخطـف التـي ترتكـب ضـد الطائـرات لهـا العديـد مـن البواعـث والأهـداف والدوافـع، حتـى إن مرتكـب الجريمـة ليـس مـن الضـروري أن يكـون راكبـاً مـن ركـاب الطائـرة، ففـي بعـض الأحيـان تمتـد الجريمـة إلـى كادر الطائـرة مـن ملاحيـن ومضيفيـن، ومـن هـذه الحـوادث، جريمـة خطـف الطائـرة التابعـة لكوريـا الجنوبيـة، والتـي تـم خطفهـا فـي 12 ديسـمبر عـام 1969، وهبطـت فـي كوريـا الشـمالية، أمـا الخاطـف فقـد كان ربـان الطائـرة نفسـه.[3]

كمـا أن التخطيـط يعـد أيضـاً مـن أهـم مراحـل عمليـة اختطـاف الطائـرات، وقـد عـرف علمـاء الإدارة التخطيـط بأنـه التحديـد مقدمـاً لمـا يجـب أن تنجـزه المنظمـة مـن أهـداف وإيجـاد الوسـائل المناسـبة لتحقيـق هـذه الأهـداف.[4]

فالخطـوة الأولـى التـي يقـوم بهـا الخاطفـون هـي تحديـد الأهـداف الأساسـية المـراد تحقيقهـا ثـم البحـث عـن الوسـائل الكفيلـة بتحقيـق هـذا الهـدف. وعمليـة خطـف الطائـرة ليـس هدفـاً بحـد

(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.

ذاتـه، بـل هـو الوسـيلة الرئيسـة لتحقيـق أهـداف معينـة أخـرى، التـي تتنـوع مـن الحصـول علـى مبالـغ ماليـة ضخمـة، أو هـدف ذي طابـع سياسـي، وعندمـا يتـم اختيـار الهـدف ويقـع الاختيـار علـى وسـيلة تحقيقـه (خطـف الطائـرة) فإنـه يتـم البـدء فـي وضـع خطـة محكمـة لتنفيـذ العمليـة، والتخطيـط هنـا يشـمل الكثيـر مـن الأمـور المهمـة منهـا:

- إذا كان الفاعـل شـخصاً واحـداً فإنـه يقـوم بإعـداد الخطـة معتمـداً علـى نفسـه فقـط فـي كل مراحـل العمليـة، أمـا إذا كان العـدد أكثـر مـن شـخص (وهـو المألـوف فـي جرائـم خطـف الطائـرات) فـإن هـذا يقضـي بإعـداد خطـة محكمـة والتدريـب عليهـا والدرايـة بكيفيـة التناسـق بيـن أفـراد العمليـة بالإشـارات والحـركات وتوزيـع الأدوار بالشـكل الـذي يلائـم سـير العمليـة بإحـكام ودون أخطـاء.
- تبـدأ الخطـوة الأولـى لعمليـة خطـف الطائـرات بتحديـد الميناء الجـوي الـذي سـيبدأ منـه تنفيـذ عمليـة الاختطـاف، فنجـاح العمليـة يعتمـد علـى المعرفـة الكليـة للميناء وإجـراءات الأمـن المطبقـة.
- تحديـد الرحلـة الجويـة التـي سـوف يقلـع عليهـا الخاطفـون والتـي سـينفذون مـن خلالهـا خطتهم .
- الاختيـار الصحيـح لـلأدوات التـي ستسـتخدم فـي العمليـة (الأسـلحة الناريـة أم القنابـل أم الأسـلحة البيضـاء أم أسـلحة أخـرى) والطريقـة الصحيحـة لإخفـاء هـذه الأدوات حتـى لا يتـم كشـفها.
- توزيـع الأدوار بالشـكل المناسـب، وتحديـد أماكـن الجلـوس بمـا يتوافـق مـع سـير الخطـة والعمـل علـى الدرايـة الكافيـة بكيفيـة التصـرف فـي حـال تعرضهـم لأيـة مقاومـة داخـل الطائرة.
- فـرض الرقابـة الفعالـة علـى الطائـرة والـركاب، خاصـة إذا كان داخـل الطائـرة رجـال أمـن مسـلحون ومدربـون علـى اسـتخدام الأسـلحة.
- اختيـار الوجهـة التـي سـيتم تغييـر مسـار الطائـرة إليهـا، وتحديـد جهـة بديلـة إذا مـا تـم رفـض الطلـب مـن قبـل قائـد الطائـرة أو تحـت ظـروف أخـرى.

ضـرورة وضـع خيـارات لجميـع حـالات الطـوارئ مـن رفـض السـلطات المعنيـة الاسـتجابة لمطالبهـم، وتحديـد الخطـوة التـي تليهـا.[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 والمفرقعات معاً، أما المفرقعات التي استخدمت في جرائم خطف الطائرات فقد تجاوزت الـ 18%، في حيث بينت الدراسة التي أجريت على 45 حالة أن استخدام الأسلحة النارية تمثل بنسبة 22,9 % واستخدمت المفرقعات وحدها بنسبة 8,5 % في 17 حالة.

عند إضافة الحالات السابقة التي استخدمت فيها الأسلحة النارية إلى الحالات التي استخدمت فيها المفرقعات والحالات التي استخدمت فيها الأسلحة والمفرقعات 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]

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

من خلال ما سبق يتبين لنا أن الخاطف يقوم باستعمال العديد من المواد لتحقيق غاياته 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 نقلا عن عبدالكريم ابوالفتوح إبراهيم درويش، مكافحة الجرائم ضد الطائرات، مرجع سابق، ص 63.

إتمـام عمليـة الخطـف، وهنـا سـوف نلقـي نظـرة علـى أهـم المـواد والأدوات التـي يسـتخدمها المجرمـون فـي عمليـات خطـف الطائـرات ومنهـا:

أ- الأسلحة النارية والمتفجرات:

قـام شـخص لبنانـي باسـتخدام هـذه الأسـلحة فـي خطـف الطائـرة التابعـة لشـركة طيـران الخليـج فـي 30 يونيـو 1977، و كان هدفـه مـن العمليـة لفـت أنظـار العالـم إلـى مـا يجـري فـي الجنـوب اللبنانـي مـن حـوادث مفجعـة، حيـث قـام الخاطـف باقتحـام غرفـة القيـادة فـي الطائـرة ومعـه مسـدس كاتـم لصـوت وقنبلتـان، إلا أن محاولتـه بـاءت بالفشـل وتـم القبـض عليـه.[1]

ب- الأسلحة الوهمية (غير حقيقية):

اسـتخدمت فـي بعـض عمليـات خطـف الطائـرات أدوات غيـر حقيقيـة، وأسـلحة خاليـة مـن الذخيـرة، وقـد اسـتطاع شـاب أمريكـي أن يخطـف طائـرة مسـتخدماً مسدسـاً مـن لعـب الأطفـال، كمـا اسـتطاع آخـر اختطـاف طائـرة بتهديـد قائدهـا بوضعـه لفرشـاة أسـنان فـي ظهـره عقـب تمكنـه مـن دخـول غرفـة القيـادة.[2] ومـن الأدوات الوهميـة التـي اسـتخدمت فـي جرائـم خطـف الطائـرات:

- **كيس محشو بالسجائر:**

قـام شـاب أمريكـي باختطـاف طائـرة سويسـرية بتاريـخ 17 أبريـل 1972، وأجبرهـا علـى الهبـوط فـي رومـا وهـدد بنسـفها إذا لـم يتـم الاسـتجابة لمطالبـه وهـي مقابلـة البابـا والسـفير الأمريكـي فـي ايطاليـا، وتبيـن فيمـا بعـد أن هـذا الشـاب لـم يكـن مسـلحاً إلا بكيـس معبأ بالسـجائر، واسـتطاع إيهـام الملاحيـن أن الكيـس معبـأ بالمتفجـرات.

- **خيط ربط الأغراض:**

اسـتطاع شـاب أمريكـي برفقـة امـرأة شـقراء اختطـاف طائـرة أمريكيـة بتاريـخ 2 يونيـو 1972 وحصـلا علـى فديـة ماليـة بلغـت مليـون دولار ونـزلا فـي الجزائـر، وكانـت الأداة المسـتخدمة فـي عمليـة الخطـف هـي بـث الرعـب فـي نفـوس قائـد وملاحـي الطائـرة بوجـود قنبلـة بحوزتهمـا، حيـث قامـا بإبـراز خيـط مـن الحقيبـة التـي كانـت مـع الفتـاة الأمـر الـذي جعـل

(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 الشعراني، دراسات حديثة ومتطورة في مجال الأمن الجوي، مجلة الأمن العام، العدد 89، ابريل 1980.

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 بالسيوف 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 الكرباج 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 الشعراني، دراسات حديثة ومتطورة في مجال الأمن الجوي، مرجع سابق، ص 31.

(3) كمال محمد عبدالرحيم، جريمة خطف الطائرات ودور الشرطة في مواجهتها، مرجع سابق، 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 تموينها 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 الجاثمة 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 المسافرين والمطارات والطائرات تطبق في أغلب دول العالم، لكن المشكلة تكمن في طريقة استخدام الدول لهذه الإجراءات نتيجة لتكاليفها الباهظة من الأدوات والأجهزة الأمنية، حيث إن أغلب الدول الغنية تكون محمية

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

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 رئيسة 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، الرياض4141هـ، ص 57

- عـدم جـود معاهـدات خاصــة بتسـليم المجرميـن الذيـن يرتكبـون جرائـم خطـف الطائـرات، وكذلـك عـدم مصادقـة كل الـدول علـى هـذه الاتفاقـات الأمـر الـذي يـؤدي إلــى تفاقـم مسـائل خطـف الطائـرات.

2- التوصيات:

- حسن اختيار أفراد الوحدات الأمنية والتفتيش في المطارات.
- إصـدار القوانيـن والتشـريعات الخاصـة بأمـن وسـلامة الطيـران المدنـي ضـد الأفعـال غيـر المشـروعة علـى المسـتوى الوطنـي فـي الـدول التـي لا توجـد فيهـا مثـل هـذه التشـريعات لتعزيـز وتوعيـة النظـام الأمنـي بالمطـارات.
- إقامـة النـدوات والمؤتمـرات المتعلقـة بأمـن وسـلامة الطيـران بهـدف تبـادل الخبـرات والآراء مـن اجـل الوصـول إلـى برامـج فعالـة فـي المكافحـة والمواجهـة.
- اسـتخدام برامـج التوعيـة فـي المطـارات بهـدف توعيـة مسـتخدمي المطـارات مـن حيـث المـواد أو الأشـياء الممنوعـة والتـي تشـكل تهديـداً علـى أمـن الطيـران.
- تدريـب مديـري الأمـن بالمطـارات علـى إدارة الأزمـات وأسـاليب التفـاوض مـع المجرميـن حتـى يتمكنـوا مـن إدارة الأزمـة بأقـل خسـائر ممكنـة.
- تثبيـت جهـاز أمـن علـى بـاب الطائـرة يشـرف عليـه رجـال أكفـاء مـن أجهـزة الأمـن داخـل الطائـرة كحالـة أمنيـة إضافيـة.
- علـى الـدول الغنيـة مسـاعدة الـدول الفقيـرة لتطويـر مطاراتهـا، لان الضـرر يصيـب الدولتيـن فـي حـال وجـود مشـكلة فـي المطـارات أو الطائـرات.

قائمة المصادر و المراجع:

إيهاب سيد العماوي، 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، الرياض1414هـ.

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 الشعراني، 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 المجني 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، الطبيعة 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.