162
صيف 2015

شؤون عربية

مجلة قومية فصلية تصدر عن الأمانة العامة لجامعة الدول العربية

التطورات الإقليمية والدولية وتداعياتها على ديناميكية الوضع العربي

- عاصفة الحزم : ضروراتها، أهدافها، تداعياتها
- القوة العربية المشتركة .. دراسة تحليلية
- التداعيات "غير النووية" للاتفاق الإيراني الغربي
- الحوار الإستراتيجي التركي – الخليجي ومستقبل أمن منطقة الخليج

- ملف خاص
- فنون عربية
- دراسات
- عروض كتب

شـــؤون عربيـــة

162 – صـــــــــيف 2015

مجلة قومية، فصلية، تُعنى بدراسة قضايا الأمة العربية، وشؤون العمل العربي المشترك ومؤسساته وتصدرها الأمانة العامة لجامعة الدول العربية

رئيس التحرير السفير / سعيد رفعت

المسئول الإداري والمالي
عماد الدين حلمي عبد الفتاح
التنفيذ والإخراج الفني
أحمد محمد السيد
مسؤول الموقع الإلكتروني
نهلة محمد جبر
المراجعة اللغوية
طارق محمد أحمد

هيئة التحرير

خالد بن نايف الهباس
د. ممدوح محمد موصلي
د. ثامر محمود زيدان العاني
هناء أحمد فتحي سرور
سامية فتحي بيبرس
د. حيدر طارق عبد الستار
فالح ماجد المطيري
رائد علي صالح الجبوري
د. محمد بن صديق

الآراء الواردة في المجلة لا تعبِّر بالضرورة عن رأي جامعة الدول العربية، أو الجهة التي يعمل فيها الكاتب

شؤون عربية

محتويات العدد

162

التطورات الإقليمية والدولية وتداعياتها على ديناميكية الوضع العربي — سعيد رفعت — 5

العاصفة وتداعياتها الإقليمية والدولية — **17**

- "عاصفة الحزم": ضروراتها، أهدافها، وتداعياتها — د. مصطفى عبد العزيز مرسي — 18
- أبعاد المواقف الدولية من التحالف العربي في اليمن — أحمد دياب — 35
- تحولات الموقفين الإيراني والتركي إزاء "عاصفة الحزم" — بشير عبد الفتاح — 48
- القوة العربية المشتركة .. قراءة تحليلية — غازي دحمان — 61

موقع القضايا العربية من تطورات الأحداث في المنطقة — 71

- القمة العربية .. مواجهة لتحديات الأمن القومي أم استجابة ظرفية لضغوط الأحداث — عبد الوهاب بدرخان — 72
- التداعيات "غير النووية" للاتفاق الإيراني الغربي — سامح راشد — 82
- مواجهة التهديدات الأمنية على الساحة العربية بأدوات إقليمية — شريف شعبان مبروك — 95
- القضية الفلسطينية على ضوء التطورات العاصفة في المنطقة — ماجد كيالي — 109

ملف خـاص **119**

- من المشروع النهضوي المجهض إلى الإصلاح الديني المحتوم — صـــــــــلاح ســـــالم — 120
- توظيف الخيال في مشروعات للمستقبل .. نماذج تطبيقية — د. عمـــار علـــي حســـــن — 133

فنون عربية **143**

- معزوفات محمد عبد الوهاب الموسيقية — سليـــــــم سحـــــــاب — 144

دراســـــات **155**

- الحوار الإستراتيجي التركي – الخليجي ومستقبل أمن منطقة الخليج — ساميـــــــة بيـــــــبرس — 156
- أثر التدخل الخارجي على الثورة الليبية 2011 — محـــمد عبد الحفيـظ الشيخ — 173
- وضع الدستور في بلدان الربيع العربي — حـــــــازم عمـــــــر — 189
- الطيران المدني وتحديات الإرهاب — د. إدريـــ،ـس لكريـــــــني — 205

عروض كتب **225**

- الإستراتيجية الأمريكية تجاه الشرق الأوسط — صـــفاء عبد الوهـــاب علـــي — 226
- مذكرات هيلاري كلينتون .. خيارات صعبة — عماد الدين حلمي عـبد الفتاح — 232

الطيران المدني وتحديات الإرهاب الدولي

د.إدريس لكريني(*)

باحث أكاديمي – مراكش

مقدمة

تصاعدت حدّة العمليات الإرهابية بشكل كبير خلال العقود الأخيرة، في مختلف المناطق من العالم، سواء من حيث مخاطرها وأشكالها أو على مستوى النطاق الذي تتم فيه، أو بالنسبة لعدد المنظمات التي تمارسها. وإذا كانت معظم الدول قد أجمعت على خطورة هذه الآفة، وأكدت على ضرورة مجابهتها، فإنها اختلفت من حيث مقاربتها.

وعلى الرغم من مختلف الجهود المحلية والاتفاقية التي بذلت في سبيل الحد من هذه الظاهرة العابرة للحدود، فإنها لم تكن بالفعالية المطلوبة، حيث تبين أن الظاهرة باتت في تزايد مستمر وخطورة متنامية وانتشار واسع.

ونتيجة لتزايد الإقبال على وسائل النقل بواسطة الطائرات المدنية، بفعل السرعة الفائقة للطيران، وشروط الأمان مقارنة مع مختلف وسائل النقل الأخرى، أضحى الطيران المدني على رأس المصالح الأكثر استهدافاً بالعمليات الإرهابية بأشكال مختلفة، على الرغم من التطورات التقنية والتدابير والإجراءات الرقابية المذهلة في هذا الشأن.

وإذا كانت مظاهر العنف والإرهاب التي تطال سلامة وأمن الطيران المدني تنطوي على خطورة كبرى بالنظر لتداعياتها السلبية على حياة وسلامة المسافرين وممتلكاتهم، وعلى المعاملات التجارية والخدماتية الدولية، فإنها تثير مجموعة من الإشكالات القانونية

(*) أستاذ العلاقات الدولية ومدير مجموعة الأبحاث والدراسات الدولية حول إدارة الأزمات، كلية الحقوق بمراكش، المغرب.

والتقنية، وذلك بالنظر إلى تشابك المسؤوليات والاختصاصات في مجملها، بين أكثر من دولة في كثير من الأحيان.

فما هي مخاطر الإرهاب الدولي؟ وما الإشكالات التي يثيرها مفهوم الظاهرة؟ وما هي التحديات التي تطرح بصدد أمن وسلامة الطيران المدني؟ وما هي الجهود الدولية والإقليمية المبذولة لحماية الطيران المدني من تداعيات الإرهاب الدولي؟ وما هي التحديات المطروحة أمام الجهود الدولية المرتبطة بتأمين سلامة الطيران المدني؟ وما أهم المداخل اللازمة لتأمين سلامة وأمن الطيران وتجاوز مخاطر الإرهاب الدولي؟

أولا- مخاطر الإرهاب الدولي وإشكالات المفهوم

يطرح الإرهاب الدولي تحديات وإشكالات كبرى أمام المجتمع الدولي برمته، بالنظر للتداعيات الأمنية والسياسية والاقتصادية التي يفرزها، فالعمليات التي طالت عدداً من البلدان على امتداد مناطق مختلفة من العالم خلال العقود الثلاثة الأخيرة، أكدت أن مخاطر الظاهرة يمكن أن تتجاوز أحياناً مخاطر الحروب النظامية، بالنظر لجسامتها وفجائيتها واستهدافها لمنشآت إستراتيجية ومصالح حيوية ولخسائرها البشرية الفادحة.

فبعدما كانت العمليات الإرهابية تتم وفق أساليب تقليدية وتخلف ضحايا وخسائر محدودة في الفئات والمنشآت المستهدفة، أصبحت تتم بطرق بالغة الدقة والتطور مستفيدة من التكنولوجيا الحديثة.

أصبحت الجماعات الإرهابية تستغل كل ما من شأنه أن يساعدها في تنفيذ عملياتها، وقد تأكّد هذا الأمر مع أحداث 11 سبتمبر 2001 التي تم خلالها تحويل طائرات مدنية في الجو من وسائل لنقل ركاب عزّل، إلى ما يشبه صواريخ موجهة نحو أهداف حساسة، وما خلفه ذلك من ضحايا وخسائر اقتصادية ومالية فادحة، أصابت الولايات المتحدة وكل دول العالم، وخلّفت جوّا من الهلع والترقب وعدم الطمأنينة في كل بقاع العالم.

لقد استفادت المنظمات الإرهابية من مختلف الإمكانيات التي تتيحها التكنولوجيا الحديثة، وذلك باستثمارها، سواء على مستوى التواصل بين أعضائها والترويج لأيديولوجيتها وعملياتها وبرامجها من خلال شبكة الإنترنت، أو في تنفيذ عملياتها.

وعلى الرغم من إقرار المجتمع الدولي برمّته بهذا الخطر، الذي أصبح يحتلّ مكانة بارزة على رأس قائمة الأولويات ضمن مختلف اللقاءات والمؤتمرات الدولية إلى جانب قضايا حيوية أخرى كالحدّ من الانتشار النووي، وتلوث البيئة والجريمة المنظمة، والأمراض الخطيرة العابرة للحدود. لم يمنع الأمر من تطور وتنامي الظاهرة خلال السنوات الأخيرة، ذلك أن التباين المطروح بصدد مفهومه الملتبس وبسبل مواجهته، شكّل عائقاً كبيراً أمام مقاربته بشمولية وفعالية تسمح بوقف زحفه وانتشاره.

وتتباين الرؤى والمواقف إزاء هذه الظاهرة تبعاً لتباين الخلفيات الأيديولوجية والثقافية والسياسية. بل إن الأمم المتحدة نفسها لم تستطع بلورة مفهوم متفق بشأنها، وتتعدّد بين مؤكد على اختزال الإرهاب في كل أشكال العنف، وبين من يميّز بين العنف المشروع والعنف المحرّم، وبين من يركز على إرهاب الأفراد، وبين من يميزه عن إرهاب الدولة.

وأياً كانت الخلفية الأيديولوجية لمن يعرف مفهوم الإرهاب فهو استعمال منظم للعنف بشتى مظاهره المادية والمعنوية بشكل يثير الرعب والخوف ويخلف خسائر جسيمة في الفئات والمنشآت والآليات المستهدفة بغية تحقيق أهداف سياسية أو شخصية بالشكل الذي يتنافى وقواعد القانون الداخلي والدولي.[1]

وقد صنّفه أحد الباحثين ضمن "الجرائم الدولية الموجهة ضد النظام العام الدولي، وهو نوع من الحرب المدمرة والوحشية غير المعلنة بين الإنسان وأخيه الإنسان. وبين الفرد والدولة يهدّد السلام ويقوض دعائمه".[2] فيما يعرفه باحث آخر، بأنه "استخدام أو التهديد باستخدام العنف ضد أفراد، ويعرض للخطر أرواحاً بشرية بريئة أو يودي بها أو

---

(1) إدريس لكريني: مكافحة الإرهاب الدولي بين تحديات المخاطر الجماعية وواقع المقاربات الانفرادية، مجلة المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، لبنان، العدد 281، يونيو 2002، ص40.

(2) حسنين المحمدي بوادي: الإرهاب الدولي بين التجريم والمكافحة، دار الفكر الجامعي، مصر 2004، ص38.

تهديد الحريات الأساسية للأفراد لأغراض سياسية، بهدف التأثير على موقف أو سلوك مجموعة مستهدفة بغض النظر عن الضحايا المباشرين".[3] وعلى الرغم من الجهود المحلية والاتفاقية المختلفة التي بذلت في سبيل الحد من هذه الظاهرة، فإنها لم تكن بالفعالية المطلوبة، حيث تبين أن الظاهرة باتت في تزايد مستمر، وخطورة متنامية وانتشار واسع.

إن العمليات الإرهابية التي تطال سلامة وأمن الطيران المدني تنطوي على خطورة كبرى بالنظر لتداعياتها السلبية على حياة وسلامة المسافرين وممتلكاتهم وعلى المعاملات التجارية والخدماتية وعلى السلم والأمن الدوليين بشكل عام، كما أنها تثير مجموعة من الإشكالات القانونية والتقنية، نظراً لتشابك المسؤوليات والاختصاصات، بين أكثر من دولة في كثير من الأحيان، ذلك أن الطائرة قد تكون مسجلة في دولة ما وقد يتم وضع قنبلة في بلد ثان من قبل شخص يحمل جنسية بلد ثالث، وقد تنفجر الطائرة أو تتعرض للاعتداء والخطف في بلد آخر، فيما يحتمل أن تكون جنسية الضحايا من الركاب من بلدان أخرى، وهو ما تطرح معه مسألة الاختصاص القانوني والقضائي بحدة. ومن ثم فإن الطابع الدولي لهذه العمليات مكتسب من المرافق أو المصالح الدولية المستهدفة بالعمل الإرهابي أو من تعدّد الفضاءات التي يرتكب فيها العمل، أو من تعدد واختلاف جنسيات الضحايا المستهدفين بالعمل أو الضالعين فيه. ويعتقد أحد الباحثين أن شبكة الإرهاب ترتبط ارتباطاً وثيقاً بثلاث شبكات عالمية أخرى، هي شبكة تهريب الأسلحة، وشبكة تهريب المخدرات وشبكة تهريب الأموال. ويضيف بأنه من الصعب الانتصار في الحرب ضد الإرهاب، ما لم تشمل الحرب مواجهة حاسمة مع هذه الشبكات الإجرامية الثلاث.[4]

---

(3) عصام صادق رمضان: الأبعاد القانونية للإرهاب الدولي، مجلة السياسة الدولية، مركز الأهرام، مصر، العدد 85، يوليو 1986، ص24.

(4) هيثم فالح شهاب: جريمة الإرهاب وسبل مكافحتها في التشريعات الجزائية المقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، الطبعة الأولى 2010، ص278.

والواقع أن الحديث عن عمل إرهابي يطال سلامة وأمن الطيران المدني يفترض وجود مجموعة من العناصر المادية المرتبطة بعدم مشروعية العمل المرتكب ضد الطيران، وبوجود سلوك ينطوي على قدر من العنف أو التهديد باستعماله، مع ضرورة وقوع هذا العمل داخل الطائرة أو في مواجهتها من الخارج وأثناء طيرانها. ويدرج الكثير من الفقهاء والباحثين الجرائم التي تطال سلامة الطيران المدني من تخريب وتدمير أو تغيير وجهة الطائرة أو قتل ركابها ضمن قائمة الإرهاب الدولي. بل يعتبرها البعض أكثر صوره ترويعاً وأثراً على النفس البشرية، لما للطّائرة من خصائص السباحة في الهواء بعيداً عن كل فرصة للغوث.[5]

ثانيا- أمن وسلامة الطيران المدني في عالم متغير

تتنوّع وتتباين الجرائم والتهديدات التي تواجه الطيران المدني ما بين الاختطاف والقتل والابتزاز والسرقة والحجز غير المشروع أو التهديد بالقتل والتفجير والخطف، أو تغيير مسار الرحلة الجوية للطائرة عبر استعمال القوة والتهديد باستخدامها أو الإقدام على إسقاط الطائرات. كما تختلف أيضاً من حيث القائمين بها، بين جرائم يقف خلفها أفراد أو جماعات، وأخرى تقف خلفها الدول نفسها بصورة مباشرة [6] أو غير مباشرة، بما يجعل تداعياتها أكثر خطورة على السلم والأمن الدوليين من حيث إمكانية تسبّبها في حدوث أزمات وصراعات وحروب بين الدول.

وتعدّ جريمة الاختطاف إحدى أخطر العمليات التي ظلّت تواجه سلامة الطيران المدني منذ بداية الثلاثينيات من القرن المنصرم، حيث ظهرت لأول مرّة بدولة "البيرو" على يد أشخاص من المعارضة "البيروفية" آنذاك، لتتوالى بعدها عمليات اختطاف الطائرات في مناطق مختلفة من العالم. وقد أسهمت فيها الظروف والصراعات القائمة،

---

(5) صلاح الدين جمال الدين: إرهاب ركاب الطائرات، دار الفكر الجامعي، مصر 2006، ص22 و23.

(6) نذكر في هذا السياق اعتراض سلاح الجو الفرنسي لطائرة الزعيم الجزائري "أحمد بن بيلا" سنة 1956 وإرغامها على الهبوط في الجزائر.

كما هو الشأن بظروف الحرب الباردة والصراع العربي- الإسرائيلي. قبل أن تتراجع مختلف الجرائم التي تطال سلامة الطيران بصورة ملحوظة مع تزايد التنسيقات الأمنية بين الدول، وتعزيز تقنيات المراقبة المتخذة داخل المطارات أيضاً. وتنطوي هذه الجريمة على مخاطر وأضرار عديدة وقد أخذت في التصاعد بسبب اتساع مجال النقل الجوي وتتمثل هذه المخاطر بصفة عامة في تهديد سلامة المواصلات الجوية بما تسببه من تأخير لحركة انتقال الأشخاص وتبادل السلع والخدمات، كما أنها تؤدي إلى تعريض سلامة المسافرين وطاقم الطائرة لأخطار جسيمة، وقد تبلغ درجة تحقق كوارث في بعض الحالات.(7)

إن العوامل التي تغذّي الجرائم التي تطال أمن وسلامة الطيران المدني متعددة بدورها، وهي تنطوي في مجملها على مجموعة الدوافع والخلفيات التي يمكن إجمالها فيما يلي:

1- أسباب سياسية: حيث برزت مجمل هذه الجرائم بشكل ملحوظ في أعقاب الحرب العالمية الثانية، وسيادة الحرب الباردة وما رافقها من صراعات مختلفة بين قطبي الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفييتي (سابقاً). كما أن الكثير من هذه الأعمال ارتكبت بدافع الرغبة في تقرير مصير بعض الشعوب ونيل الاستقلال السياسي لعدد من الدول المحتلة، أو إطلاق سراح معتقلين سياسيين أو كمحاولة للتعريف بقضية سياسية مرتبطة بهذا الشأن، أو التذكير بمعاناة بعض الأقليات أمام الرأي العام الدولي، من خلال ربط تحرير الركاب الرهائن أو عدم تحويل الطائرة عن مسارها الجوي بمطلب سياسي مرتبط بهذا الشأن.

2- عوامل شخصية: وهي ترتبط عادة بالرغبة في الحصول على الأموال أو الانتقام، من خلال عملية الاختطاف أو الابتزاز والتهديد والسعي للحصول على فدية من الدول

(7) أسامة مصطفى إبراهيم مضوي: جريمة اختطاف الطائرات المدنية في القانون الدولي والفقه الإسلامي (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان 2003، ص26.

التي ينتمي إليها الركاب أو تلك التي تمتلك الطائرة.[8]. كما يمكن أن تحدث هذه العمليات بغرض الهروب من قبضة العدالة نتيجة ارتكاب جرائم مختلفة في الدولة التي يحمل جنسيتها أو التي يقيم فيها.[9] وقد يكون السبب أيضاً وجود خلل أو مرض عقلي لدى الجاني،[10] كما يمكن للعوامل الاقتصادية والاجتماعية القاسية أو الرغبة في التّنصل من الخدمة العسكرية داخل بعض الدول أن تكون وراء ارتكاب مثل هذه الأفعال غير المشروعة.

أمام التطور المذهل في مجال النقل الجوي وتكنولوجياته المتطورة، ومع وجود طائرات ضخمة تتسع لعدد كبير من الركاب وقدرتها على البقاء طويلاً في الجو، وتزايد الإقبال على التنقل عبر هذه الوسائل من جهة،[11] وتزايد الأخطار المحدقة بها من جهة ثانية، كان من الضروري إيجاد مجموعة من القواعد والاتفاقيات التي تضمن سلامة هذا النقل وتمنع حدوث أي تهديدات قد تطال حياة وسلامة الركاب وممتلكاتهم. وقد ازدادت المخاوف الدولية في هذا الشأن، نتيجة التطورات التي لحقت بتكنولوجيا المعلومات والاتصال، بالإضافة إلى التخوّف من إمكانية تسرب الصواريخ والأسلحة الخطيرة إلى أيدي الإرهابيين، وبخاصة بعد الأحداث والحروب والصراعات الداخلية التي شهدتها الكثير من الدول في أوروبا الشرقية وآسيا وإفريقيا.

إن التهديدات والأعمال الإرهابية التي تطال سلامة وأمن الطيران المدني، يمكن أن تتمخض عنها مجموعة من الأضرار والتداعيات الخطيرة على شتى المستويات، ومنها:

---

(8) نذكر في هذا السياق حادث اختطاف طائرة مدنية تابعة للخطوط الفلبينية بتاريخ 17 نوفمبر 1968.

(9) نشير هنا إلى خطف طائرة يونانية بتاريخ 3 يناير 1969 وتغيير مسارها.

(10) تمّ في هذا الإطار اختطاف طائرة أمريكية سنة 1970 من قبل شخص فرنسي تبيّن أنه مصاب بخلل عقلي.

(11) وصل عدد المسافرين على متن الطائرات عام 2011 حوالي 2,7 مليار شخص بحسب منظمة الطيران الدولي. لمزيد من التفاصيل، انظر الموقع الإلكتروني الرياض نت:
http://www.alriyadh.com/net/article/698893.

1- على المستوى الإنساني: من حيث إمكانية تعرض المسافرين الأبرياء للتهديد أو الاختطاف أو الحرق أو الموت، بما يشكل خرقاً لمجموعة من الحقوق والحريات التي رسختها الديانات السماوية والقوانين الوضعية الوطنية والاتفاقيات والمواثيق الدولية، نتيجة تفجير الطائرات أو الاعتداء على ركابها وطاقمها.[12]

2- على مستوى الأضرار المادية: حيث غالباً ما تصاب الطائرات بأضرار بليغة يمكن أن تصل حد التفجير أو الارتطام أو إتلاف معداتها نتيجة لهذه العمليات، ناهيك عن الخسائر المرتبطة بالوقود نتيجة الطيران لمدة أكثر من اللازم في المجال الجوي. كما يتمخض عن ارتكاب هذه الأفعال تعطيل المصالح والخدمات، وانتشار عدم الثقة في السفر عبر الطائرات بما يؤثر بالسلب في حركة الطيران المدني والزيارات السياحية وتبادل السلع والخدمات.

3- على مستوى تهديد السلم والأمن الدوليين: ففي ظل تشابك العلاقات الدولية وتنامي الاعتماد المتبادل وضيق الهامش الفاصل بين ما هو محلي ودولي، لا تخفى الآثار الوخيمة للأعمال الإرهابية التي تستهدف أمن وسلامة وأمن الطيران المدني على السلم والأمن الدوليين، من حيث تكريس عدم الثقة في أوساط المسافرين وتدهور مداخيل شركات الطيران، إضافة إلى إمكانية حدوث توتّر في العلاقات البينية للدول المعنية بهذه الجرائم، نتيجة ضلوع إحداها في هذه الأعمال أو بسبب قصور وسائل المراقبة في مطاراتها أو بسبب انتماء الجاني لها أو بعدم الرغبة في تسليمه لجهات أجنبية من أجل محاكمته.

ففي قضية "لوكيربي" المرتبطة بتفجير طائرة "البان أميريكان" في رحلتها رقم 103 في الأجواء الأسكتلندية سنة 1988، قام مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة – وفي سابقة فريدة من نوعها – بإصدار مجموعة من القرارات في مواجهة ليبيا، اعتبر فيها الحادث تهديداً للسلم والأمن الدوليين (القرار 1992/731) وفرض بموجب (القرارين 1992/748

(12) في 17 يناير من سنة 1973 تم اختطاف طائرة أمريكية تابعة لشركة "بان أميريكان" قبل تفجيرها وسقوط ما يزيد على سبعين شخصاً بين قتيل وجريح.

و1993/833) عقوبات صارمة على ليبيا، خلّفت تداعيات اقتصادية واجتماعية وسياسية، مكلفة للشعب الليبي.

كما أفرزت أحداث 11 سبتمبر/ أيلول 2011 الناجمة عن اختطاف مجموعة من الطائرات المدنية وتفجيرها عبر الارتطام بمنشآت حيوية بالولايات المتحدة الأمريكية، مجموعة من الانعكاسات الاقتصادية والسياسية والعسكرية على الولايات المتحدة نفسها وعلى المحيط الدولي برمّته.[13]

وكان الطيران المدني من بين أكثر القطاعات التي تأثرت بالسلب من جراء هذه الأحداث، من جراء عزوف المسافرين عن السفر بالجوّ وفقدان الثقة في هذه الوسيلة. وهو ما حدا بمجلس الأمن إلى إصدار قراره رقم 2001/1368 بعد يوم من الحادث، والذي اعتبر فيه هذا الأخير تهديداً للسلم والأمن الدوليين.

لا شك أن تهديد سلامة النقل الجوي أصبح يعرف تطوراً متسارعاً بالنظر لاتساع نطاقه والتقدم الهائل الذي تحقّق في صناعة الطائرات ذات المحركات النفاثة، والرغبة في الانتقال من بلد إلى آخر في وقت قصير، وفي معظم الأحوال يصل مرتكبو الجرائم إلى وجهتهم قبل أن تكتشف العملية الإرهابية.[14]

وعلى الرغم من قيام الأمم المتحدة بالعديد من المجهودات في سبيل مواجهة هذه الظاهرة، فإن ذلك لم يمنع من استمرار الجرائم التي تهدّد سلامة الطيران المدني بصورة جدّية.

ثالثاً- الجهود الدولية والإقليمية لحماية الطيران المدني من الإرهاب

(13) إدريس لكريني: التداعيات الدولية الكبرى لأحداث 11 سبتمبر، المطبعة والوراقة الوطنية، مراكش، المغرب، الطبعة الأولى 2005، ص17.

(14) نبيل أحمد حلمي: الإرهاب الدولي وفقاً لقواعد القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، (دون تاريخ)، ص32.

مع تزايد أهمية الطيران المدني في منتصف القرن الماضي، تم توقيع معاهدة "شيكاغو" المرتبطة بالطيران المدني بتاريخ 7 ديسمبر 1944، وهو ما مهّد لإنشاء المنظمة الدولية للطيران المدني، التي أضحت وكالة دولية متخصّصة تابعة لمنظمة الأمم المتحدة، أسهمت بصورة كبيرة في تنسيق الجهود الدولية لتطوير آليات ومهام الطيران المدني وتعزيز سلامته واستقراره.

وقد كان لظهور هذه المنظمة أثر كبير في تقدّم قطاع الطيران المدني، سواء من حيث تزايد عدد الشركات الجوية، وتطور صناعات الطائرات، وتطوير البنى التحتية للمطارات، وتعزيز المنافسة في مجال الملاحة الجوية، وتحسين الخدمات وتقنيات المراقبة وسبل تحقيق السلامة والأمن خلال الرحلات الجوية وأسهمت في توحيد الإجراءات والتدابير المرتبطة بهذا الصدد، مما كان له الأثر الإيجابي على مستوى إقبال عدد كبير من المسافرين على هذه الوسيلة الهامة، وتزايد المبادلات التجارية عبر الطائرات.

كما أسهمت المنظمة أيضاً في تعزيز المنظومة القانونية والاتفاقية الرامية إلى تنظيم هذا المجال وضمان سلامته وجودة خدماته، ذلك أن تزايد الدول المصادقة على مجمل الاتفاقيات الدولية المرتبطة بهذا الشأن، سمح ببلورة مقتضياتها ضمن التشريعات الداخلية للدول.

ومن جهة أخرى، لم يعد هذا المجال حكراً على الدول، ذلك أنه مع بدايات السبعينيات من القرن المنصرم، اتجهت الكثير من الدول إلى فتح هذا القطاع أمام الشركات، ممّا خلق مناخاً من المنافسة وأسهم في تحسين الخدمات وتطوير منظومة السلامة الجوية وحماية البيئة، وهو ما انعكس بشكل إيجابي أيضاً على تطوّر هذا القطاع في العقود الأخيرة.

ومن جانب آخر، اتخذ المجتمع الدولي مجموعة من الجهود في سبيل الحد من الإرهاب الدولي الذي يستهدف أمن وسلامة الطيران المدني، فعلى مستوى منظمة الأمم المتحدة، أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قراراً مهماً في هذا السياق عام 1969

تحت رقم 2551، طالبت فيه الدول بتطوير تشريعاتها القانونية لتضمن أمن وسلامة الطيران المدني، كما ناشدتها بالانضمام إلى اتفاقية طوكيو لعام 1963. وأصدرت أيضاً القرار رقم 2645 في عام 1970 القاضي بإدانة وشجب اختطاف الطائرات المدنية، حيث أكّد القرار على أهمية التّعاون والتنسيق بين الدول في إطار المنظمة الدولية للطيران المدني لبلورة تصورات وتدابير فعالة تضمن سلامة وأمن الطيران المدني.

وجاء قرار الجمعية العامة رقم 8 الذي اتخذته في دورتها العادية (32) عام 1977 والمرتبط بسلامة الملاحة الجوية والذي أكدت فيه على إدانة كل أعمال خطف الطائرات وكل ما يؤدي إلى تهديد سلامتها وسلامة راكبيها، بالإضافة إلى قرارها رقم 146 خلال الدورة العادية (34) بتاريخ 17 ديسمبر 1979 الذي اعتمد الاتفاقية الدولية الخاصة بمناهضة احتجاز الرهائن.

ومن أهم الاتفاقيات التي أشرفت عليها الأمم المتحدة في هذا الشأن، نذكر: اتفاقية جنيف لسنة 1937 المرتبطة بمواجهة الإرهاب واتفاقية واشنطن لسنة 1971 الخاصة بمنع ومعاقبة أعمال الإرهاب التي تأخذ شكل جرائم ضد الأشخاص وغيرهم من الفئات ذات الأهمية الدولية، ثم الاتفاقية الأوربية لقمع الإرهاب والموقعة بتاريخ 27 يناير 1977 بـ "ستراسبورج" الفرنسية، حيث تضمنت لائحة للأفعال الخاضعة للتسليم والاختصاص القضائي.

وبتاريخ 20 يونيو من عام 1970 أكد مجلس الأمن على إدانته لاختطاف الطائرات وكلّ العمليات التي تهدّد أمن وسلامة الطيران المدني. فيما اتخذ المجلس من جانبه مجموعة من القرارات المرتبطة بهذا الشأن، من قبيل قراره الصادر بتاريخ 9 سبتمبر من عام 1970 بشأن اختطاف الطائرات، عبّر فيه عن قلقه المتزايد إزاء هذه العمليات، ودعا الدول إلى تعزيز ترسانتها القانونية على طريق تطويق هذه الظاهرة.

وفي الحادي والعشرين من شهر يناير عام 1992 أصدر المجلس قراره رقم 731 بشأن قضية "لوكيربي"، عبّر فيه عن انزعاجه البالغ إثر تزايد التهديدات والأفعال غير الشّرعية التي تستهدف أمن وسلامة الطيران المدني التي اعتبرها شكلاً من أشكال تهديد

السلم والأمن الدوليين [15] قبل فرض عقوبات دبلوماسية وسياسية واقتصادية وجوية على ليبيا لرفضها الانصياع إلى المطالب الأمريكية– البريطانية القاضية بتسليم اللّيبيين المتهمين بالضلوع في الحادث.

وفي الثاني عشر من شهر سبتمبر/ أيلول 2001 أصدر مجلس الأمن قراره رقم 1368، جاء فيه أن المجلس "يعتبر العمليات الإرهابية التي تمت بتاريخ 11 سبتمبر 2001 مثل أية عملية للإرهاب الدولي، هي بمثابة تهديد للسلم والأمن الدوليين"، وسمح من خلاله للولايات المتحدة بممارسة حق الدفاع الشرعي الفردي أو الجماعي. وبتاريخ 28 أيلول/سبتمبر من عام 2001 أصدر المجلس قراره رقم 1373 قضى فيه بضرورة مواجهة الإرهاب الدولي بكل الوسائل السياسية والعقابية، بما فيها تجميد أموال المشتبه في علاقتهم بالإرهاب ومنع دعم تمويل الإرهاب، وتجريم الظاهرة بموجب قوانين وطنية، ومنع تنقل المتورطين في الإرهاب، وعدم منحهم حق اللجوء السياسي، وتعزيز التعاون والتنسيق الدولي على مستوى تبادل المعلومات والخبرات المرتبطة بمكافحة الظاهرة، كما قضى القرار بإنشاء لجنة مكافحة الإرهاب.

وأنشأ المجلس أيضاً لجنة أخرى بموجب القرار 1540 في عام 2004 لمتابعة تنفيذ قراره 1540 الذي تناول منع انتشار أسلحة الدمار الشامل. وفي سنة 2004 تمّ تشكيل الفريق العامل بموجب القرار 1566 وذلك لوضع توصيات تتعلق بالتدابير العملية التي ستفرض على الأفراد أو الجماعات التي يثبت ضلوعها في الأنشطة الإرهابية أو الارتباط بها.

وخلال شهر سبتمبر/أيلول من عام 2005 عقد المؤتمر الدولي الذي نظمته الأمم المتحدة في نيويورك، الذي شكّل مناسبة دان خلالها قادة العالم الإرهاب "بجميع أشكاله

---

(15) تباينت المواقف الدولية بصدد هذه القضية، ففي الوقت الذي اعتبرت فيه ليبيا أن الأمر ينطوي على إشكال قانوني مرتبط بحادث يهدّد سلامة وأمن الطيران المدني يمكن مقاربته من خلال تفسير بنود تتضمنها معاهدة مونتريال لعام 1971، فإن عدداً من الدول الغربية وبخاصة فرنسا وبريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية، اعتبرت أن الأمر يتعلق بنزاع سياسي يتعلق بعمل إرهابي يهدد السلم والأمن الدوليين، وهو الأمر الذي عكسته قرارات مجلس الأمن الصادرة في هذا الشأن.

ومظاهره، أيّا كان مرتكبه ومكانه والغرض منه" باعتباره "أشد الأخطار التي تتهدد السلم والأمن الدوليين".[16]

وعلى مستوى الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الخصوص، توجد هنالك ثلاث اتفاقيات تشكّل في مجملها الإطار المرجعي في كل ما يتّصل بمكافحة جرائم اختطاف الطائرات، وما يرتبط بها من أفعال غير مشروعة تهدد أمن وسلامة الطيران المدني الدولي.[17]

وهذه الاتفاقيات الثلاثة هي:[18]

اتفاقية طوكيو الموقّعة بتاريخ **14** سبتمبر من عام **1963** بشأن الجرائم والأفعال الأخرى غير المشروعة التي تقع على ظهر الطائرات: وهي أول اتفاقية متعددة الأطراف تنظم في شكل اتفاق دولي عام هذا الموضوع المهم المرتبط بسلامة الطيران المدني، ولذلك جاء إبرامها لسدّ فراغ قانوني دولي في هذا الشأن. ورغم أهميتها فهي لم تضع تعريفاً محدداً لمظاهر الإرهاب التي يمكن أن تهدّد سلامة الطيران المدني، غير أنها في المقابل ركزت على ظاهرة القرصنة الجوية في مادتها رقم 11، كما أنها تناولت ضمن مقتضياتها تحديد الاختصاص القضائي والقوانين الواجب تطبيقها فيما يتعلق بمختلف الجرائم التي تحدث داخل الطائرة في الجو، غير أنها وعلى الرغم من بيانها للدولة صاحبة

---

(16) الأمم المتحدة في مواجهة الإرهاب، الموقع الإلكتروني للأمم المتحدة:
http://www.un.org/arabic/terrorism

(17) يشار إلى أنه وإلى حدود بداية الستينيات من القرن المنصرم كانت هناك مادة فريدة فقط في معاهدة "شيكاغو" تتحدث عن الإرهاب المتعلق بالطائرات.

(18) للتوسع في فهم مضمون هذه الاتفاقيات، يراجع، سلامة إسماعيل أحمد: تعريض وسائل المواصلات للخطر في القانون الجنائي مع دراسة تحليلية لظاهرتي خطف الطائرات والإرهاب على المستويين الوطني والدولي مع ذكر الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن، مطبعة جامعة القاهرة والكتاب الجامعي، مصر 1994، من ص206 إلى ص229.

الاختصاص القضائي بمعاقبة المتهمين الذين يرتكبون جرائم في هذا الخصوص، لم تشر إلى الأسلوب الذي ينبغي اتباعه في حالة حدوث تنازع في الاختصاص بين الدول.[19]

اتفاقية "لاهاي" الموقّعة بتاريخ **16** ديسمبر من عام **1970** بشأن مواجهة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات: وقد جاءت لتصحّح العديد من العيوب التي شابت اتفاقية طوكيو السابق ذكرها، فهي ركّزت على جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات حيث اعتبرتها جرائم دولية، وحاولت بلورة قواعد صارمة في مواجهة مختلف الأعمال الإرهابية والمحاولات التي تطال سلامة وأمن الطيران المدني في هذا الشأن، كما سعت إلى ترسيخ مبدأ عدم الإفلات من العقاب في هذه الحالات، عبر التأكيد على التعاون والتنسيق بين الدول الأعضاء في الاتفاقية، والسعي إلى سنّ تشريعات فعالة في مواجهة مختلف الجرائم التي تهدد أمن وسلامة الطيران المدني الدولي. ومع ذلك بقيت بعض البنود فيها تثير الكثير من الإشكالات.

اتفاقية "مونتريال" الموقّعة بتاريخ **23** سبتمبر من عام **1971** بشأن مكافحة الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني: وهي وإن لم تتحدث عن العمليات الإرهابية التي يمكن أن تتعرّض لها الطائرة وهي في حالة توقف على الأرض، فقد حددت عناصر الجريمة الإرهابية، وكان لها دور كبير في تجريم الاشتراك في الأعمال الإرهابية التي تطال الطيران المدني، وتوسيع دائرة تجريم عدد من الأنشطة غير المشروعة ذات العلاقة بالإرهاب، من قبيل نقل الأسلحة والمتفجرات والذخائر، أو الهجوم على الطائرة بالصواريخ سواء من داخلها أو خارجها. وقد تم إصدار بروتوكول إضافي لاتفاقية مونتريال بتاريخ 24 فبراير من عام 1988، عزّز من قائمة الأعمال غير المشروعة ضد أمن وسلامة الطيران المدني والشروع فيها أيضاً.

واعتمد المؤتمر الدبلوماسي المرتبط بأمن الملاحة الجوية، المنعقد في بكين من 30 أغسطس إلى 10 أيلول/سبتمبر 2010، صكّين قانونيين جديدين تم بموجبهما إدخال

---

(19) أحمد الرشيدي: بعض الجوانب القانونية لأزمة الطائرتين الأمريكية والفرنسية وعلاقة الجماهيرية بها، مجلة شؤون عربية، الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، مصر، العدد 94، يونيو 1998، القاهرة، ص24.

تعديلات على بعض الاتفاقيات الدولية الخاصّة بمكافحة الإرهاب، حيث تمّ إدماج اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي لسنة 2010 مع اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجّهة ضد سلامة الطيران المدني لسنة 1971 وبروتوكولها الخاص بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي لعام 1988، وأدرجت جرائم جديدة ومسؤوليات جنائية وأحكام إجرائية جديدة كانت مدرجة أصلاً في أحدث الصكوك المعنية بمكافحة الإرهاب.

وتنطوي الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن، الموقعة في نيويورك في 17 ديسمبر 1979 على أهمية كبرى في هذا الصدد، حيث ألزمت بموجبها الدول المتعاقدة بإدراج الجرائم المنصوص عليها في الاتفاقية ضمن تشريعاتها الوطنية، مع فرض العقوبات التي تتناسب مع خطورة هذه الجرائم.

كما عدّل بروتوكول عام 2010 اتفاقيَة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات لعام 1970 وأضاف إليها أيضاً جرائم وأحكاماً إجرائية جديدة من قبيل تحديد الاختصاص الداخلي وفقاً لمبدأ الشخصية الفاعلة، والامتثال لمبدأ المعاملة المنصفة، وإلغاء استثناء الجريمة السياسية، وحكم مكافحة التمييز.[20]

أما على المستوى الإقليمي، فنذكر الاتفاقية الأوروبية المرتبطة بقمع الإرهاب لسنة 1977 والتي جرّمت مجموعة من الأعمال المهدّدة لأمن وسلامة الطيران المدني من قبيل اختطاف وتفجير الطائرات، أو الاعتداء على الشخصيات الدبلوماسية أو ذوي الحماية الخاصة أو اختطاف واحتجاز الرهائن أو استعمال القنابل والمتفجرات، أو الشروع أو المشاركة في ارتكاب هذه الجرائم.

وبدورها حاولت الدول العربية وضع إطار قانوني يدعم هذا التوجه في إطار جامعة الدول العربية، وهو ما تبلور في الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب التي صدرت بقرار من

---

(20) مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، التعاون الدولي في المسائل الجنائية المتعلقة بالإرهاب (3)، برنامج التدريب القانوني على مكافحة الإرهاب، الأمم المتحدة، نيويورك 2012، ص11.

مجلسي وزراء العدل والداخلية العرب في اجتماعهما المشترك الذي عقد بمقر الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بتاريخ 4/22/ 1998.[21]

كما تعهدت بموجبها الدول العربية المتعاقدة "بعدم تنظيم أو تمويل أو ارتكاب الأعمال الإرهابية أو الاشتراك فيها بأية صورة من الصور، والالتزام بمنع ومكافحة الجرائم الإرهابية طبقا للقوانين والإجراءات الداخلية" وذلك من خلال اتخاذ مجموعة من التدابير والإجراءات الوقائية من قبيل التعاون والتنسيق والحيلولة دون اتخاذ أراضيها مسرحاً للتخطيط أو تنظيم أو ارتكاب الجرائم الإرهابية، وتأمين الحدود، وتعزيز المراقبة على نقل واستيراد وتخزين الأسلحة والذخائر والمتفجرات، وحماية البعثات الدبلوماسية والقنصلية، وتبادل المعلومات الأمنية بصدد الجماعات الإرهابية ونشاطاتها ومصادر تمويلها وأنواع الأسلحة والمتفجرات والتقنيات التي تستعملها في عملياتها ووسائل تواصلها وتنقلها، والتدابير العلاجية من خلال التعاون على مستوى إلقاء القبض على المجرمين ومحاكمتهم وتسليمهم تبعاً لاتفاقية مبرمة، وتأمين حماية العاملين في مجال العدالة الجنائية ومصادر المعلومات ذات الصلة وتقديم العون لضحايا الإرهاب.

رابعاً- تأمين سلامة الطيران المدني: تحديات ورهانات

تزايدت أهمية الطيران المدني في العقود الأخيرة، فعلاوة على دوره الرائد في تحقيق التواصل بين مختلف الثقافات والحضارات والشعوب، أصبح يشكل رافداً اقتصادياً يدعم القطاع السياحي ومختلف المعاملات التجارية والاقتصادية.

وهكذا أضحى الطيران المدني أحد المداخل لتحقيق التنمية في مختلف مجالاتها، سواء على مستوى المساعدة في انتقال الأشخاص والسلع ورؤوس الأموال، وخلق فرص مباشرة وغير مباشرة للعمل. وجاء في دراسة اقتصادية أجريت في سنة 2009، أن "الطيران التجاري نقل ما مجموعه 2,5 مليار راكب وما يقرب من 50 مليون طن من

(21) يشار إلى أن تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية بموجب المادة 40 من هذه الأخيرة كان هو 7 مايو 1999.

البضائع، ويعمل به بشكل مباشر أكثر من 5,5 مليون فرد، ويحقق عائداً يتجاوز تريليون دولار أمريكي، وكان نصيبه من الناتج المحلي الإجمالي 425 مليار دولار أمريكي".[22]

ويشير أحد التقارير إلى أنه "تقوم حوالي 2000 شركة طيران عبر العالم باستغلال أسطول يضم 23000 طائرة، ويغطي حوالي 3750 مطار، يتولى تسييرها ما يقارب 160 فاعلا في مجال الملاحة الجوية. ويتولى الناقلون الجوّيون نقل ما يزيد على 2.2 مليار مسافر في السنة، في حين أن المطارات تضمن الخدمة لحوالي 4 مليارات من المسافرين في السنة.." ويضيف التقرير أن "القيمة الإجمالية للبضائع المنقولة عن طريق الجو تمثل 35% من جميع المبادلات الدولية. ويسافر ما يزيد على 40% من السياح الدوليين عبر الطائرات، ويخلق قطاع النقل الجوي 5.5 مليون منصب عمل مباشر على المستوى العالمي يساهم بشكل مباشر بنسبة 408 مليار دولار في الناتج الوطني الخام العالمي، أما الأثر الاقتصادي الدولي للطيران، فيقدر بـ 3.560 مليار دولار، أي ما يعادل 7.5% من الناتج الداخلي الخام العالمي".[23]

ولقد تطورت صناعة الطائرات بصورة كبيرة في العقود الأخيرة، وتنامى حجم معاملاتها، ولهذا شكل الهاجس الأمني والرغبة في المحافظة على أمن وسلامة المجال الجوي أحد أهم أولوياتها. وقد أسهمت الجهود الدولية المبذولة في سبيل دعم سلامة وأمن الطيران في الحدّ من المخاطر التي تحدق بهذا المجال الحيوي، سواء تعلق الأمر بجهود الأمم المتحدة في هذا الشأن أو بالجانب القانوني الذي أفرز عدداً من المعاهدات والاتفاقيات الدولية والإقليمية والثنائية من جهة والذي انعكس بالسلب على التشريعات الداخلية الرامية إلى تجريم الأفعال والسلوكيات المهدّدة للطيران المدني، أو تعلّق الأمر

---

(22) جون متروب: سلامة الطيران وكفاءته، الموقع الإلكتروني للاتحاد العالمي للاتصالات، على الرابط:
https://itunews.itu.int/ar/Note.aspx?Note=2281

(23) مشروع السياسة الإفريقية للطيران المدني، منشور في الموقع الإلكتروني للاتحاد الإفريقي:
http://au.int/en/sites/default/files/AU-TPT-EXP-2A2-Draft%20African%20Common%20Civil%20 Aviation%20Policy-Eng.pdf.

بمظاهر التنسيق والتعاون على مستوى تبادل المعلومات والخبرات والتقنيات المرتبطة بأمن المطارات والطائرات، من جهة أخرى.

غير أنه في الوقت الذي تطورت فيه هذه الجهود، فإن التحديات لازالت مطروحة في هذا الشأن، مع وجود عدد من الجماعات الإرهابية في مناطق مختلفة من العالم والتي لا تخفي رغبتها في استهداف المدنيين أو المصالح الحيوية لبعض الدول، وتزداد المخاطر في هذا الشأن مع تطور التكنولوجيا الحديثة وتزايد التخوفات من إمكانية استثمارها من قبل هذه الجماعات في عملياتها الإرهابية. وهو ما يفرض على المجتمع الدولي اتخاذ الحيطة والحذر، وتطوير الآليات القانونية والمراقبة، بصورة تعكس مواكبتها للتحولات والتحديات القائمة في هذا الصدد، بما يمكنه أن ينعكس بالإيجاب على حرية التّنقل ودعم العلاقات الدولية خدمة للتواصل والسّلم الدوليين.

فعلى المستوى القانوني، لازالت هناك الكثير من الإشكالات القانونية التي تحول دون بلورة جهود قانونية صارمة تحول دون إفلات الجناة في الجرائم ضد سلامة وأمن الطيران المدني من العقاب.

كما أن جزءًا كبيراً من التدابير والجهود والاحتياطات الميدانية المبذولة في هذا الصدد، يغلب عليها الطابع الأمني والعلاجي والارتجالي أحياناً، لكونها تأتي كردّ فعل على بعض الأحداث والعمليات التي تفرز خسائر بشرية واقتصادية كبرى. فقد أدّت أحداث 11 سبتمبر من عام 2011، بالولايات المتحدة الأمريكية إلى ارتفاع اليقظة والحذر في المطارات إلى حدّ سمح فيه لقبطان الطائرة ومساعديه بحمل السّلاح، وبجعل طائرات حربية في حالة استنفار دائم لمواجهة أية طائرة مدنية مشبوهة، كما أسهمت هذه الأحداث أيضاً في لجوء الولايات المتحدة وعدد من الدول الغربية ومختلف الأقطار الأخرى إلى فرض تدابير أمنية دقيقة واستثنائية في المطارات اعتبرتها الكثير من المنظمات الحقوقية تضييقاً على حرية تنقل الأفراد.

والواقع أن الحسم مع مظاهر العنف والإرهاب التي تطال سلامة الطيران المدني الدولي لن تتأتى بصورة فعالة وناجعة عبر المبالغة في التدابير الرقابية والأمنية إلى حد

التضييق على الحقوق والحريات الفردية والجماعية، بقدر ما يفرض الأمر سنّ تشريعات ردعية مواكبة ترسخ مبدأ عدم الإفلات من العقاب، وإحداث أنظمة وتدابير وقائية فعالة في هذا الشأن داخل المطارات أو الطائرات، تستهدف التفتيش والمراقبة في مواجهة المسافرين بصورة لا تضايقهم ولا تثير أي تمييز عرقي أو إثني أو ديني بينهم.

وعلاوة على المدخل القانوني، بلورت الدول العديد من التدابير الوقائية اللازمة لتأمين سلامة الطيران المدني، وقد أجملها أحد الباحثين [24] في تفتيش الركاب والحقائب قبل الصعود إلى الطائرة، ومنع بعض الأشخاص من الصعود إلى الطائرة، ووضع حرس خاص داخل الطائرة، وإغلاق الباب المؤدي إلى "كابينة" القيادة، وتخفيض ضغط الهواء واستخدام غاز التنويم داخل الطائرة، والقيام بالتفتيش عند باب الطائرة، واعتماد الإنارة الكافية وأجهزة المراقبة، والتأكد من هوية العاملين في المطار بصفة مستمرة.

وقد طرح عدد كبير من الخبراء والباحثين مقاربة شمولية في هذا السياق، تعتمد على تعزيز وسائل المراقبة والأمن داخل المطارات، علاوة على توفير تقنيات متطوّرة في مراقبة تحركات المسافرين داخل الطائرة بالصورة التي تسمح بالتدخل السريع والفعال عند الضرورة، وعلى توحيد وتنسيق الجهود والتدابير والخطط اللازمة لتأمين أمن وسلامة الطيران المدني بين الدول وتبادل التقنيات والخبرات في هذا الإطار، سواء تعلق الأمر منها بالمعلومات التي تساعد على الكشف المبكّر عن مختلف التهديدات، وتطوير آليات وبرامج المراقبة والتفتيش المرتبطة بأمتعة المسافرين، مع استحضار المعايير الدولية التي تطرحها منظمة الطيران المدني الدولي وتوفير الإمكانيات المادية والتقنية والبشرية اللازمة لمواجهة التهديدات الإرهابية التي يمكن أن تواجه سلامة الطيران المدني.

وقد أكّد البيان المشترك لأمن الطيران المدني لدول الشرق الأوسط (إعلان أبو ظبي)، الصادر في أبو ظبي بالإمارات العربية بتاريخ 1 يونيو 2010، على مجموعة من التدابير الهامة التي تدعم سلامة وأمن الطيران المدني، في علاقة ذلك بتعزيز التعاون

---

(24) المرجع السابق، ص150 وما بعدها.

الدولي في هذا المجال على مستوى تبادل المعلومات الداعمة للكشف المبكر عن التهديدات المحتملة، وتلك المتعلقة بالتقنيات الحديثة المتعلقة بهذا الأمر، وتقديم المساعدات إلى الدول الضعيفة والسعي إلى توحيد وملاءمة القوانين والبرامج والإجراءات الخاصة بأمن الطيران المدني.

خاتمـــــة

إن تأمين سلامة الطيران المدني لا يتأتّى بالمقاربة القانونية بمفردها أو بالاعتماد على تطوير التجهيزات الرقابية في المطارات والصرامة في مراقبة المسافرين، أو التضييق على الحريات، بقدر ما يتحقّق من خلال مقاربة شمولية، تستحضر البعد القانوني والتربوي والتقني والتواصلي، والقدرة على الموازنة بين متطلبات تأمين سلامة المسافرين من جهة، وضمان حرية وسهولة حركتهم بعيداً عن التعقيدات المبالغ فيها من جهة ثانية.

وهو ما يفرض اعتماد مقاربة تشاركية منفتحة تقوم على التعاون والتنسيق بين الدول وتبادل الخبرات والتقنيات في هذا الشأن، وتوحيد الآليات والمعايير في إطار منظمة الطيران المدني، وتقديم المساعدات التقنية للدول الضعيفة في هذا الصدد، وخاصة أن الممارسة الدولية أكّدت أنّ أيّ إجراء أمني تقوم به دولة ما، مهما توافرت له الإمكانيات البشرية والتكنولوجية والمادية، لا يمكنه الحد من ظاهرة الإرهاب، بعدما أصبح القائمون بهذه الأعمال يطوّرون آلياتهم ووسائلهم ويستغلّون وبتحايل كبير أضيق الفرص والفجوات لتنفيذ أعمالهم.