

العنوان:	مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني : دراسة تحليلية للصكوك الدولية وقوانين مملكة البحرين
المصدر:	المجلة العربية للدراسات الأمنية
الناشر:	جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية
المؤلف الرئيسي:	رضوان، حسني موسى محمد
المجلد/العدد:	مج31, ع62
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2015
الشهر:	أبريل
الصفحات:	235 - 271
رقم MD:	725411
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
اللغة:	Arabic
قواعد المعلومات:	EcoLink
مواضيع:	الجرائم الإرهابية، الطيران المدني، البحرين
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/725411

مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني

“دراسة تحليلية للصكوك الدولية وقوانين مملكة البحرين”

DOI: 10.12816/0011455

د. حسني موسى محمد رضوان (*)

أستاذ مساعد القانون الدولي العام . كلية الحقوق . جامعة المملكة . مملكة البحرين

المخلص:

يعد ضمان أمن وسلامة قطاع النقل الجوي من أكبر التحديات التي تواجه المجتمع الدولي، خاصة مع تزايد الانتهاكات والأعمال الإرهابية التي يتعرض لها هذا القطاع الذي يمثل شريان حياة لحركة السفر بين الدول ويعد وسيلة مهمة من وسائل التجارة الدولية، ما دعا لتكثيف الجهود، سواء على المستوى الوطني أو المستوى الدولي من أجل اتخاذ إجراءات رادعة لمكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني.

ومن ثم تم إعداد هذه الدراسة بهدف بيان الجهود الدولية المبذولة من أجل ضمان حماية أمن وسلامة الطيران المدني، ولتسليط الضوء على تجربة مملكة البحرين في هذا المجال.

الكلمات المفتاحية: الجرائم الإرهابية . أمن . سلامة الطيران المدني.

**The Combat of Terrorist Crimes against
the Safety and Security of Civil Aviation**

**“An Analytical Study of International Instruments
and the Laws of the Kingdom of Bahrain”**

Dr. Husni Musa Muhammed Radwan (•)

**Assistant Professor of Public International Law, College of Law,
Kingdom University, Kingdom of Bahrain**

The guarantee of the safety and security of air transport sector is a major challenge facing the international community, especially with the increase of breaches and terrorist acts facing the sector of air transport. This sector represents a lifeline for the travel and movement between countries; it is also an important means of international trade. Therefore, it has become necessary to concentrate all efforts, on the national and international levels, to consider deterrent measures to combat terrorist crimes against the safety and security of civil aviation.

The current study is conducted to explore international efforts to guarantee the safety and security of civil aviation; it also sheds light on the experience of the Kingdom of Bahrain in this domain.

Keywords: Terrorist Crimes, Security, Civil Aviation Safety.

أولاً: مشكلة الدراسة

لا شك أن جرائم الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني أصبحت من أهم القضايا التي تشغل بال المجتمع الدولي، ورغم أن تلك الجرائم يعود ظهورها للثلاثينيات من القرن المنصرم عندما استولت مجموعة من الثوار في بيرو على طائرة مدنية لمغادرة البلاد، فإن اختطاف الطائرات المدنية كان مجرد حالات فردية حتى بدايات عام 1947م فمنذ ذلك الحين تواترت حالات الاختطاف والاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني، وحدثت موجات كثيرة من الاعتداءات والاختطاف بدأت الموجة الأولى في الفترة ما بين عامي 1947م و1953م وتألفت من 16 حالة تم إحباط حالتين منهم فقط ارتكبت جميعها من قبل أشخاص يحاولون الفرار من دول أوروبا الشرقية.

وفي عام 1958م وقعت الموجة الثانية من موجات الاختطاف والاعتداء على الطيران المدني وواكبت تلك الموجة الفترة التي كان يحاول فيدل كاسترو فيها توطيد سيطرته على كوبا، حيث لجأ خصومه السياسيون إلى اختطاف الطائرات للهروب بها من كوبا، وحتى عام 1961م كانت الغالبية العظمى من محتطفي الطائرات هم من حاملي جنسيات الدول الشيوعية، كانوا يقومون بالاستيلاء على الطائرات واستخدامها كوسيلة للهروب للغرب **Bielinski**, (Eva1978, P52).

وقد أبرمت ثلاث اتفاقيات في إطار منظمة الطيران المدني، بالإضافة إلى بروتوكول مكمل للاتفاقية الأخيرة. غير أن الاتفاقيات الثلاث ليست لها القيمة نفسها. فالاتفاقية الأولى التي يرجع تاريخها إلى 16 سبتمبر 1963م، التي وقعت في طوكيو، لا تجرم الإرهاب مباشرة، ولكنها تحدد الإجراءات الواجب إتباعها في حالة الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات. وهي تشير بصفة خاصة إلى التزام الدول بمساعدة أطقم الطائرات، وتحدد اختصاصات قائد الطائرة؛ إلا أنها تترك للدولة المتعاقدة الحرية المطلقة في تقدير ما يتعلق بمرتكبي الأعمال المذكورة.

ثانياً: تساؤلات الدراسة

تسعى تلك الدراسة إلى الإجابة عن عدة تساؤلات أساسية، لعل أهمها يتمثل في:

- 1) ما مدى كفاية الجهود الدولية المبذولة في مجال حماية أمن وسلامة الطيران المدني؟
- 2) هل قواعد الحماية الواردة بالتشريعات الوطنية لمملكة البحرين كافية بوضعها الحالي لمواجهة الانتهاكات التي قد يتعرض لها أمن وسلامة الطيران المدني؟ وهل تكفي الجهود التي تبذلها المملكة للقول بأنها تفي بالتزاماتها الدولية؟

ثالثاً: منهجية الدراسة

اقتضى التعرض لموضوع الدراسة إتباع المنهج التحليلي المقارن الذي على أساسه سوف نقوم بعرض النصوص الواردة وتحليلها ومقارنتها بالتشريعات البحرينية الواردة بالمواثيق الدولية لاستيضاح مدى كفاية النصوص التجرىمية الواردة بالتشريعات البحرينية الخاصة بمكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، وليبيان مدى توافق تلك الأحكام مع النصوص الواردة بالمواثيق الدولية ذات الصلة.

المبحث الأول: الجهود الدولية لمكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني

تعددت جهود مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني على المستوى الدولي، ولاسيما مع إدراك الأمم المتحدة والمنظمات الدولية المختلفة لخطورة تلك الظاهرة الإرهابية، وقد نتج عن تلك الجهود توقيع العديد من الصكوك الدولية المعنية بمكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني وأهم تلك الصكوك اتفاقية طوكيو عام 1963م والخاصة بمكافحة الجرائم التي ترتكب على متن الطائرات، ونظراً لعدم كفاية النصوص الواردة بتلك الاتفاقية ظهرت للوجود اتفاقية لاهاي لعام 1970م، ثم اتفاقية مونتريال لعام 1971م والبروتوكول الملحق بها.

هذا بالإضافة إلى جهود أجهزة منظمة الأمم المتحدة. وسوف نستعرض تلك الجهود خلال السطور التالية وفقاً

للتقسيم التالي:

المطلب الأول: الصكوك الدولية المعنية بمكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني.

نظراً لتزايد وانتشار جرائم الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني بذلت منظمة الطيران المدني الدولية جهوداً مضنية تمخضت عن عقد ثلاث اتفاقيات (سرور، 2008م، ص 243) هي اتفاقية طوكيو الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات (1963م)، اتفاقية لاهاي لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (1970م)، اتفاقية مونتريال، لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني (1971م) , Jiefang Huang (P 115). وفي السطور التالية سنورد الأحكام والضمانات الخاصة بمكافحة الجرائم التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني التي وردت ضمن تلك الاتفاقيات، وفقاً للتقسيم التالي:

الفرع الأول: اتفاقية طوكيو الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات (1963م)

في عام 1963م شارك مندوبون من 61 دولة في مؤتمر دبلوماسي لمدة ثلاثة أسابيع عقد في طوكيو باليابان، وفي نهاية المؤتمر وقعت 16 دولة على اتفاقية طوكيو في 14 سبتمبر 1963م، ثم دخلت الاتفاقية حيز النفاذ في 4 ديسمبر 1969م ولا تزال إلى اليوم أحد أهم الصكوك الدولية التي أبرمت تحت مظلة المنظمة الدولية للطيران المدني وأوسع الصكوك المصدق عليها نطاقاً (S . Thomas and M. J. Kirby , Jan., 1973 , Pp 163-C-164)، إذ إنها تعد أول اتفاقية أسفرت عنها جهود المجتمع الدولي (FitzGerald 1963, 230) الرامية لحماية الطيران المدني من الأفعال الإرهابية.

مجال تطبيق الاتفاقية

أوردت الاتفاقية مجال تطبيق أحكامها في نص المادتين الأولى والثانية، إذ شمل مجال التطبيق الجرائم الخاضعة لأحكام قانون العقوبات والأفعال التي تعد جرائم أو لا تعد كذلك التي من شأنها أن تعرض سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة على متنها للخطر، وكذا تعريض حسن النظام والانضباط على متنها للخطر (شاكر، 2009م، ص 402)، ولا يشترط هنا تحقق الخطر بل يكفي باحتمال تحققه (Huang Jiefang, Op. Cit, P116)

وباستقراء نص المادتين الأولى والثانية من اتفاقية طوكيو يتضح لنا جلياً أن الاتفاقية لم تحدد جرائم أو أفعالاً معينة قد تشكل خطراً على سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة على متنها، بل تركت ذلك لتقدير كل دولة طرف (Mendelsohn, Allan, Apr 1967, P5 15)، ولا شك أن إغفال الاتفاقية لوضع تعريف لما يشكل جريمة في القوانين الجنائية وعدم تحديدها للأفعال التي من شأنها أن تشكل خطراً على حسن النظام والانضباط على متن الطائرة يعد نقطة ضعف أثرت بشكل واضح في الأثر الرادع لأحكام الاتفاقية (Jung, Sang Yool, Canada, 2005, P15) وفي مجال مكافحة الجرائم التي تمس أمن وسلامة الطيران المدني (J.Gist, Francis, Canada, 1968, Pp99:100)، كما أن هذا الإغفال لا يخدم ألبته الغرض المقصود من تحقيق الاتساق في القانون الدولي، وهو يفضي في كثير من الحالات إلى ثغرات يتعذر سدها، كما يتيح التفريق الوارد بالاتفاقية بين مصطلح «الجرائم Offences» و«الأفعال acts» للدول أن تحدد في قوانينها الوطنية من جهة، الجرائم المرتكبة على متن طائرة مسجلة، ومن جهة أخرى الأفعال التي قد تشكل انتهاكاً مدنياً للوائح الطيران (Matte, Nicolas Mateeso, 1981, P337).

وبالرغم من أن الاتفاقية تتكون من 26 مادة، فإنه باستقراء الأحكام الواردة بها نجد أنها لم تعالج مسألة اختطاف الطائرات إلا في مادة واحدة منها وهي المادة الحادية عشرة ووفقاً لنص المادة 1/11 يعد مرتكباً لجريمة اختطاف الطائرة كل من يقوم باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها بطريقة غير مشروعة على متن طائرة في حالة طيران بهدف عرقلة

استغلال الطائرة أو للاستيلاء عليها أو لممارسة السيطرة غير المشروعة عليها. ويستوي في ذلك أيضاً الشروع في ارتكاب مثل تلك الأفعال، وعلى الدولة المتعاقدة اتخاذ جميع الإجراءات المناسبة واللازمة لإعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي أو المحافظة على سيطرته عليها.

ومما سبق يتضح أن جريمة اختطاف الطائرة تتوافر فيما يلي:

1. أن يكون الفعل المرتكب فعلاً غير مشروع.
2. أن يتم الفعل عن طريق استخدام القوة كافتحام غرفة قيادة الطائرة وتقييد طاقمها أو السيطرة عليهم أو التهديد باستخدام القوة كإشهار الجاني سلاحه وتهديده بإطلاق النار ما لم يغير طاقم قيادة الطائرة مسارها.
3. أن يقع الفعل على متن الطائرة، أي أن الجاني لا بد أن يقوم بالاستيلاء على الطائرة وهو على متنها، وتجد الإشارة هنا إلى أن القاعدة العامة هي أن القانون لا يحفل بوسيلة السلوك الإجرامي أو مكانه أو زمانه فيجزم السلوك دون ما نظر إلى المكان أو الزمان الذي ارتكب فيه، إذ يستوي ارتكابه في أي مكان وفي أي زمان وبأي وسيلة، ما دام قد تحقق الاعتداء على المصلحة المحمية جنائياً (بلال، مرجع سابق ص 293 وما بعدها)، ولكن باستثناء ما جاء باتفاقية طوكيو نجد أنها قد خرجت عن هذه القاعدة العامة المطبقة في أغلب الجرائم بأن استلزمت قيام الجاني بنشاطه الإجرامي وهو على متن الطائرة حتى يقع تحت طائلة العقاب (أبو الوفا، 2011، ص 485)، وهذا من وجهة نظرنا وجه من أوجه القصور التي شابته الاتفاقية خاصة مع التطور التكنولوجي الهائل الذي يشهده العالم حالياً الذي يمكن بعض الأشخاص المحترفين من استخدام أجهزة التحكم عن بعد والتلاعب في برمجة أجهزة الطائرة والاستيلاء عليها وتوجيهها للوجهة التي يريد الجاني.

4. أن يقع الفعل على متن طائرة في حالة طيران، وتعد الطائرة في حالة طيران منذ إطلاق قوتها المحركة بغرض الإقلاع حتى لحظة اكتمال هبوطها في المكان المحدد للرحلة، حتى في حالة الهبوط الاضطراري الذي تلجأ إليه الطائرات بسبب قرب نفاذ الوقود مثلاً أو الأعطال المفاجئة بأحد أجهزة الطائرة فإن، الطائرة تعد في حالة طيران أيضاً. ويتضح لنا مما

سبق أن الاتفاقية قد ربطت بين حالة الطيران وبين تعريض سلامة الطائرة للخطر واعتبرت ذلك من العناصر المكونة لقيام الجريمة، حيث يعد ذلك أحد الأوصاف التي تلحق بالنشاط الإجرامي، ولذلك يشترط علم الجاني بارتكاب فعله على متن طائرة وهي في حالة طيران حتى يعد القصد الجنائي متوفراً لديه، فإن ثبت جهله بذلك انتفى القصد الجنائي لديه، وتنبغي الإشارة هنا إلى أن من بين أوجه النقد الموجهة لاتفاقية أهما لم تورد تعريفاً واضحاً لمصطلح «في حالة طيران»، وهذا الغموض نتج عنه خروج الجرائم التي ترتكب في أثناء سير الطائرة على الممرات أو عند دفعها قبل إقلاعها بواسطة وحدة من وحدات القدرة الثانوية من نطاق تطبيق اتفاقية طوكيو. ولعل هذا ما دفع منظمة الطيران المدني الدولي لتكثيف جهودها لتفادي هذا النقص ومن ثم قامت اللجنة القانونية التابعة للمنظمة بإعداد مشروع بروتوكول مكمل لأحكام اتفاقية طوكيو (DOC 10014-LC/35)، حيث أورد في مادته الثانية تعريفاً لمصطلح حالة الطيران، على النحو التالي: تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب إليها وإلى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من تلك الأبواب بغرض إنزالهم. وفي حالة الهبوط الاضطراري، وتعتبر الرحلة متواصلة حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة وعن الأشخاص والممتلكات على متنها).

5. أن يكون الهدف من الفعل عرقلة استخدام الطائرة أو الاستيلاء عليها أو ممارسة السيطرة غير المشروعة عليها.

أما نص الفقرة 2 من المادة 11 سالفة الذكر، فقد نصت على التزام الدولة المتعاقدة التي تحبط فيها الطائرة بالسماح لركاب هذه الطائرة باستكمال رحلتهم في أقرب وقت ممكن وإعادة البضائع التي على متنها إلى الأشخاص الذين يمتلكونها قانوناً.

انعقاد الاختصاص

نصت المادة الثالثة من الاتفاقية على أنه ينعقد الاختصاص القضائي للدولة المسجلة بها الطائرة فيما يتعلق

بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة، ويتضح ذلك من نص المادة 3 الذي جاء به:

1. «تختص دولة تسجيل الطائرة مباشرة اختصاصها القضائي فيما يتعلق بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن هذه الطائرة.

2. على كل دولة متعاقدة باعتبارها دولة التسجيل أن تقوم باتخاذ الإجراءات التي قد تكون ضرورية ولازمة لتأسيس اختصاصها بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن الطائرة المسجلة فيها، كما لم تستبعد الاتفاقية أي اختصاص قضائي جنائي يجري مباشرة طبقاً لأحكام القانون الوطني (Mendelsohn, Allan Apr., 1967 , P515)، ويبدو من ظاهر نص تلك المادة أنها تسعى إلى إزالة أي احتمال لأن تمر جريمة الجاني دون عقاب (Jung, Sang) (Yool, Op.Cit, P17)، حيث وضعت أساساً قانونياً لأن تمتد دولة تسجيل الطائرة اختصاصها بالجرائم التي ترتكب على الطائرة حتى ولو كانت تطير في مجال جوي أجنبي.

ورغم أن الفقرة 1 من المادة الثالثة تؤسس لدولة تسجيل الطائرة الاختصاص بنظر الجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة، فإن هذا لا يعني بأي حال من الأحوال التزاماً بممارسة الاختصاص، فالاختصاص هنا غير إلزامي، فمن نص المادة يتضح لنا أن دولة تسجيل الطائرة ملزمة فقط بأن تتخذ الإجراءات الضرورية لتأسيس اختصاصها بصفتها دولة التسجيل وذلك بالنسبة للجرائم فقط التي ترتكب على متن الطائرات المسجلة فيها.

ومن ثم يمكننا القول: إن نص الحكم الوارد في المادة 3 من الاتفاقية لم يضع أي أساس قانوني يتيح لدولة تسجيل الطائرة ممارسة اختصاصها القضائي على الأفعال التي لا ترقى لمرتبة الجرائم الجنائية (Mendelsohn, Allan Apr., 1967 , P 515) ولكنها في الوقت أفعال تهدد أمن وسلامة الطائرة، وبذلك يكون الاختصاص فيما يبدو مسألة اختيارية بالنسبة للدول الأطراف وليس مسألة إلزامية.

أما فيما يتعلق بنص المادة الرابعة، فقد نصت على عدم جواز التعرض لأي طائرة في حالة طيران من قبل الدول المتعاقدة فيما عدا دولة تسجيل الطائرة، وذلك بهدف مباشرة اختصاصها الجنائي بشأن جريمة ارتكبت على متن هذه الطائرة إلا في حالات محددة على سبيل الحصر وهي:

1. أن يكون للجريمة أثر في إقليم الدولة.

2. أن تكون الجريمة قد ارتكبتها أو ارتكبت ضد أحد رعايا هذه الدولة أو أحد الأشخاص ذوي الإقامة الدائمة فيها.

3. إذا ارتكبت الجريمة ضد أمن الدولة.

4. إذا اشتملت الجريمة على خرق للقواعد والأنظمة النافذة المتعلقة بالطيران أو أنظمة حركة الطيران في هذه الدولة.

5. إذا كان مباشرة هذا الاختصاص ضرورياً لضمان التزام هذه الدولة بتعهداتها طبقاً لاتفاقية متعددة الأطراف.

ومما سبق يتضح لنا أن الاتفاقية لم توحد الاختصاص بالنسبة للجرائم التي تقع على متن الطائرات. وهذا على عكس ما كان يسعى إليه معدو اتفاقية طوكيو، حيث كان هدفهم هو تحقيق قدر من التوحيد الدولي في القواعد المنطبقة على المقاضاة بشأن الجرائم المرتكبة على متن الطائرات. بل وزعته بين دولة تسجيل الطائرة وبين الدولة التي وقعت الجريمة في مجالها الجوي، فجعلت من اختصاص دولة تسجيل الطائرة القاعدة العامة في حين جعلت من اختصاص الدولة التي وقع الاعتداء على الطائرة في مجالها الجوي هو استثناء تقتضيه ضرورة حماية مصالح تلك الدولة وفي حدود هذا الاستثناء، حيث لا توجد لتلك الدولة مصلحة في محاكمة وعقاب الجاني في غير الحالات الواردة بنص المادة 4 من الاتفاقية.

ولا شك أن هذه ثغرة في الاتفاقية تؤدي حتماً إلى نتائج عشبية، فكيف يقبل القول بأن الدولة التي وقعت الجريمة في مجالها الجوي أو هبطت على أراضيها الطائرة المعتدى عليها لا تستطيع ممارسة اختصاصها القضائي بالنظر في جريمة ارتكبت على متن طائرة مسجلة في دولة أخرى إلا عندما تمس هذه الجريمة بأراضيها أو تكون لها عاقبة بمسائل أمنها القومي، وفي الوقت نفسه يفرض على تلك الدولة أن تنفي بالتزاماتها بقبول المسافرين الذين يسلمهم إليها قائد الطائرة أو احتجاز بعض الأفراد وإجراء التحقيقات الأولية في الوقائع.

ولكي يمكن سد تلك الثغرة لابد من تمكين دولة الهبوط من ممارسة اختصاصها القضائي على الجرائم التي ترتكب على الطائرة التي تم الاعتداء عليها في مجالها الجوي حتى يتم قمع جميع الأعمال الإرهابية التي تهدد أمن وسلامة الطيران المدني، حتى وإن كانت عناصر الجريمة المرتكبة على متن الطائرة المعتدى عليها غريبة عن النظام القانوني السائد في

دولة المهبوط (John Fenston and Hamilton De Saussure P81)، فالجرائم التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني وتهدد منظومة النقل الجوي وتعرض أرواح المسافرين للخطر هي حتماً من الجرائم الدولية التي يجب أن تتضافر الجهود الدولية لقمعها ومعاقبة مرتكبيها.

سلطات قائد الطائرة

من أبرز الإسهامات التي تحسب لاتفاقية طوكيو هي منح سلطات بوليسية لقائد الطائرة (Jiefang Huang, Op.Cit, P119 يبدأ في ممارستها بدءاً من صعود الركاب إلى متن الطائرة، أي من لحظة إغلاق الأبواب وحتى لحظة فتح الأبواب لنزول الركاب من الطائرة. وفي حالة المهبوط الاضطراري، تبقى هذه السلطات قائمة لحين دخول الطائرة تحت مسؤولية أي دولة.

تقييم الاتفاقية

يذهب جانب من الفقه إلى أن من أهم ما يؤخذ على اتفاقية طوكيو أنها لم تتعرض بشكل مناسب للمسائل المتعلقة باختطاف الطائرات ولم تورد نصاً صريحاً ينص على أن عملية الاستيلاء على الطائرات واختطافها جريمة تستوجب معاقبة فاعلها (يزيد، 2011م، ص 183)، إلا أن هذا النقد يغفل عن كون الاتفاقية لم يكن يقصد بها التطرق إلى مسألة «اختطاف الطائرات»، إذ تم في واقع الأمر إدراج الحكم المتعلق بالاختطاف بناء على اقتراح تقدم به كل من ممثل الولايات المتحدة وممثل دولة فنزويلا في وقت متأخر جداً من عملية المفاوضات خلال المؤتمر الدبلوماسي الذي عقد بطوكيو.

ليس هذا فحسب، بل وجه نقد لاتفاقية؛ لأنها لم تلزم الدولة التي تحبط فيها الطائرة المختطفة بمحاكمة المختطف

أو تسليمه إلى الدولة التي وقع الاختطاف فوق إقليمها أو حتى تسليمه لدولة تسجيل الطائرة (Bielinski Eva, Op.Cit,P66) فأصبح البت في أمر مختطف الطائرة متروكاً للدولة التي هبطت فيها الطائرة المختطفة ووفقاً لما تنص

عليه قوانينها (C .S . Thomas and M.J.Kirby,Op.cit, Pp 163-164)، بالإضافة إلى أن ما يؤخذ أيضاً على الاتفاقية أنها أغفلت تناول حالة الاشتراك في الفعل.

ونخلص مما سبق إلى أن اتفاقية طوكيو لم تعالج قضية اختطاف الطائرات بطريقة فعالة وشاها من أوجه القصور ما يمكننا معه القول بأن مثالب الاتفاقية أفرغتها من مضمونها وقيمتها القانونية (Bielinski Eva, Op.Cit, P67)، ولعل هذا ما دعا إلى تكثيف الجهود الدولية بهدف التوصل إلى اتفاقية تكون أكثر فعالية في حماية الطيران المدني من خطر التعرض لأعمال عنف واختطاف.

مشروع تحديث اتفاقية طوكيو 1963م

لسد الثغرات الواردة باتفاقية طوكيو 1963م تسعى منظمة الطيران المدني الدولي لإيجاد صك دولي جديد يتلافى الانتقادات الموجهة للاتفاقية على أن يتضمن هذا الصك بصورة أكثر تحديداً الجرائم التي قد تهدد أمن وسلامة الطيران المدني، وقد تمخضت جهود المنظمة عن دراسة شاملة للجرائم التي يمكن النص عليها في الصك الجديد، حيث تضمن مشروع الاتفاقية الجديدة نظاماً من ثلاث فئات: تتناول الفئة الأولى أكثر الجرائم خطورة المرتكبة ضد أعضاء طاقم الطائرة، مثل: الاعتداء، والترهيب، سوءا كان بدنياً أم لفظياً، والتدخل في أداء مهامهم، ورفض الامتثال لتعليماتهم. وتعد حماية أعضاء طاقم الطائرة حماية لسلامة الطائرة ذاتها، كما تشمل هذه الفئة الجرائم التي تُرتكب ضد الأشخاص الآخرين على متن الطائرة. أما الفئة الثانية فتتناول أنواع السلوك الأقل خطورة على متن الطائرة، التي تشمل الاعتداءات البدنية أو الشفوية، والتدمير المتعمد للممتلكات، واستهلاك المشروبات الكحولية وتعاطي العقاقير المخدرة بحيث تنجم عن ذلك الثمالة. وتشمل الفئة الثالثة بعض الأفعال مثل: التدخين في دورة المياه، والعبث بجهاز الكشف عن الدخان وتشغيل جهاز إلكتروني محمول عندما يكون استخدامه محظوراً.

الفرع الثاني: اتفاقية لاهاي لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (1970م)

ذكرنا سابقاً أن هناك العديد من الانتقادات التي وجهت لاتفاقية طوكيو الموقعة عام 1963 والخاصة بالجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، ما دفع منظمة الطيران المدني للسعي إلى علاج الثغرات التي ظهرت في تلك الاتفاقية، فكثفت جهودها لإعداد اتفاقية جديدة، وقد تمخضت تلك الجهود عن توقيع اتفاقية لاهاي لقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات التي تم التوقيع عليها عام 1970م، وحسبما ورد بنص المادة الأولى من تلك الاتفاقية يمكن تعريف جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات بأنه «يعد مرتكباً لجريمة أي شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران:

- أ. يقوم على نحو غير مشروع، بالقوة أو بالتهديد بها، أو بأي شكل آخر من أشكال الإرهاب بالاستيلاء على تلك الطائرة، أو ممارسة السيطرة عليها، أو يحاول ارتكاب أي من تلك الأفعال.
 - ب. يكون شريكاً مع شخص يرتكب أو يحاول ارتكاب أي من تلك الأفعال.
- وعليه فإن أركان جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات هي:

أولاً: الركن المادي

تقوم كل جريمة على هيكل مادي ملموس لا يتحقق بنياها القانوني دونه، بيد أن ذلك الهيكل لا يتخذ شكلاً موحداً في الجرائم كافة، حيث تتوقف طبيعة الأفعال المكونة له على نوع كل جريمة، وفقاً لما يتطلبه نص التجريم (بلال، مرجع سابق، ص 254 وما بعدها) وكما هو معلوم، فإن الركن المادي لأي جريمة يتكون من ثلاثة عناصر: سلوك إجرامي يتمثل في نشاط مادي ملموس يأتيه الجاني، من شأنه تحقيق الاعتداء على المصلحة المحمية جنائياً، تعقبه نتيجة إجرامية تتمثل في الأثر الذي يترتب على السلوك الإجرامي ويقترن به تغيير مادي ملموس تدركه الحواس في العالم الخارجي، وتتمثل النتيجة الإجرامية هنا في فرض الجاني سيطرته على الطائرة، أخيراً علاقة سببية تربط بين السلوك الإجرامي والنتيجة الإجرامية. وبتطبيق ما سبق على جريمة الاستيلاء على الطائرات يتضح لنا أن الركن المادي لجريمة

الاستيلاء غير المشروع على الطائرات يتمثل في استعمال العنف أو التهديد باستخدام العنف أو أي شكل آخر من أشكال التخويف، والسيطرة، أو محاولة ارتكاب تلك الأعمال على متن طائرة معينة، أثناء فترة طيرانها، لإجبار قائد الطائرة على الخضوع لمطالب المختطف، ويعد من قبيل العنف المادي قيام الجاني بطعن قائد الطائرة بسلاح أبيض ليمنعه من القيادة ويجل هو محله أو من يحدده هو (Sami Shubber, 1973, P690)، وكذا سحب السلاح في وجه قائد الطائرة أو أحد طاقمها أو أحد ركابها أو التهديد بتفجير الطائرة، لإجبار طاقمها لامتثال لأوامر المختطف بتغيير مسار الرحلة مثلاً، وهناك العديد من الأمثلة على حالات اختطاف طائرات استخدم فيها المختطفون القوة، ما أدى إلى وفاة طاقمها أو إصابتهم إصابات بالغة.

بينما يعد من قبيل العنف المعنوي اكتفاء الجاني بإشهار السلاح في وجه قائد الطائرة وتهديده بها، ومن ثم فإنه لا يتم تطبيق أحكام تلك الاتفاقية على اختطاف الطائرات الواقع من قبل قائدها، ويجب أيضاً أن يكون استخدام القوة أو التهديد باستعمالها قد وقع على متن الطائرة لذا فإن اختطاف الطائرات عن طريق إصدار أوامر غير مشروعة لها من قبل جهة على الأرض لا يندرج ضمن أحكام تلك الاتفاقية. (مطر، 2008م، ص 265)

من ثم فإنه في حالة القبض على مصدر تلك الأوامر يتم محاكمته وفقاً لما ينص عليه القانون المحلي للدولة التي قبض عليه فيها أي باختصاص النطاق المكاني، وقد جرت محاولات عديدة من قبل بعض الوفود المشاركة في المفاوضات حول اتفاقية 1970م لتوسيع نطاق هذه المادة وتعديلها بحيث يشمل الأفعال التي تقع من خارج الطائرة ومنها الاقتراح الهولندي واقتراح الجمعية الأمريكية للقانون الدولي التي نادى بحذف عبارة (على متن الطائرة)، إلا أن هذه المحاولات باءت بالفشل؛ نظراً لإصرار معظم الوفود المشاركة على مبدأ السيادة وعدم المساس به. (البشر، 1990م، ص 36 وما بعدها).

ثانياً: الركن المعنوي

يتخذ الركن المعنوي لهذه الجريمة صورة القصد الجنائي الذي يتطلب توافر عنصري العلم والإرادة، وذلك باعتبارها إحدى الجرائم العمدية، لذا فينبغي أن يعلم الجاني بأن فعله ينطوي على التدخل في السير الطبيعي للطائرة، كما يجب أن تتجه إرادة الجاني إلى الاستيلاء على الطائرة.

وتجدر الإشارة إلى أنه لا عبرة بالبواعث التي دفعت الجاني إلى ارتكاب الجريمة (Paul R. Ehrlich and Jianguo Liu: 2002, PP 183-192)، سواء أكانت بواعث سياسية واقتصادية واجتماعية أم غيرها.

الاختصاص الجنائي

جاءت المادة الرابعة من الاتفاقية لتلزم الدول الأطراف باتخاذ جميع الإجراءات الضرورية التي تضمن تأسيس اختصاصها بنظر الجرائم الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، كما لم تستبعد الاتفاقية أي اختصاص جنائي يتم مباشرته طبقاً للقانون الوطني، ليس هذا فحسب، بل إن الاتفاقية ألزمت الدول الأطراف بأن تقوم بإلقاء القبض على المجرم واتخاذ الإجراءات الجنائية أو إجراءات تسليمه للدولة التي تطالب به لمحاكمته، وفي حالة عدم قيامها بالتسليم تلتزم بإحالة القضية إلى قضائها الوطني لينال المجرم الجزاء المناسب لجرمه.

ومما سبق يتضح لنا أن الاتفاقية قد أخذت بحلول توفيقية تتواءم مع الأغراض الرئيسة التي أبرمت من أجلها، وهي المحافظة على سلامة الطائرات والركاب والملاحة الجوية الدولية عموماً وتأكيد معاقبة الجاني وعدم إفلاته من العقاب نتيجة لتنازع الاختصاص التشريعي أو القضائي أو لعدم وجود نص يجرم الاعتداء على الطائرة وركابها.

تقييم الاتفاقية

كسابقتها لم تسلم اتفاقية لاهاي 1970 من النقد، ولعل أهم الانتقادات التي وجهت لها هي:

- أنها لم تعالج بعض الجرائم التي تدخل في نطاق جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة كالاغتيال على الطائرة الرابضة في المطارات أو ضد منشآت الطيران المدني في المطارات، خاصة وأن هناك حالات عديدة تم فيها الاعتداء على طائرات أثناء وقوفها على أرض المطار.

- أنها لم تنص على جزاءات على الدول التي تنهون في تطبيق أحكامها.

- لم تعالج حالات الاستيلاء على الطائرة من الخارج.

- لم تتضمن نصوصاً توفر حماية قانونية لصالح ركاب الطائرة المخطوفة.

الفرع الثالث: اتفاقية مونتريال لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني (1971م)

لمقاومة الأعمال التخريبية ضد الطائرات المختطفة تم التوصل إلى اتفاقية مونتريال الخاصة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في 23 / 9 / 1971م والبروتوكولين الملحقين بها، وقد كان الهدف الأساسي من عقد اتفاقية مونتريال 1971م هو تفادي أوجه النقد التي وجهت لاتفاقيتي طوكيو 1963م ولاهاي 1970م ولتعالج أوجه القصور التي شابته تلك الاتفاقيات، ولعل أهم الأحكام التي استحدثتها اتفاقية مونتريال تنحصر في نقطتين هما: النقطة الأولى: بيانها للمقصود بالأعمال غير المشروعة الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، والنقطة الثانية: تحديدها للفترة التي تكون الطائرة فيها في حالة خدمة، وسوف نستعرض هاتين النقطتين على النحو التالي:

أولاً: المقصود بالأعمال غير المشروعة الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني

جاءت المادة الأولى من هذه الاتفاقية لتوضح الأعمال التخريبية بصفة عامة بأنها أية أعمال تخريبية تعرض

سلامة وأمن الطائرة للخطر إذ تنص على أنه:

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

أ. أن يقوم بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران، إذا كان هذا العمل من شأنه أن يعرض سلامة تلك الطائرة للخطر.

مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني..... د. حسني موسى محمد رضوان

ب. أن يدمر طائرة في الخدمة أو يحدث تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحتتمل أن يعرض سلامتها للخطر.

ج. أن يقوم، بأي وسيلة كانت، بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مواد في طائرة في الخدمة يحتتمل أن تدمر تلك

الطائرة، أو أن تحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران، أو أن تحدث بها تلفاً يحتتمل أن يعرض سلامتها في حالة

الطيران للخطر.

د. أن يدمر أو يتلف تسهيلات الملاحة الجوية أو أن يتدخل في تشغيلها، إذا كان من شأن أي من تلك الأفعال أن

يعرض سلامة الطائرات في حالة الطيران للخطر.

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

2- يعد كذلك مرتكباً لجريمة أي شخص يرتكب فعلاً من الفعلين الآتيين:

أ. أن يشرع في ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة.

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

ثانياً: تحديد الفترة التي تكون فيها الطائرة في حالة خدمة

وفقاً للمادة الثانية من اتفاقية مونتريال عام 1971م تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ اللحظة التي

يتم فيها إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من هذه الأبواب من أجل

نزول الركاب، وفي حالة الهبوط الاضطراري، يستمر اعتبار الطائرة في حالة طيران حتى تتولى السلطات المختصة مسؤوليتها

عن الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال، في حين تعد الطائرة في الخدمة منذ بدء إعداد الطائرة قبل الطيران

بواسطة عمل الخدمات الأرضية أو بواسطة طاقم الطائرة للقيام برحلة معينة حتى مضي أربع وعشرين ساعة على أي

هبوط للطائرة، وعلى أي حال، تمتد فترة الخدمة طوال كل المدة التي تعد فيها الطائرة في حالة طيران.

وتلزم المادة الثالثة الدول المتعاقدة بالتعهد بتجريم هذه الأعمال وتشديد العقوبات على مرتكبيها بحيث تكون رادعة لكل من تسول له نفسه القيام بمثل تلك الأفعال بالإضافة إلى ضرورة اتخاذ الإجراءات والتدابير كافة الممكنة لمنع وقوع هذا النوع من الجرائم.

الاختصاص الجنائي

جاءت المادة الخامسة لتقضي بإلزام الدول المتعاقدة بفرض اختصاصها الإقليمي على الطائرة المختطفة عند ارتكاب جريمة الاختطاف على أراضيها إذ نصت على أنه:

1. على كل دولة متعاقدة أن تتخذ الإجراءات اللازمة لفرض اختصاصها القضائي بنظر الجرائم في الحالات التالية:

أ. عندما ترتكب الجريمة في إقليم تلك الدولة.

ب. عندما ترتكب الجريمة ضد أو على متن طائرة مسجلة في تلك الدولة.

ت. عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة في إقليم تلك الدولة وما يزال المتهم على متنها.

ث. عندما ترتكب الجريمة ضد أو على متن طائرة مؤجرة دون طاقم إلى مستأجر يكون مركز أعماله الرئيس في تلك الدولة، أو تكون له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن له فيها مثل هذا المركز.

ج. على كل دولة متعاقدة كذلك أن تتخذ الإجراءات اللازمة لفرض اختصاصها القضائي لنظر الجرائم المذكورة في

الفقرات (أ)، (ب) و(ج) من الفقرة 1 من المادة الأولى، وكذلك الفقرة 2 من المادة نفسها بقدر ما تتعلق به تلك

الفقرة بتلك الجرائم، وذلك في حالة تواجد المتهم في إقليمها ولم تقم بتسليمه طبقاً للمادة الثامنة إلى أي من الدول

المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة.

3- لا تحول هذه الاتفاقية دون أي اختصاص جنائي يتم مباشرة طبقاً للقانون الوطني.

كما تضمنت الاتفاقية مجموعة من الأحكام الأخرى التي تلزم الدول الأطراف فيها بضرورة قيام أي دولة من الدول الأطراف في الاتفاقية بكون الجاني متواجداً على إقليمها باحتجازه وعمل التحقيقات المبدئية في الوقائع، بل وإحالة القضية لقضائها المختص إذا لم تقم بتسليمه للدولة طالبة التسليم، ولضمان توفير قدر أكبر من التعاون الدولي في مكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الطيران المدني، نصت الاتفاقية على ضرورة تفعيل التعاون الدولي في هذا المجال، وذلك بتأكيد ضرورة تقديم أقصى قدر من المساعدة فيما يتعلق بالإجراءات الجنائية المتخذة بشأن تلك الجرائم ليس هذا فحسب، بل أيضاً ضرورة أن تقوم كل دولة متعاقدة طبقاً لقانونها الوطني بإبلاغ مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بأسرع ما يمكن بأية معلومات تتوفر لديها بشأن:

أ. ظروف الجريمة.

ب. الإجراء المتخذ طبقاً للفقرة 2 من المادة العاشرة.

ج. الإجراءات المتخذة قبل الجاني أو المتهم بوجه خاص، نتائج أي إجراءات تسليم أو أي إجراءات قانونية أخرى.

وباستقراء الأحكام التي جاءت بها اتفاقية مونتريال بشأن قمع جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني الموقعة عام 1971م نجد أنها عالجت كل العيوب التي كانت موجودة في اتفاقيتي طوكيو عام 1963م واتفاقية لاهاي عام 1970م.

واستكملت هذه الاتفاقية في 24 فبراير 1988م ببروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني.

وقد اعتمد هذا البروتوكول عقب وقوع هجمات ضد المسافرين في المطارات في فيينا وروما وفي أماكن أخرى في الثمانينيات. وهو يقتضي تجريم أعمال العنف التي يحتمل أن تسبب أي وفاة أو إصابة خطيرة، في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، وتدمير طائرات أو مرافق أو إلحاق أضرار خطيرة بها، إذا كانت تلك الأعمال تعرض للخطر، أو

يُحتمل أن تعرض للخطر، السلامة في المطار. ويقتصر توقيع هذا البروتوكول على الدول الأطراف في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني.

ووفقاً لنص المادة الثانية من بروتوكول 1988م يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يرتكب عمداً ودون حق مشروع باستخدام أي جهاز أو مادة أو سلاح، فعلا من الأفعال التالية:

أ. يرتكب ضد شخص في مطار يخدم الطيران المدني الدولي عملاً من أعمال العنف يتسبب أو من شأنه التسبب في إحداث جروح جسيمة أو الموت.

ب. يدمر أو يلحق ضرراً جسيماً بمنشآت مطار يخدم الطيران المدني الدولي أو بالطائرات غير الموجودة بالخدمة فيه أو عرقلة مرافق المطار إذا هدد هذا العمل أو كان من شأنه تهديد سلامة هذا المطار.

وتجدر الإشارة إلى أن الشروع أو الإسهام في أعمال العنف هذه تخضع أيضاً للقمع.

ومع ذلك، فلا يهم أن يكون مرتكب العمل قد سعى إلى تعريض سلامة المطار للخطر، إذ يكفي، لتطبيق

البروتوكول، وقوع جريمة عادية أو عمل إرهابي يستنتج منه تعريض هذه السلامة للخطر.

وهناك نقطة أخيرة يجدر الإشارة إليها وهي أنه لا يهم أن يقوم بارتكاب أعمال الإرهاب ضد الطيران المدني

شخص عام أو خاص لكي يخضع للنصوص الدولية. وفي هذا المعنى، أجازت محكمة العدل الدولية تطبيق اتفاقية

مونتريال، سواء على موظفي دولة أو أشخاص خاصة (انظر مسائل تفسير وتطبيق اتفاقية مونتريال 1971م الناشئة عن

حادث لوكيربي) ليبيا/المملكة المتحدة والولايات المتحدة، تدابير تحفظية، أمر 14 أبريل 1992م).

ومن وجهة نظر القانون الداخلي، يصف بروتوكول 1988م بالجريمة أعمالاً قد تعتبرها الدول جرائم جنائية، أي

أعمال العنف التي تسبب أو من شأنها أن تسبب جروحاً جسيمة أو الموت على أرض دولة. بيد أن للبروتوكول نتيجة

مهمة، إذ يفرض على الدول الأطراف التزاماً دولياً متفقاً عليه، وهو تسليم المجرمين أو محاكمتهم مع توفير التعاون

الدولي.

المطلب الثاني: جهود أجهزة الأمم المتحدة في مجال مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن

وسلامة الطيران المدني

أدى تزايد الجرائم الماسة بأمن وسلامة الطيران المدني إلى تكثيف الجهود الدولية المبذولة من قبل أجهزة الأمم المتحدة، وخاصة مجلس الأمن الدولي الذي اتخذ مجموعة من القرارات التي حث من خلالها جميع أعضاء المجتمع الدولي على تكثيف الجهود والتدابير اللازمة لردع الأعمال الإرهابية الموجهة ضد سلامة وأمن الطيران المدني، حيث أكد المجلس في الكثير من المناسبات أن الإرهاب بجميع أشكاله ومظاهره يمثل أحد أشد الأخطار التي تهدد السلم والأمن وأن أي عمل من أعمال الإرهاب هو عمل إجرامي ولا يمكن تبريره بغض النظر عن دوافعه، وبصرف النظر عن توقيته أو هوية مرتكبه. (راجع نص القرار رقم 1989، الذي اتخذته مجلس الأمن في جلسته 6557 بتاريخ 17 يونيو 2011م)

وسوف نستعرض في لحظة سريعة أهم القرارات الصادرة عن مجلس الأمن ثم القرارات التي صدرت عن الجمعية

العامة:

الفرع الأول: جهود مجلس الأمن الدولي

تعامل مجلس الأمن باستمرار مع قضايا الإرهاب، ففي البداية كانت جهود مجلس الأمن تتمثل في الإجراءات المتخذة منه التي كانت تأخذ شكل جزاءات يفرضها على الدول التي يرى أن لها صلات بأعمال إرهابية معينة، وفي دعوة أعضاء المجتمع الدولي إلى العمل معاً لمنع وقمع جميع الأعمال الإرهابية.

وعقب هجمات 11 سبتمبر 2001 م التي تعرضت لها الولايات المتحدة، لجأ مجلس الأمن إلى تطوير

استراتيجياته في مكافحة الجرائم الإرهابية، حيث أنشأ مجلس الأمن الكثير من اللجان والأجهزة المعنية بقضايا الإرهاب:

- لجنة مكافحة الإرهاب: وهي لجنة تم تشكيلها بموجب قرار مجلس الأمن رقم 1373 لعام 2001م الذي اتخذ

بالإجماع في 28 سبتمبر 2001م وتضم 15 عضواً هم أعضاء مجلس الأمن الدولي، وقد كلفت تلك اللجنة برصد

تنفيذ القرار رقم 1373 الذي يلزم أعضاء المجتمع الدولي باتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع الأنشطة الإرهابية ولتجريم

مختلف أشكال الأعمال الإرهابية، وكذا اتخاذ التدابير التي تساعد وتشجع التعاون فيما بين البلدان في مجال مكافحة الجرائم الإرهابية، إضافة إلى تشجيع الانضمام إلى الصكوك الدولية لمكافحة الإرهاب.

- اللجنة المنشأة عملاً بالقرار 1540 (2004م): وهي لجنة تم تشكيلها بموجب قرار مجلس الأمن رقم 1540 وأسندت إلى تلك اللجنة مهمة رصد امتثال الدول الأعضاء للقرار 1540، الذي يدعو الدول إلى منع الجهات الفاعلة من غير الدول من الحصول على أسلحة الدمار الشامل.

- الفريق العامل المنشأ بموجب القرار 1566

أنشئ الفريق العامل في عام 2004م بموجب القرار 1566 من جميع أعضاء مجلس الأمن للنظر في وضع توصيات وتقديمها إلى المجلس فيما يتعلق بالتدابير العملية التي ستفرض على الأفراد والجماعات والكيانات الضالعين في الأنشطة الإرهابية، أو المرتبطين بها، من غير الأفراد والجماعات والكيانات المدرجين في قوائم لجنة الجزاءات المتعلقة بتنظيم القاعدة وحركة طالبان، بما في ذلك وضع ما يعد ملائماً من إجراءات أكثر فعالية لتقديمهم للعدالة عن طريق المقاضاة أو التسليم، وتجميد أرصدهم المالية، ومنع تحركاتهم عبر أقاليم الدول الأعضاء، ومنع تزويدهم بجميع أنواع الأسلحة والعتاد، وكذلك فيما يتعلق بإجراءات تنفيذ تلك التدابير.

ولقد أكد مجلس الأمن الدولي في الكثير من المناسبات أن كل الأعمال الإرهابية هي أعمال إجرامية لا يمكن تبريرها بغض النظر عن دوافعها ووقت حدوثها ومرتكبيها، كما أنه لا يمكن ولا ينبغي ربط الإرهاب بأي ديانة أو جنسية أو مجموعة إثنية.

ولقد اتخذ مجلس الأمن مجموعة من القرارات ذات الصلة بمكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة

الطيران المدني ومن أهم تلك القرارات:

- قرار مجلس الأمن رقم 286 لعام 1970م

في 9 سبتمبر 1970م أصدر مجلس الأمن قراره رقم 286 الخاص بمناشدة الدول باتخاذ خطوات لمنع خطف الطائرات وقد تبني مجلس الأمن هذا القرار دون تصويت في جلسته رقم 1552، وأعرب مجلس الأمن من خلال هذا القرار عن قلقه الشديد إزاء تهديد أرواح المدنيين الأبرياء من جراء خطف الطائرات وأي تدخل آخر في أنشطة النقل الدولي وناشد جميع الدول الأطراف المعنية أن تطلق على الفور سراح الركاب وملاحي الطائرة المختطفة دون استثناء، وطلب إلى الدول أيضاً أن تتخذ جميع التدابير القانونية الممكنة لمنع وقوع حوادث اختطاف أخرى للطائرات وأي تدخل آخر في النقل الجوي المدني الدولي.

- قرار مجلس الأمن رقم 635 (1989م)

في جلسته 2869 المنعقدة بتاريخ 14 يونيو 1989م ناقش مجلس الأمن البند المعنون بـ«وضع علامات على المتفجرات اللدائنية أو الصفيحية بغرض كشفها» واتخذ المجلس قراراً بالإجماع أعرب الأعضاء من خلاله عن قلقهم البالغ بسبب الآثار التي تترتب على أعمال التدخل غير المشروع التي ترتكب ضد الطيران المدني بسبب السهولة التي يمكن بها استخدام المتفجرات اللدائنية أو الصفيحية في أعمال الإرهاب وخاصة ضد الطائرات دون التعرض تقريباً لإمكانية كشفها، ومن ثم أدان المجلس بالإجماع أعمال التدخل غير المشروع ضد أمن الطيران المدني، وطلب من جميع الدول أن تتعاون في وضع وتنفيذ تدابير لمنع جميع أعمال الإرهاب، بما في ذلك الأعمال التي تنطوي على استعمال المتفجرات. وعلى الرغم من ترحيب مجلس الأمن بالأعمال التي اضطلعت بها بالفعل منظمة الطيران المدني وغيرها من المنظمات الدولية في دعم وتشجيع الجهود الرامية لمنع جميع أعمال الإرهاب والقضاء عليها، فإنه حث منظمة الطيران المدني الدولي على أن تضاعف جهودها في مجال مكافحة الأعمال الإرهابية الموجهة ضد سلامة وأمن الطيران المدني.

كما حث المجلس جميع الدول الأعضاء على تكثيف أعمال البحث الرامية إلى إيجاد وسائل تجعل كشف المتفجرات أكثر سهولة، وأن تتعاون في هذا المسعى بأن تتقاسم نتائج مثل تلك البحوث. (راجع قرار مجلس الأمن رقم 635 الصادر بتاريخ 14 يونيو 1989م).

- قرار مجلس الأمن رقم 731 لسنة 1992م

أصدر مجلس الأمن في جلسته رقم 3033 المعقودة في 21 يناير 1992م القرار رقم 731، الذي أدان فيه تورط موظفين تابعين للحكومة الليبية في تدمير طائرة بان أمريكان القائمة بالرحلة 103 وطائرة شركة اتحاد النقل الجوي (UTA) القائمة بالرحلة 772 وما نجم عن ذلك من خسارة مئات الأرواح، وأعرب المجلس من خلال هذا القرار عن انزعاجه الشديد لما يشهده العالم في مختلف أرجائه من استمرار أعمال الإرهاب الدولي بجميع أشكاله التي تعرض الأرواح البشرية للخطر أو تودي بها، بالإضافة لتأثيرها الضار على العلاقات الدولية، وأعرب المجلس عن قلقه إزاء جميع الأنشطة غير القانونية الموجهة ضد الطيران المدني الدولي، وهذا ما دعا مجلس الأمن للتأكيد من جديد على قراراته التي سبق أن أصدرها في هذا الشأن، وهي القرار رقم 286 لسنة 1970م والقرار رقم 635 لسنة 1989م وذلك تصميماً من المجلس على القضاء على الإرهاب الدولي بجميع صوره (راجع قرار مجلس الأمن رقم 731 الصادر بتاريخ 21 يناير 1992).

الفرع الثاني: جهود الجمعية العامة للأمم المتحدة

منذ أواخر الستينيات وأوائل السبعينيات، تبنت الأمم المتحدة عدة قرارات تناولت فيها الإرهاب الدولي (Jane Boulden and Thomas G. Weiss , 2004, P 151)، وتركزت أساساً في أعمال الاستيلاء على الطائرات، وتحويل مسارها، وتهديد ركبها، التي كانت سائدة في ذلك الوقت، ودعت الدول والمنظمات الدولية المعنية إلى اتخاذ الإجراءات الكفيلة بمكافحة الأعمال الإرهابية ومعاقبة مرتكبيها.

وكان أول قرار صدر بهذا المضمون هو قرار الجمعية العامة رقم 2551 خلال دورتها رقم 24 بتاريخ 12 ديسمبر 1969م وتضمن هذا مناشدة الدول لتتخذ كل الإجراءات المناسبة للتأكد من أن تشريعاتها الوطنية توفر نظاماً

مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني..... د. حسني موسى محمد رضوان

ملائماً لإجراءات قانونية فعالة، كما حث هذا القرار الدول على أن تكفل محاكمة جميع الذين يرتكبون أفعالاً من شأنها أن تعرض سلامة الطائرات والأشخاص للخطر، وكذلك اختطاف الطائرات، كما طالب أيضاً بضرورة التعاون التام بدعم جهود المنظمة الدولية للطيران المدني ومناشدة الدول بالانضمام إلى اتفاقية طوكيو لسنة 1963م.

كما أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة خلال دورتها 25 القرار رقم 2645 في 25 نوفمبر 1970م الذي تضمن إدانة الجمعية العامة للتدخل في أنشطة الطيران المدني الدولي، حيث أشارت إلى أن الطيران المدني الدولي حلقة حيوية في تعزيز العلاقات الودية بين الدول، وأن المحافظة على سير أنشطة الطيران المدني في أمان وانتظام في مصلحة جميع الشعوب، وأعربت الجمعية عن قلقها البالغ لأعمال خطف الطائرات أو سواها من أعمال التدخل غير المشروع في أنشطة الطيران المدني؛ لما تسببه تلك الأفعال من تعريض حياة الركاب والملاحين وسلامتهم للخطر.

ومن ثم أدانت الجمعية العامة جميع أعمال اختطاف الطائرات أو سواها من أعمال التدخل في رحلات السفر الجوي المدني، سواء أكانت في الأصل داخلية أم دولية بواسطة التهديد باستعمال القوة وكل أعمال العنف التي قد توجه إلى المسافرين والملاحين والطائرة ومرافق الملاحه وطلبت من الدول أن تتخذ جميع التدابير المناسبة لردع تلك الأعمال أو منعها أو قمعها ضمن اختصاصها وتأمين ملاحقة مرتكبيها ومعاقبتهم على نحو يتناسب وخطورة تلك الجرائم. أو القيام دون إخلال بما للدول من حقوق وما عليها من واجبات بتسليم الأشخاص الضالعين في ارتكاب الجرم، كما حث القرار الدول التي يتم تحويل مسار إحدى الطائرات المختطفة إلى إقليمها على ضرورة توفير الرعاية والدعم الكافيين لركاب تلك الطائرات وطاقم قيادتها، وذلك حتى يمكنهم مواصلة رحلتهم إلى وجهتهم الأصلية. وأخيراً أكد القرار ضرورة أن تمنح الدول مؤازرتها وتأييدها لإنجاح مساعي وجهود المنظمة الدولية للطيران المدني في سبيل وضع التدابير الفعالة لمقاومة التدخلات غير المشروعة في حركة الطيران المدني. ثم توالى القرارات الصادرة عن الجمعية العامة تحت مصطلح الإرهاب الدولي.

وبعد أن استعرضنا الجهود المبذولة لمكافحة الجرائم الماسة بأمن وسلامة الطيران المدني على المستوى الدولي، سواء المتمثلة في الصكوك الدولية أو القرارات الصادرة عن أجهزة الأمم المتحدة، سوف نستعرض خلال السطور التالية جهود

مملكة البحرين على المستويين الدولي والداخلي لتتعرف على مدى كفاية النصوص التجريبية الواردة بالتشريعات الوطنية لمملكة البحرين في مجال ردع الأعمال الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، وكذا مدى التزام مملكة البحرين بالأحكام الواردة بالصكوك الدولية ذات الصلة.

المبحث الثاني: جهود مملكة البحرين في مجال مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن

وسلامة الطيران المدني

سنخصص هذا المبحث لدراسة جهود مملكة البحرين في مجال مكافحة الجرائم الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، وذلك من خلال إلقاء الضوء على الجهود التي تبذلها المملكة على المستوى الدولي المتمثل في الانضمام للاتفاقيات الدولية ذات الصلة بأمن وسلامة الطيران المدني، ثم نختتم هذا المبحث ببيان جهود المشرع البحريني في مجال حماية أمن وسلامة الطيران المدني ومكافحة الجرائم الموجهة ضده، وذلك وفقاً للتقسيم التالي:

المطلب الأول: جهود مملكة البحرين على المستويين الدولي والإقليمي

باستقراء ممارسات مملكة البحرين على المستويين الدولي والإقليمي يتضح لنا جلياً أن مكافحة الجرائم الإرهابية على المستويين الدولي والإقليمي كان دائماً على رأس أولويات المملكة، حيث حرصت المملكة على الانضمام إلى جميع الصكوك ذات الصلة، وليبيان تلك الجهود سوف نستعرضها في لحظة سريعة على النحو التالي:

أولاً: جهود مملكة البحرين على المستوى الدولي

انضمت مملكة البحرين إلى جميع الاتفاقيات والبروتوكولات التي تناولت المسائل المتعلقة بالطيران المدني التي عقدت تحت مظلة الأمم المتحدة، وذلك بموجب مرسوم بقانون رقم (4) لسنة 1983م في شأن الموافقة على الانضمام إلى معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963م وإلى معاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970م وإلى معاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971م. كما انضمت المملكة بموجب مرسوم

مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني..... د. حسني موسى محمد رضوان

بقانون رقم (15) لسنة 1995 إلى البروتوكول بشأن قمع الأفعال غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع بتاريخ 24 فبراير 1988م والمكمل لمعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971م.

إضافة لانضمام المملكة لاتفاقيات مكافحة الإرهاب بصفة عامة التي عقدت تحت مظلة الأمم المتحدة مثل:

- انضمام مملكة البحرين لاتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال عام 1991م، بموجب المرسوم بقانون رقم 35 لسنة 1995م.
- انضمام مملكة البحرين لاتفاقية منع الجرائم المرتكبة ضد الأشخاص المتمتعين بحماية دولية، بمن فيهم الموظفون الدبلوماسيون والمعاقبة عليها لعام 1973م.
- انضمام مملكة البحرين إلى اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية وبروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري لعام 1988م بموجب القانون رقم (15) لسنة 2005م.
- انضمام مملكة البحرين للاتفاقية الدولية لقمع تمويل الإرهاب لعام 1999م بموجب القانون رقم (8) لسنة 2004م.
- انضمام مملكة البحرين للاتفاقية الدولية لقمع الهجمات الإرهابية بالقنابل لعام 1997م بموجب القانون رقم (9) لسنة 2004م.
- انضمام مملكة البحرين إلى الاتفاقية الدولية لقمع أعمال الإرهاب النووي بموجب القانون رقم (10) لسنة 2010م.

ثانياً: جهود مملكة البحرين على المستوى الإقليمي

تبذل مملكة البحرين جهوداً محموداً على المستوى الإقليمي في مجال مكافحة الإرهاب ويتضح ذلك من حرص الحكومة البحرينية على الانضمام لجميع الصكوك الإقليمية ذات الصلة بمكافحة الجرائم الإرهابية-التي من بينها جرائم الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني-حيث صدقت مملكة البحرين على الاتفاقيات الإقليمية التالية:

المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب - المجلد - 31 - العدد (62) 235 - 272 الرياض (2015 م) (1436 هـ)

- الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لعام 1998م بموجب مرسوم بقانون رقم (15) لسنة 1998م.

- معاهدة منظمة المؤتمر الإسلامي لمكافحة الإرهاب الدولي لعام 1999م مرسوم بقانون رقم (26) لسنة 2002م.

- اتفاقية دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية لمكافحة الإرهاب بموجب مرسوم قانون رقم (43) لسنة 2005م.

وجدير بالذكر أنه فيما يتعلق بتفعيل أحكام الاتفاقيات، سواء الدولية أو الإقليمية في النظام القانوني البحريني،

فقد نص الدستور البحريني في مادته 37 على أن «يرم الملك المعاهدات بمرسوم ويبلغها إلى مجلس الشورى والنواب فوراً

مشفوعة بما يناسب من البيان، وتكون للمعاهدة قوة القانون بعد إبرامها والتصديق عليها ونشرها في الجريدة الرسمية.»

المطلب الثاني: جهود المشرع البحريني في مجال مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن

وسلامة الطيران المدني

سوف نستعرض خلال السطور التالية أهم الجهود التي يبذلها المشرع البحريني في مجال حماية أمن وسلامة الطيران المدني:

أولاً: قانون العقوبات البحريني الصادر بموجب مرسوم بقانون رقم (15) لسنة 1976م

كفل المشرع البحريني حماية خاصة لوسائل النقل والمواصلات التي من بينها الطيران المدني، واعتبر أن الجرائم التي

تقع على تلك الوسائل من الجرائم ذات الخطر العام، حيث خصص الفصل الثاني من الباب السادس من قانون العقوبات

الصادر بموجب المرسوم بقانون رقم 15 لسنة 1976م، فوفقاً لنص المادة 282 من قانون العقوبات البحريني يعاقب

بالسجن المؤبد من أحدث عمداً كارثة لسفينة أو طائرة أو أية وسيلة أخرى من وسائل النقل العام، وتخفيض العقوبة إلى

السجن فقط لكل من عرض للخطر عمداً وسيلة من وسائل النقل العام البرية أو الجوية أو المائية أو عطل سيرها بأي

طريقة، ويتم تشديد عقوبة الجناة وتصل إلى الإعدام في حالة ما إذا نشأ عن أي من تلك الأفعال موت أحد الأشخاص

(المادتان 284 و 285عقوبات بحريني)

ثانياً: قانون رقم (58) لسنة 2006م بشأن حماية المجتمع من الأعمال الإرهابية

حرص المشرع البحريني على تأكيد مواكبته للجهود الدولية الرامية إلى مكافحة الإرهاب بجميع أشكاله، وذلك بسن تشريع خاص بمكافحة الإرهاب تمثل في القانون رقم 58 لعام 2006م بشأن حماية المجتمع من الأعمال الإرهابية، ولا شك أن الاعتداء على سلامة وأمن الطيران المدني يعد من أبشع الجرائم الإرهابية التي تخلف وراءها عدداً كبيراً من الضحايا؛ لذا نجد أنه قرر معاقبة كل من يرتكب فعلاً من تلك الأفعال التي تهدد سلامة وأمن وسائل النقل والمواصلات بأقصى العقوبات، حيث تصل عقوبة كل من أحدث عمداً كارثة بأية وسيلة من وسائل النقل الجوي أو المائي أو البري العامة أو أتلّفها أو عيبتها أو عطل أجهزتها أو عرض سلامتها أو سلامة من بها للخطر، أو أتلّف أو عيب أو عطل منشآت أو مرافق الملاحة الجوية أو البحرية أو النقل البري أو وسائل الاتصال أو عرض سلامتها أو سلامة من بها للخطر، إذا كان ذلك تنفيذاً لغرض إرهابي يعاقب بالسجن المؤبد، ويعاقب بالعقوبة نفسها كل من اختطف تنفيذاً لغرض إرهابي وسيلة من وسائل النقل المنصوص عليها في الفقرة السابقة أو احتجز ركابها أو طاقمها رهينة أو قاوم بالقوة أو العنف السلطات العامة أثناء تأدية وظيفتها في استعادة الوسيلة أو الرهائن من سيطرته، وتكون العقوبة السجن إذا كان موضوع الجريمة المنصوص عليها في الفقرتين السابقتين وسيلة من وسائل النقل الخاصة. (راجع نص المادة 5 من قانون حماية المجتمع من الأعمال الإرهابية)

ثالثاً: قانون الطيران المدني

وضع المشرع البحريني قانوناً خاصاً ينظم جميع الجوانب القانونية المتعلقة بالطيران المدني، وذلك بموجب مرسوم بقانون رقم (6) لسنة 1995م الذي خصص الباب العاشر منه للجرائم التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني، حيث ميز المشرع بين جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني وبين جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وسوف نستعرض خلال السطور التالية كلا من تلك الجرائم على حدة ثم نلي ذلك ببيان السلطات الممنوحة لطاقم الطائرة لأجل حماية أمن وسلامة الطائرة، وأخيراً نختتم حديثنا بصلاحيات وواجبات الدولة، وذلك على النحو التالي:

جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني

جاءت المادة 108 من قانون الطيران المدني البحريني لتحدد جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني ووفقاً

لنص المادة 108 سالفه الذكر فإنه:

1- يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يرتكب عمداً ودون حق مشروع فعلا من الأفعال الآتية:

أ- أن يقوم بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران إذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر.

ب- أن يدمر طائرة في الخدمة أو يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران، أو يحتمل أن يعرض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر.

ج- أن يقوم بأي وسيلة كانت بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة في الخدمة يحتمل أن يدمر هذه الطائرة أو أن يحدث بها تلفاً يجعلها عاجزة عن الطيران أو يعرض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر.

د- أن يدمر أو يتلف تسهيلات أو منشآت الملاحة الجوية أو أن يتدخل في تشغيلها، إذا كان من شأن أي من هذه الأفعال احتمال تعريض سلامة الطائرات وهي في حالة طيران للخطر.

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

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

2- يعد مرتكباً لجريمة أي شخص يرتكب فعلا من الفعلين الآتيين:

أ- أن يشرع في ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في البند (1) من هذه المادة.

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

ووفقاً لأحكام الفقرة الأولى من المادة 109 من قانون الطيران المدني البحريني، فإننا نجد أن المشرع البحريني اعتبر أن الطائرة تعد في حالة طيران في أي وقت منذ اللحظة التي يتم فيها إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من هذه الأبواب من أجل مغادرة الركاب لها. وفي حالة الهبوط الاضطراري يستمر اعتبار الطائرة في حالة طيران حتى تتولى السلطات المختصة مسؤوليتها عن الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال، بينما تعد الطائرة في الخدمة منذ بدء إعداد الطائرة للطيران بواسطة عمال الخدمات الأرضية أو بواسطة طاقم الطائرة للقيام برحلة معينة حتى مضي أربع وعشرين ساعة على آخر هبوط للطائرة، وعلى أي حال تمتد فترة الخدمة طوال المدة التي تعد فيها الطائرة في حالة طيران على الوجه المحدد في المادة 109 فقرة 1.

جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

حددت المادة 110 من قانون الطيران المدني البحريني جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ووفقاً للأحكام الواردة بتلك المادة، فإنه يعد مرتكباً لجريمة كل شخص وهو على متن طائرة في حالة طيران ارتكب فعلاً من الأفعال الآتية:

- 1- أن يقوم دون حق مشروع بالقوة أو بالتهديد باستعمال القوة أو بأية صورة من صور الإكراه بالاستيلاء على الطائرة أو السيطرة على قيادتها، أو أن يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال.
- 2- أن يشترك مع أي شخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال المشار إليها في الفقرة السابقة.
- 3- تعد الطائرة في حالة طيران طبقاً للمعنى الموضح في المادة (109) فقرة(1) من هذا القانون.

سلطات قائد الطائرة أو أعضاء طاقمها

منح المشرع البحريني لقائد الطائرة وأعضاء طاقمها بعض السلطات التي تكفل لهم اتخاذ التدابير الضرورية والوقائية التي تكفل حماية أمن وسلامة الطائرة ضد أي شخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب أي من الأفعال التي جرمها هذا القانون (نص المادة 111)، وله أن يطلب من السلطات المختصة في الدولة التي تهبط الطائرة في إقليمها إنزال هذا الشخص مع بيان الأسباب المبررة لذلك الإجراء، وإذا رأى قائد الطائرة تسليم الشخص المذكور بسبب خطورة الجريمة، فعليه إخطار سلطات الدولة التي تهبط الطائرة في إقليمها بأسرع وقت ممكن مع بيان الأسباب، وعليه أن يقدم عند الهبوط عناصر الإثبات والمعلومات المتوفرة لديه (نص المادة 112).

الاختصاص القضائي

منح المشرع البحريني الاختصاص الجنائي للمحاكم البحرينية، فطبقاً لنص المادة 114 تباشر محاكم مملكة البحرين اختصاصها القضائي في جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني وجرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات طبقاً للقواعد العامة فيما يتعلق بهذه الجرائم في الحالات الآتية:

- أ- عندما ترتكب الجريمة في إقليم الدولة.
- ب- عندما ترتكب الجريمة ضد طائرة مسجلة في الدولة أو على متنها.
- ج- عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة في إقليم الدولة وما يزال المتهم على متنها.
- د- عندما ترتكب الجريمة ضد أو على متن طائرة مؤجرة دون طاقم إلى مستأجر يكون المركز الرئيس لأعماله في الدولة أو تكون له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن فيها مثل هذا المركز.
- هـ- عندما يوجد المتهم في إقليم الدولة.

ومن خلال ما أوردناه في السطور السابقة حول جهود مملكة البحرين يتضح لنا جلياً مدى اهتمام المشرع البحريني البالغ بمكافحة الجرائم الإرهابية وخاصة الجرائم التي تستهدف وسائل النقل وخاصة النقل الجوي المتمثلة في

أنشطة الطيران المدني؛ إذ وضع المشرع ضمانات كافية تتيح مكافحة مثل هذه الجرائم التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني وملاحقة مرتكبيها جنائياً وإنزال العقوبات الرادعة بهم.

الخاتمة

نظراً لما تمثله الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني من خطر داهم على شتى مناحي الحياة لجميع أعضاء المجتمع الدولي، ومدى تأثيرها بالغ الخطورة على أمن وسلامة المجتمع، يبذل المجتمع الدولي جهوداً ضخمة من أجل مكافحة تلك الجرائم، والواقع يؤكد أننا لا نزال بحاجة لبذل المزيد من الجهود وبمحااجة إلى تضافر جهود جميع الأطراف المعنية.

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

فهذه الظاهرة من منظور مملكة البحرين مدانة بكل أشكالها وأنواعها على نحو قاطع لا يقبل التبرير ولا يحتمل التأويل، وقد أكدت وعبرت المملكة عن موقفها ذلك في جميع المحافل والمنابر الدولية وأيدت جميع القرارات الصادرة عن أجهزة الأمم المتحدة ذات العلاقة بمحاربة الجرائم الإرهابية بصفة عامة وتعاونت مع المجتمع الدولي لمحاربة هذه الجرائم بشتى السبل، كما أعلنت المملكة حرباً لا هوادة فيها على جرائم الإرهاب الدولي بصفة عامة وجرائم الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني بصفة خاصة، ويتضح ذلك من حرصها على أن يكون لها دور فاعل على المستويين الدولي والإقليمي في محاربة هذا النوع من الجرائم بالغة الخطورة؛ إذ سارعت بالانضمام إلى جميع المعاهدات الدولية ذات الصلة بأمن وسلامة الطيران المدني والمطارات، كما حرصت على الانضمام إلى المعاهدات الإقليمية التي عقدت، سواء تحت مظلة جامعة الدول العربية أو تحت مظلة مجلس التعاون الخليجي المتعلقة بمكافحة الإرهاب بجميع صورته وأشكاله،

وسنت القوانين الداخلية التي تضمن توافق تشريعاتها الداخلية مع التزاماتها الدولية بمكافحة مثل تلك الجرائم وتعقبت كل مرتكب ومحرض عليها، وسعت لتقديمهم للعدالة لمحاكمتهم.

النتائج

1. تشكل الجرائم الإرهابية والأعمال التخريبية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني تهديداً مستمراً لحركة المسافرين والتجارة الدولية، لذا يجب إدانتها والتصدي لهما بصورة شاملة من خلال اعتماد استراتيجيات شاملة وفعالة، وجهد دولي يركز إلى الحاجة الماسة للجماعة الدولية للقضاء على هذه الظاهرة واجتثاثها من جذورها.
2. بالرغم من وجود الكثير من الصكوك الدولية المعنية بمكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، فإن هناك حاجة ماسة إلى بذل المزيد من الجهود من قبل المجتمع الدولي؛ نظراً لعدم كفاية النصوص التجريمية الواردة بتلك الصكوك لقمع الهجمات الإرهابية التي يتعرض لها الطيران المدني.
3. هناك بعض الأفعال التي قد يرتكبها أحد الركاب، ولا تشكل في حد ذاتها جريمة إرهابية، ولكنها قد تتسبب في المساس بأمن وسلامة الرحلة الجوية، لم تشملها التشريعات الوطنية بنصوص صارمة وكافية لردع من يقوم بمثل تلك الأعمال.
4. على مستوى مملكة البحرين، يمكن القول: إن وجود تشريع خاص بمكافحة الإرهاب تمثل في القانون رقم 58 لعام 2006م بشأن حماية المجتمع من الأعمال الإرهابية هو أمر يحسب للمملكة، ولكن هذا لا يعني انتهاء الحاجة إلى مزيد من الجهود، بل هي البداية لأن أي تشريع يتطلب مزيداً من القرارات والأنظمة والإجراءات والآليات التي يجب القيام بها لتحقيق الهدف الأساسي وهو القضاء نهائياً على ظاهرة الأعمال الإرهابية بما فيها جرائم الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني.

التوصيات

يوصي الباحث بضرورة إعادة النظر في الصكوك الدولية المعنية بمكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني، وتضمينها تدابير أكثر صرامة للقضاء على تلك الظاهرة واجتثاثها من جذورها. كما يوصي بأن تقوم الدول باعتماد قواعد قانونية وطنية تعالج فعالية مشكلة الركاب الذين يقومون بأعمال شغب داخل الطائرة أو الذين يتسببون في عدم الانضباط على متن الطائرات، وذلك نظراً لما تمثله تلك الأعمال من خطر على سلامة الطائرة وسلامة باقي الركاب والطاقم الذين على متنها.

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية

1. البشر، خالد سعود، (1990 م) . المواجهة الجنائية والأمنية لحطف الطائرات، رسالة ماجستير، المعهد العالي للعلوم الأمنية، الرياض.
2. بلال، أحمد عوض، (2005 م). مبادئ قانون العقوبات المصري «القسم العام»، دار النهضة العربية، القاهرة.
3. سرور، أحمد فتحي، (2008 م) . المواجهة القانونية للإرهاب، الطبعة الثانية، مركز الأهرام للترجمة والنشر، القاهرة.
4. شاكر، أحمد عبد الحليم، (2009 م) . المعاهدات الدولية أمام القضاء الجنائي، دار الكتب القانونية، القاهرة.
5. الفيل، على عدنان، (2010م). الإرهاب الإلكتروني، مجلة الجامعة الخليجية، العدد 2 قسم القانون، المجلد 2.
6. مصيلحي، محمد الحسيني، (دون ذكر سنة النشر). الإرهاب مظاهره وأشكاله وفقاً للاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب، المعهد العالي للقضاء، جامعة الإمام محمد ابن سعود، المملكة العربية السعودية.
7. مطر، عصام عبد الفتاح، (2008م). الجريمة الإرهابية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.
8. يزيد، ميهوب يزيد، (2011 م) . مشكلة المعيارية في تعريف الإرهاب الدولي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.

9. أبو الوفا، محمد أبو الوفا، (2011 م). جريمة تعريض الطائرة للخطر بين التدابير الضرورية والوقائية والعقوبة في اتفاقية طوكيو وقانون الطيران المدني المصري والإماراتي، مجلد بحوث مؤتمر «الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية»، كلية القانون، جامعة الإمارات.

المراجع باللغة الأجنبية

- Allan I. Mendelsohn, (Apr., 1967). In-Flight Crime: The International and Domestic Picture under the Tokyo Convention, Virginia Law Review, Vol. 53, No. 3.
- Bielinski .Eva, (1978).The Role Of Law in the Suppression of Terrorism against International Civil Aviation, Master Of Laws, Mcgill-University.
- C.S. Thomas and M.J.Kirby, (Jan., 1973). The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, The International and Comparative Law Quarterly, Vol. 22, No. 1 .
- FitzGerald, (1963). The Development of International Rules Concerning Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, 1 Canadian Year book. International Law.
- Francis J. Gist, Jr , (1968). The Aircraft Hijacker and International Law, LL.M, Mc Gill University, Montreal, Canada .
- Jane Boulden and Thomas G. Weiss (2004). Terrorism and the UN before and after September 11, Indiana University Press .
- John Fenston: Conflict In The Competence and Jurisdiction of Courts of Different States to Deal with Crimes Committed on Board Aircraft and The Persons Involved Therein, Mcgill Law Journal, VOL 1.
- JUNG, SANG YOOL, (2005). Legal Analysis of Aviation Security under the International Legal Regime, LL.M, Mc Gill University, Montreal, Canada.

Matte, Nicolas Mateeso,1981 Treatise on Air Aeronautical Law, Montreal: ICASL-McGill University; Toronto.

Paul R. Ehrlich and Jianguo Liu, 2002, Some Roots of Terrorism, Population & Environment , Volume 24.

Shubber . Sami, Aircraft Hijacking under the Hague Convention1970: A New Regime? The International and Comparative Law Quarterly, Vol. 22, No. 4.

Special Sub-Committee Of The Legal Committee For The Modernization Of The Tokyo Convention Including The Issue Of Unruly Passengers , Montréal, 22 – 25 May 2012.