

بحسب بعنوان

القواعد الموضوعية لجرائم الارهاب الواقعة
على وسائل النقل
بحث مقدم لنيل درجة الماجستير في القانون

مقدم إلى

كلية الحقوق - جامعة المنيا
قسم القانون الجنائي

إشراف

الاستاذ الدكتور/ عمر محمد سالم
استاذ القانون الجنائي - كلية الحقوق - جامعة القاهرة
الدكتور/ مصطفى سيد مصطفى سعادوي
دكتوراه في القانون الجنائي

الباحث/ حسين فاضل عبد الحميد
باحث ماجستير - كلية الحقوق - جامعة المنيا

مقدمة:

برزت قضية الإرهاب الدولي خلال العقدين الماضيين لتصبح أشد القضايا خطورة على الاستقرار الدولي، فمن قاعدة العنف انبثق الإرهاب، والإرهاب المضاد^١، وتعد ظاهرة الإرهاب من أخطر الظواهر التي أثرت بشكل سلبي على واقع المجتمعات في العالم كله خاصة في جانبها الإنساني، وقد تفاقم خطورة هذه الظاهرة في عالمنا المعاصر بعد أن تحول الإرهاب إلى ظاهرة عالمية تمس وتؤثر على جميع نواحي الحياة لشعوب العالم، فالإرهاب لم يعد يخص طرفاً أو شعباً أو دولة دون أخرى وإنما شمل الجميع بغض النظر عن أسبابه وأشكاله وأهدافه وحتى طبيعة الجهات التي تقف وراءه، ويبدو إن هذه الحقيقة قد أدركها المجتمع الدولي منذ بداية القرن العشرين والذي سعى إلى محاربتها والحد من أثارها المدمرة لجوانب الحياة الإنسانية والحضارية والاقتصادية وحتى السياسية... الخ عبر وضعه جملة من الوسائل والتدابير القانونية التي أملت من خلالها القضاء على ظاهرة الإرهاب بشكل جدي، وعلى الرغم من ذلك نجد ان المجتمع الدولي لم يتمكن من تحقيق نتائج ملموسة على أرض الواقع فيما يخص مكافحته لظاهرة الإرهاب والسبب في ذلك يعود لعدم قدرته حتى يومنا هذا على توحيد الجهود العالمية تحت مظلته لوضع وإيجاد صيغة دولية موحدة كفيلة بالحد من خطورة الإرهاب. وسنتناول في هذا الفصل بيان لجرائم الارهاب الواقعة على وسائل النقل في مبحث أول، ثم نتناول في مبحث ثاني للجرائم الواقعة على وسائل النقل الجوي في قانون الطيران المدني، ثم ننتقل بيان جرائم الإرهاب الواقعة على وسائل النقل الجوي والبحري والبري في مبحث ثالث، ثم ننتقل أخيراً لتناول جرائم الإرهاب الواقعة على المنصات الثابتة المنشأة لأغراض اقتصادية في مبحث رابع أخير وذلك على النحو التالي.

^١ - د. محسن أحمد الخضير: الإرهاب الدولي، الظاهرة، الأسباب، العلاج، مجلة المدير العربي، الناشر: جماعة الإدارة العليا، العدد ٥٥، يوليو ١٩٨٧، ص ٢

المبحث الأول

جرائم الإرهاب الواقعة على وسائل النقل

تمهيد وتقسيم:

لقد عرف المجتمع الدولي العديد من جرائم الارهاب بمختلف أنواعها ومنها الواقعة على وسائل النقل المختلفة و المواصلات من طرف هجوم العديد من المنظمات والجماعات الإرهابية، والتي ارتكزت في الستينات في أمريكا اللاتينية وذلك لتحقيق الأهداف السياسية، ومع تزايد مثل هذه الجرائم، كان لابد من بيان الاحكام الموضوعية لجرائم الإرهاب الموجهة خصيصا لوسائل النقل باعتبارها من أهم الجرائم التي تهدد أمن وسلامة الدول واستقرارها وذلك في مطلب أول، ثم نتطرق لبيان السياسية العقابية للمشرع المصري في مواجهة هذه الجرائم في مطلب ثان و ذلك على النحو التالي.

المطلب الأول

الأحكام الموضوعية لجرائم الإرهاب الواقعة على وسائل النقل

تمهيد وتقسيم:

أن قواعد قانون العقوبات أو القوانين الجنائية الخاصة ذات شقين، الأول منها يتعلق بشق التكليف، أي الشق الذي يحدد صور الأفعال المحظورة. وهذا الشق يحكمه ما يسمى مبدأ الشرعية الجنائية (م ٥ عقوبات) القائل بأن لا جريمة ولا عقوبة إلا بناء على قانون^٢. أما الشق الثاني من أقسام القاعدة الجنائية فهو شق الجزاء، أي الشق الذي يحدد الآثار القانونية المترتبة على مخالفة الأوامر والنواهي الواردة في شق التكليف.

وهو شق قديم قدم الجريمة^٣، وإن تنوع رد الفعل تجاه الجريمة بتطور المجتمعات، حيث انتقل هذا الشق من صورة الانتقام الفردي والجماعي في المجتمعات القبلية في صورة اعتداءات مستمرة من قبل المجني عليه أو عشيرته^٤. إلى أن وصلنا إلى صورته أكثر تهذيباً توكل أمر تنظيم رد الفعل تجاه الجريمة إلى يد سلطة عليا^٥. تتولي سلطة التجريم والعقاب بما تكفله من الحماية الجنائية للمصالح الاجتماعية التي قدرت جذرتها بهذه الحماية، لتفرض قسراً على المخاطبين بأحكام هذه النصوص التزام حدودها والانتهاز عند نواهيها. وهو ما يوجب على المشرع أن يفرض من العقوبات ما يكفل هذه الحماية لتحقيق الردع الخاص والعام.

^٢- د. محمد زكي أبو عامر: دراسة في علم الإجرام والعقاب، القسم الثاني، علم العقاب، ١٩٨٧، ص ٢٦٠.

R. Merle et A. Vitu: Traité de droit criminel, T. II, Cujas, Paris, 1979, p. 214 et s.

^٣- راجع في هذا التطور:

Garraud (René): Traité théorique et Partique du droit pénal français T. I-er, 3e Edition, Paris 1913, No. 31, p. 63. Bouzat (Pierre)-Pinatel (Jean): Traité de droit pénal et de Criminologie, T. 1 er. Droit pénal général, par P. Bouzat, Paris 1970, No. 317, p. 386. Vidal (Georges) et Magnol (Joseph): Cours de droit criminel et de science pénitentiaire, T. 1 er, 1947, No. 19, p. 24-26.

^٤- د. حسن عبد الرحمن قدوس: الحق في التعويض، مقتضيات الغائية ومظاهر التطور المعاصر في النظم الوضعية، دار النهضة العربية، ط ١، ١٩٩٨، ص ٢٥.

R. Schmelck et G. Picca: Pénologie et droit pénitentiaire, Cujas, paris, 1967, p. 50 et s

^٥- د. عبد الفتاح الصيفي: حق الدولة في العقاب، نشأته وفلسفته، اقتضاؤه وانقضاؤه، ط ٢، دار النهضة العربية، ١٩٨٥، ص ٤٦. د. على أحمد راشد: القانون الجنائي وأصول النظرية العامة، ط ٢، دار النهضة العربية، ١٩٧٤، ص ٢٥

R. Schmelck et G. Picca: op. cit., p. 50 et s. R. Merle et A. Vitu: op. cit., p. 13 et s.

العقوبة هي الجزاء الذي يقرره القانون على من تثبت مسؤوليته عن الجريمة^٦، بالقدر الذي يتناسب معها^٧. سعياً من المشرع لمنع ارتكاب الجريمة مرة أخرى من قبل المجرم نفسه أو من قبل غيره من الأفراد^٨. ويفرضها المشرع على من يرتكب فعل يعده جريمة إذا شكل انتهاكاً أو خرقاً لحقوق محمية قانوناً^٩. ولقد كشف التطور الحديث الذي لحق بالسياسة الجنائية حديثاً عن مبدأ التناسب بين الجريمة والعقوبة المقررة جزاء لها، ويتوجه مضمون هذا المبدأ إلى المشرع، وينبئ إلى ضرورة مراعاة التناسب بين إيلاء العقوبة الجنائية والجريمة التي تقررت لها هذه العقوبة^{١٠}، وظهر بموازاته مبدأ المساواة في العقاب كرد فعل ضد نظام عدم المساواة الذي أتمت به الإدارة الجنائية في النظم القديمة، لكن المساواة في القانون الجنائي أدت إلى عدم المساواة بين أناس مختلفين، لأن العقاب وإن كان واحداً في الاسم، فإنه يختلف في الحقيقة باختلاف النوع والسن والظروف، وغير ذلك من الأحوال، فالشكليات التي اتسم بها الاتجاه المحافظ كادت تقضي على المبررات التي من أجلها نودي بمبدأ الشرعية، وذلك بالهبوط بالقاضي إلى مستوى الآلة في تطبيقه للقانون بحرمانه من أي سلطه تقديرية، وهذا بطبيعة الحال، يضر بمبدأ المساواة أمام القانون الذي يتطلب بالضرورة أن يؤخذ في الاعتبار التغيرات الاجتماعية للمصالح، وأيضاً الظروف الواقعية التي أحاطت بارتكاب الجريمة^{١١}.

فإذا كان المشرع هو الذي يحدد العقوبة وفقاً لمبدأ شرعية الجرائم والعقوبات، إلا أنه لا يستطيع أن يحدد كل الظروف التي أحاطت بالجاني وقت ارتكاب الجريمة، فأن المشرع يعمل على إعطاء القاضي بعض الصلاحيات لاختيار العقوبة المناسبة لتأهيل وإعادة إدماج المجرم في المجتمع، مثلاً أن يحدد للعقوبة حدين وهذا ما يسمى بالتفريد التشريعي.

^٦ - د. محمود محمود مصطفى: شرح قانون العقوبات - القسم العام، دار النهضة العربية، ط ١٠، ١٩٨٣، ص ٥٥٥، ص ٥٥٥. د. محمود نجيب حسني: شرح قانون العقوبات اللبناني، القسم العام، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط ٣، جديدة (معدلة ومنقحة)، ١٩٩٨، ص ٩٣١. د. أحمد فتحي سرور: نظرية الخطورة الإجرامية، مجلة القانون والاقتصاد، ١٤، ١٩٦٤، ص ٥٠٠.

^٧ - د. أحمد عوض بلال: النظرية العامة للجزاء الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط ٢، السنة ١٩٩٦، ص ١٣. د. محمود نجيب حسني: شرح قانون العقوبات، القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الخامسة، ١٩٨٢، ص ٦٦٧. د. عبد العظيم مرسي وزير: شرح قانون العقوبات، القسم العام، ج ٢، النظرية العامة للعقوبة، ١٩٨٩، ص ٨ وما بعدها.

^٨ - د. جلال ثروت: الظاهرة الإجرامية، دراسة في علم الإجرام والعقاب، ١٩٧٩، ص ٣.

^٩ - د. آمال عبد الرحيم عثمان: النظريات المعاصرة للعقوبة، المجلة الدولية للعلوم الجنائية، ع ١٤ - ٢، ١٩٧٦، ص ٢٣٣.

^{١٠} - د. أمين مصطفى محمد: علم الجزاء الجنائي بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٩، ص ٧٨.

^{١١} - د. مأمون محمد سلامة: حدود سلطة القاضي الجنائي في تطبيق القانون، دار الفكر العربي، ١٩٧٥، ص ٢٣.

وعلى ذلك فإن هدف السياسة الجنائية لا يقتصر على الحصول على أفضل صياغة لقواعد قانون العقوبات وإنما يمتد إلى إرشاد القاضي الذي يضطلع بتطبيق هذه الأخيرة، وإلى الإدارة العقابية المكلفة بتطبيق ما قد يحكم به القاضي^{١٢}، لتحقيق أهداف المجتمع في منع الجريمة أو تقليصها إلى أبعد مدى^{١٣}. ومن هنا لم تكن مهمة الشارع في تحديد السياسة العقابية لمواجهة جرائم الإرهاب يسيره، فثمة مبادئ أساسية يتعين عليه أن يراعيها حتى تجئ سياسته أدنى ما تكون إلى تحقيق مصلحة المجتمع في مكافحة الإجرام^{١٤}. حيث إن التشريعات العقابية التي تتشدد في العقاب متبعة أساليب سياسة عقابه كلاسيكية لا تتجاوب مع واقع المجتمع مصيرها الفشل^{١٥}. ولا يختلف عن ذلك نقيضتها التي تنهون في إدراج تشريعاتها عقوبات لا تحقق الردع بما يكفل الحماية الجنائية اللازمة بما يؤدي إلى المخالفة العمدية للقانون. ولذلك أرتبط تطبيق العقوبة بتحقيق أهداف وغايات معينة تجلت في مكافحة خطر ارتكاب جرائم جديدة من الجاني ذاته أو غيره من الأفراد المخاطبين بأحكام قانون العقوبات، ومعنى ذلك أن العقوبة في طبيعتها ذات صفة وقائية لمنع ارتكاب جرائم في المستقبل من الجاني، ولردع غيره عن الاقتداء به^{١٦}، ممن لديهم استعداد إجرامي^{١٧}. وهو ما لا يتحقق إلا بتناسب العقوبة مع الفعل الإجرامي الواقع على الحق أو المصلحة المراد كفالة الحماية الجنائية اللازمة لها، فعلى قدر المصلحة وأهميتها الاجتماعية تكون العقوبة التي يحددها المشرع، وأن يضمن تطبيق العقوبة تحقيق الإيلاء لمن أقترب الفعل الإجرامي باعتبار أن العقوبة هي مقابل الجريمة^{١٨}. وتمثل رد فعل المجتمع إزاء الجريمة والمجرم^{١٩}.

^{١٢} - د. أحمد شوقي أبو خطوة: أصول علمي الإجرام والعقاب، ٢٠٠١-٢٠٠٢، الكتاب الثاني، علم العقاب، ص ٢٩٧.

^{١٣} - د. محمد زكي أبو عامر: دراسة في علم الإجرام والعقاب، القسم الثاني، علم العقاب، السنة ١٩٨٧، ص ٢٨١.

G. Levasseur, G. Stéfani et R. Jambu - Merlin: Criminologie et science pénitentiaire, Précis Dalloz, 4ème éd. 1980, p. 1e t.

^{١٤} - د. محمود محمود مصطفى: شرح قانون العقوبات، القسم العام، المرجع السابق، ص ٥٤٠.

^{١٥} - د. محمد أبو العلا عقيدة: فلسفة العقوبات المدنية في الشريعة الإسلامية والتشريعات الغربية، مجلة الأمن والقانون، السنة الخامسة، العدد الثاني، ربيع الأول ١٤١٨هـ، يوليو ١٩٩٧م، (كلية الشرطة - دبي)، ص ٢٥٢.

^{١٦} - د. رءوف عبيد: مبادئ القسم العام من التشريع العقابي، المرجع السابق، ص ٧٦٣.

^{١٧} - الاستعداد الإجرامي هو: مجموعة من الظروف النفسية التي يكون معها من المحتمل ارتكاب جرائم مستقبلية أي كان نوعها، ومعنى ذلك أنه حالة غير مشروعة للشخص يتوقف عليها مقدار وشكل العقوبة. راجع د. مأمون محمد سلامة: حدود سلطة القاضي الجنائي في تطبيق القانون، دار الفكر العربي، ١٩٧٥، ص ١٠٨، ١٠٩.

^{١٨} - د. علي راشد: القانون الجنائي وأصول النظرية العامة، ط ٢، السنة ١٩٧٤، ص ٥٥٧.

^{١٩} - د. خالد حامد مصطفى: جريمة غسل الأموال، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية حقوق طنطا، ٢٠٠٨، ص ٣٢١.

فإذا كانت الجريمة تشكل عائق لحفظ النظام وتحقيق التقدم الاقتصادي والاجتماعي والوقاية منها تفتح الطريق أمام هذه الانطلاقة^{٢٠}. وهو ما يلقي على عاتق المشرع بعبء مواجهة الجريمة بتقرير العقوبات التي يقدر تناسبها مع الجريمة. فوظيفة العقوبة على حد قول بيكاريا هي الردع والزجر وليس التمثيل والتنكيل بكائن حساس ولا هو إزالة الجريمة^{٢١}. وعلى هذا فلا ينبغي للعقوبة كما يقول الفقيه الفرنسي أورتلان^{٢٢}، أن تكون أكثر مما هو عادل ولا أكثر مما هو نافع أو ضروري. فالعقوبة خطيره وبغيضه^{٢٣}، إن كانت وسيلة استبداد، أما إذا وقعت باسم القانون وطبقا لنصوص فهي عادله ومشروعه.

وفي ضوء ذلك فإن العقوبة تعمل على تحقيق العدالة لما تقوم به من إعادة التوازن بين المراكز القانونية التي أخل بها الفعل الإجرامي، وتنزل بالمجرم شر مماثل للشر الذي نجم عن الجريمة ولحق بالمجني عليه، فكأنها تعيد للقانون هيئته في أذهان العامة، ويحقق اعتبار العدالة غرض من أغراض العقوبة ميزة كبيرة، إذ أن الوصول إلى هذا الهدف يرضي الشعور العام ويهدأ من المشاعر العامة اللاحقة على ارتكاب الجريمة، فيحقق بالتالي السلام الاجتماعي الذي ينقص من معدلات الجريمة في المجتمع. كما أن تحقيق هذا الهدف خاصة عند الإسراع في توقيع العقاب ينمي روح الندم والشعور بالمسؤولية لدى الجاني، مما يدفعه إلى محاولة تهذيب سلوكه كي يعود من جديد عضوا منتجا ومندمجا في مجتمعة^{٢٤}.

وقد جاء القانون رقم ٩٤ لسنة ٢٠١٥ والمعني بمواجهة جرائم الإرهاب متشددا فيما يقرره من عقوبات وذلك لتحقيق الردع العام والخاص، إلا أن بعض العقوبات المقررة لبعض الجرائم تناقضت مع خطة المشرع المتشددة ولم تكن علي قدر ما تشكله الجريمة من آثار خطيرة، بل أن المشرع فرض عقوبات

٢٠- د. رمسيس بهنام: علم الوقاية والتقييم، الأسلوب الأمثل لمكافحة الإجرام، منشأة المعارف، ١٩٨٦، ص ١٦٣.

٢١- سيزار دي بيكاريا ترجمة د. يعقوب محمد حياتي: الجرائم والعقوبات، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، إدارة التأليف والترجمة، ط ١، ١٩٨٥، ص ٦٥.

٢٢- د. محمود نجيب حسني: دروس في علم الإجرام والعقاب، دار النهضة العربية، ١٩٨٢، ص ٦٧. د. يسر أنور علي، د. آمال عثمان: أصول علمي الإجرام والعقاب، ج ١، علم العقاب، دار النهضة العربية، ١٩٩٣، ص ٣١٧. د. أحمد شوقي أبو خطوة: شرح الأحكام العامة لقانون العقوبات، دار النهضة العربية، ٢٠٠٢، ص ٣٤٣-٣٤٤.

R. Schmelck et G. Picca: Pénologie et droit pénitentiaire, Cujas, Paris, 1967, p. 51 et s

٢٣- د. حسنى الجندي: شرح قانون العقوبات اليمنى طبقا لمشروعي قانون الجرائم والعقوبات الشرعية والقانون الشرعي للجرائم والعقوبات، ج ٢، العقوبة، ١٩٩٠، ص ٧. د. سلوى بكير: العقوبة في القانون الجنائي المصري، النسر الذهبي، للطباعة، ١٩٩٩، ص ٤٦. كذلك نقض ١٠/٣٠/١٩٥٩، أحكام النقض، س ١٠، رقم ٨٥، ص ٣.

٢٤- د. أحمد عوض بلال: علم العقاب (النظرية العامة والتطبيقات)، دار الثقافة العربية، ط ١، ١٩٨٤، ص ١٠٢ وما بعدها. د. محمد عيد الغريب: شرح قانون العقوبات، القسم العام، السنة ٢٠٠١-٢٠٠٢، ص ٦٨. د. محمود نجيب حسني: دروس في علم الإجرام والعقاب، دار النهضة العربية، ١٩٨٢، ص ٢٣٤.

مغايرة للسلوك الإجرامي الواحد، مما يشكل عقبة للقاضي في تطبيق النص بما يحول بين القاضي وبين تطبيق النص العقابي.

ولم يقف المشرع عند هذا الحد بل تجاوزه إسرافاً بالحد من سلطة القاضي بإن حظر علي القاضي استعمال المادة ١٧ في بعض جرائم الإرهاب، ومن جهة أخرى قرر عقوبات غير قابلة للتطبيق العملي علي الجماعة الإرهابية فيما قرره من عقوبات مالية، متجاوزاً عن إلزام الجناة بدفع ما تقرر من عقوبات مالية.

المطلب الثاني

السياسة العقابية للمشرع المصري

في مواجهة جرائم الارهاب على وسائل النقل

تمهيد:

أن الهدف من العقاب هو مكافحة الجريمة، والحيلولة دون أن تكون الجريمة الواقعة مقدمة ممهدة لوقوع جرائم أخرى بالتبعية لها^{٢٥}. كما يحدث في الإرهاب، وحتى ينجح أعمال الردع العام يجب أن يكون الأفراد على يقين من تعرضهم للعقاب إذا ما ارتكبوا الجريمة^{٢٦}. لما يحدثه الجزاء الجنائي الواقع على عاتق المحكوم عليه من ترهيب لبقية أفراد المجتمع وإحباط الإرادة الإجرامية لديهم^{٢٧}. وهذا الردع يتفاوت فيه الناس بحسب نوع العقوبة ودرجة جسامتها.

ومهمة تحقيق الردع العام تقع بحسب الأصل على المشرع، وإليه يسعى دون الأهداف الأخرى للعقوبة، وذلك من خلال خلق القواعد التجريبية وتقرير الجزاءات المناسبة لكل جرم، فهو بهذا الخلق يوجه التحذير للكافة بتوقيع العقاب في حالة انتهاك القاعدة التجريبية، فهذا الأسلوب يضع أمام الكافة الصورة الفعلية للعقوبة وكيفية تطبيقها، فتتفاعل النفوس مع هذا التطبيق، فإن رأته عادلاً ومتناسباً مع الفعل الإجرامي فإنها تبدأ في مراجعة النفس (التخويف والترهيب) وتبدأ أولى مراحل الردع العام، وإن رأته غير متناسب، استخف الأفراد بالقانون وبالعقوبة وقلت لديهم عوامل الردع العام، فجوهر العقوبة الإيلاام الذي يلحق بمن توقع عليه. وعلى ذلك فإن العقاب يكون ضروري من أجل أن يقوم النص القانوني بدوره المنوط به، وهو تحقيق الردع العام والخاص.

ولقد استقر الرأي، على أن العقوبة المتناسبة هي تلك التي تتلاءم مع الخطورة أو الجسامة المادية للجريمة، تلك الخطورة التي يستدل عليها من خلال الأضرار التي ترتبت عليها، وكذلك مع درجة خطورة

^{٢٥}- د. رمسيس بهنام: الجريمة والمجرم والجزاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٦، ص ٥٨١.

^{٢٦}- د. شريف سيد كامل: علم العقاب، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٩٥، ص ١٦٨.

^{٢٧}- د. محمد زكي أبو عامر: دراسة في علم الإجرام والعقاب، القسم الثاني، علم العقاب، ١٩٨٧، ص ٣٠١ - ٣٠٢.

الجاني وظروفه المختلفة^{٢٨}. لتحقيق المنفعة التي هي أساس العقاب، وهذه الغاية تتحقق عندما تتناسب العقوبة مع ما تشكله الجريمة من خطر وما تحدثه من ضرر بالمجتمع^{٢٩}.

وعبء تحقيق هذا التناسب يقع على عاتق المشرع، الذي عليه عند وضع العقوبة أن يراعي توافقها كما ونوعاً مع جسامة الواقعة الإجرامية كسلوك والنتيجة الضارة، وكذلك توافقها مع درجة الإثم الجنائي حال ارتكابه للسلوك الإجرامي، ودون التنسيق بين هذين الأمرين (جسامة الواقعة ودرجة الإثم أو الخطأ) لا يمكن ضمان التطبيق السليم والعاقل للعقوبة^{٣٠}. ويقتضي تحقيق العدالة وجود تناسب دقيق بين درجة جسامة الفعل الإجرامي ودرجة الجزاء الجنائي من حيث نوعه ومقداره.

ولا يتوقف مدلول التناسب عند حد عدم تشدد المشرع في تقريرها غلواً أو إفراطاً، بل يرتبط بذلك المبدأ من ناحية أخرى إلا يتهاون المشرع أو يتراخى في تقرير الجزاءات اللازمة للفعل الإجرامي الذي يترتب عليه المساس بالحقوق المتصلة بأركان النظام الاجتماعي، بما ينشأ بهذا العقوبات عن تحقيق أهدافها مما يفقدها عدالتها.

^{٢٨} - د. مصطفى فهمي الجوهري: تفريد العقوبة في القانون الجنائي "دراسة تحليلية تأصيلية في القانون المصري وقوانين بعض الدول العربية"، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٢، ص ٣.

^{٢٩} - د. أحمد عوض بلال: النظرية العامة للجزاء الجنائي، دار النهضة العربية، السنة ١٩٩٥، رقم ١٦١، ص ١٥٤.

^{٣٠} - د. عبد العظيم مرسي وزير: شرح قانون العقوبات - القسم العام، ج ٢، النظرية العامة للعقوبة، ١٩٨٩، ص ١٠.

المبحث الثاني

الجرائم الواقعة على وسائل النقل الجوي في قانون الطيران المدني

(جرائم الإرهاب الواقعة على الطائرات)

تقسيم:

أولاً: أنواع الطائرات من جهة استعمال الانسان لها:

للطائرات أنواع كثيرة جداً، ولكل نوع منها استخداماته و مواصفاته الخاصة، حيث الطائرات المدنية التي تستخدم لنقل المسافرين و البضائع من بلد لآخر، و الطائرات الحربية المختلفة الأشكال و الأحجام و الاستخدامات في المجال العسكري أثناء الحرب، فإنها تعتبر السلاح الأخطر و الأهم في تكوين الجيوش العسكرية، فالطائرة اليوم سلاح أساسي في القتال.

و هناك طائرات التدريب المختلفة التي تستخدم في تدريب الطيارين على مختلف أنواع الطائرات، وطائرات الشحن التي تنقل البضائع و المعدات و التجهيزات المختلفة إلى شتى الدول، وطائرات الاستطلاع، وطائرات الصهاريح و التزود بالوقود، وطائرات الهيلوكوبتر المختلفة الأشكال و الاستعمال، و الكثير من الطائرات المستحدثة التي تعمل بواسطة تقنيات الذكاء الاصطناعي بالتحكم عن بعد و بدون طيار، لاستخداماتها في الكثير من المجالات : العلمية و الزراعية و الحربية، و الأرصاد الجوية و الفلكية^{٣١}.

فلم يقتصر استخدام الطائرات على نقل الحمولات والركاب فحسب، و إنما امتد ليشمل أغراضاً خدمية كثيرة، كالبريد، ورش المبيدات و مكافحة الحرائق، و الإنقاذ و الإسعاف في حالات الطوارئ و أعمال الخدمة العام كأعمال الشرطة و الجيش و غيرها.

كما و تستخدم الطائرات في إجراء البحوث، و تستخدم الطائرات الخفيفة للرحلات القصيرة، و أما طائرات الشحن النفائة العملاقة فيمكنها حمل أطنان من البضائع بما في ذلك البريد دون توقف لآلاف الكيلوات، والوصول من و إلى مختلف أرجاء العالم.

^{٣١} - أحمد غطاشة: الطيران المدني، الموسوعة العربية العالمية، سوريا، ص ١١، ١٢،

تعريف اختطاف الطائرات:

افتعال من (خطف) الخاء والطاء، والفاء أصل واحد مطرد منقاس، وخطف الشيء كسمع، يخطفه خطفاً، وهي اللغة الجيدة وفيه لغة أخرى حكاها الأخفش وهي خطف يخطف من حد ضرب، وهذه قليلة رديئة لا تكاد تعرف.

والخطف:

هو الأخذ في سرعة واستلاب، أو سرعة أخذ الشيء، ومنه سمي الذئب خاطفاً لاستلابه الفريسة، ومنه قوله تعالى: (يكاد البرق يخطف أبصارهم)^{٣٢}، وقوله تعالى: (و يتخطف الناس من حولهم)^{٣٣}، وقوله تعالى: (إلا من خطف الخطفة فأتبعه شهاب ثاقب)^{٣٤} والخطف: كرم: الرجل اللص الفاسق، قال أبو النجم:

واستصبحوا كل عم أمي ... من كل خطاف وإعرابي^{٣٥}

و يظهر من هذه الاستعمالات العلاقة بين اللفظ اللغوي و استعماله الاصطلاحي، فاختطاف الطائرات يحدث بسرعة بمجرد شهر السلاح، وخاصة وأنه لا يجد مقاومة من أحد في الغالب^{٣٦}، وذا يناسب معنى الاستلاب بسرعة و خفة، كما تبين للفظ (الخاطف) علاقة باللصوصية.

الطائرات:

مفردتها طائرة، و أصله من " طير - الطاء و الياء والراء أصل واحد - يدل على خفة الشيء في الهواء، ثم يستعار ذلك في غيره، وفي كل سرعة، ومن ذلك الطير، جمع طائر^{٣٧}. والطيران: حركة ذي الجناح في الهواء بجناحيه، طار الطائر يطير طيرا و طيارنا وطيورة.

^{٣٢} - اللغة العربية لغة عصرية تواكب التطور و التحديد، و يكفيها فخرا أنها لغة القرآن.

^{٣٣} - العنكبوت ، آية ٦٧

^{٣٤} - الصافات ، آية ١٠

^{٣٥} - الأعم هو الغلط، و الأعراب هم سكان البادية، أبو الحسن أحمد بن فارس بن زكريا، معجم مقاييس اللغة، (بيروت : دار الجيل) ج٢، ص ١٩٦، محب الدين محمد مرتضى الزبيدي، تاج العروس من جواهر القاموس، دراسة و تحقيق: علي بشري (بيروت : دار الفكر) ج١٢، ص١٧٦، ابن منظور الأفرقي ، لسان العرب، ط، بيروت ، دار صادر، ١٩٩٠م، ج٩، ص ٧٥.

^{٣٦} - و ذلك لتفادي الأضرار المتوقعة من المقاومة.

^{٣٧} - أحمد بن فارس : معجم مقاييس اللغة، ج٣، ص ٤٣٠

والطير: معروف اسم لجماعة ما يطير، مؤنث، و الواحد طائر، و الأنثى طائرة، وهي قليلة، قال في التهذيب: ولما يقولون طائرة للأنثى.

والمطارة: المكان يكثر فيه الطير^{٣٨}، ومنه سمي المطار بذلك، وهو اسم مكان من طار، وهو مكان مد بالوسائل الفنية لصعود الطائرات و هبوطها^{٣٩}.

والطيار: فعال للمبالغة، وهو قائد الطائرة.

والطيارة: مؤنثة، وهو عند صبيان المولدين^{٤٠} هنة من ورق يربطونها بخيط و يرسلونها في الهواء^{٤١}، وهذا يدل على عربية اللفظ و مناسبته للمعنى المستخدم الآن^{٤٢}.

والمقصود بهذا اللفظ: " هي مركبة هوائية أثقل من الهواء، ذات جناحين و محرك أو أكثر، وتكون إما طائرة ركاب، وهي التي تنقل الركاب من بلد إلى آخر، أو طائرة حربية وهي أنواع منها: طائرة الطراد التي تطار العدو، و الطائرة النفاثة التي تنفث اللهب، و الطائرة النافورية التي تسير سريعة بقوة الاندفاع الذاتي، و الطائرة القانصة التي تقتص الطائرات المعادية، و طائرة الانقضاض التي تنقض على جيش العدو إلى أن تدانية و تقذفه بنيرانها من كتب، و القلعة الطائرة وهي طائرة جبارة تحمل قذائف ثقيلة تقذف بها بلاد العدو^{٤٣}. وأول من سماها الطائرة مخترعها الأخوان رايت - أورفيل رايت^{٤٤})

وعلى هذا تظهر المناسبة اللغوية اللفظية في لغتنا العربية للمصطلح المستعمل، وهذا ما جعل الدكتور محمد المجذوب يعتبر هذا المصطلح مناسباً لسهولة استعماله، و لكونه يفي بالغرض المطلوب^{٤٥}.

^{٣٨} - ابن منظور، لسان العرب، ج٤، ص ٥٠٨، الزبيدي: تاج العروس، ج٧، ص ١٥٣

^{٣٩} - ابراهيم أنيس و آخرون: المعجم الوسيط، ط٢، ج٢، ص ٥٧٤.

^{٤٠} - المولدين هم فئة من شعراء الدولة العباسية، امهاتهم أعجيات، ولهم أسلوب شعري خاص، يعتمد على الألفاظ الواسطة بين لغة البدو الزاخرة بالكلمات الوحشية، ولغة العامة الزاخرة بالكلمات المبتذلة، فهو أسلوب وسط بين الغرابة و الابتذال، انظر، شوقي ضيف، العصر العباسي الأول، ط٨، دار المعارف، القاهرة، ص ١٤٦.

^{٤١} - بطرس البستاني، محيط المحيط، قاموس مطول للغة العربية، مكتبة لبنان، بيروت، ١٩٧٧م، ص ٥٦٣.

^{٤٢} - قال الاستاذ فؤاد البستاني في توطئة كتابته المسمى منجد الطلاب: " و أما في إضافة المستحدث فقد وفقنا من هذه المستحدثات موقفا و سطا بين جمود المحافظين، و تسع المجددين، وكان عندنا أنها تقسم ثلاثة طوائف: طائفة شاع استعمالها بين أرباب الأقلام من لأمثال (السيارة ، و الطائرة، و الغواصة) ، و لم يكن غبار على عروبته، فوجب تدوينها، فدونهاها في مواضعها، دون قيد ولا شرط، انظر توطئته للكتاب المذكور، ط١٩، دار المشرق، بيروت، لبنان.

^{٤٣} - لويس معطوف اليسوعي: المنجد في اللغة و الإعلام، ط٢٥، دار المشرق، بيروت، ص ٤٧٧

^{٤٤} - ه جابفور دستيفر و آخر، كتاب الطيران ، المقدمة

^{٤٥} - محمد المجذوب: خطف الطائرات بين الممارسة و القانون، معهد البحوث و الدراسات العربية، ١٩٧٤م، ص ٢٢.

ثانيا: التعريف في الاصطلاح القانوني:

(أ) الاختطاف:

لا يوجد للاختطاف تعريف فقهي أو قانوني، وإن كان بعض الفقهاء عرفه بأنه الاختلاس، وهو أخذ الشيء علانية بسرعة، و يظهر اقتباسه من التعريف اللغوي السابق، ولقد اجتهد أحد الفقهاء في تعريف الاختطاف و بين ماهيته فقال: " التعرض المفاجئ و السريع بالأخذ أو السلب لم يمكن أن يكون محلا له، استنادا إلى قوة مادية أو معنوية ظاهرة أو مستترة" ويقصد بالتعرض المفاجئ: التصدي الذي يعترض سلامة محل الاختطاف و سكونها، فيخرجهما فجأة على هذين الأصلين.

وبالسريع: السرعة الغالبة على فعل الاختطاف.

وبالأخذ أو السلب: أن الاختطاف ماهو إلا عملية أخذ أو سل لما يقع عليه الفعل.

وبمحل الاختطاف: محال الاختطاف المتنوعة و صورها، مثل خطف الأطفال و الرهائن.

وباستناد إلى قوة: إلى أن الوسيلة التي تتحقق بها نتيجة الاختطاف هي القوة.

وبالمادية: استخدام القوة الجسدية أو استخدام أسلحة.

وبالمعنوية: الإكراه المعنوي والضغط النفسي.

وبالظاهرة: كاستعمال السلاح.

وبالمستترة: كاستعمال قوة الذكاء و الحيلة لاستدراج محل السلب أو موضوع الاستيلاء^{٤٦}.

(ب) الطائرة:

لقد عرف القانون الدولي الطائرة وما المقصود بها عبر الاتفاقيات الدولية:

فعرفت الطائرة في اتفاقية باريس المبرمة في ١٣ أكتوبر ١٩١٩م في ملحقتها A وبأنها: "كل جهاز يستطيع البقاء في الجو اعتمادا على ردود فعل الهواء"^{٤٧}، وهو ذات التعريف الذي تبنته فيما بعد اتفاقية شيكاغو المبرمة في ٧ ديسمبر ١٩٤٤م في ملحقتها السابع، وكذلك تبنته العديد من التشريعات الوطنية،

^{٤٦} - مقبل أحمد العمري: التكييف القانوني والشرعي لجرائم اختطاف الطائرات، دراسة مقارنة، مكتبة الإرشاد، صنعاء، ص ١٣

^{٤٧} - هناك أربع قوى يؤدي تتاسبها إلى تحرك الطائرة وعلوها في الهواء، قوة الدفع الأمامي وهي ناتجة من قوة المحرك، و هناك قوى عكسية مضادة لها ناتجة عن الاصطدام بالهواء، وقوة رفع ناتجة عن ردود فعل الهواء على الجناح المصمم بكيفية معينة، وقوة تجذب الطائرة إلى أسفل وهي قوة الجاذبية.

كالتشريع الفرنسي الصادر في ٣١ مايو ١٩٣٤م الذي عرف الطائرة: " بأنها الأجهزة التي تستطيع الارتفاع أو التحليق في الهواء " وانتقدت جميع هذه التعاريف.

ومع ظهور الزحافات الهوائية تم تعديل تعريف الطائرة الوارد في اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤م فصار: " كل جهاز يستطيع أن يحلق في الجو اعتماد على رد فعل الخواء، غير رد فعل الهواء على سطح الأرض"، فاستبعد بذلك من وصف الطائرة كل مركبة تعتمد في طيرانها على ردود فعل الهواء المنعكسة على سطح اليابسة كالزحافات الهوائية^{٤٨}، ولعل هذا التعريف أدق من سابقه.

و على معدات الطائرة المتصلة و المنفصلة عن جرمها تابعة لها، وقد نصت اتفاقية جنيف لسنة ١٩٤٨م، الخاصة بالحقوق العينية الواردة على الطائرات في مادتها (١٦): " بأنها تشمل الخلايا و المحركات و المراوح و آلات الراديو وكل قطعة مخصصة لخدمة الطائرات سواء أكانت متصلة أم منفصلة^{٤٩}" وقد عرف قانون الولايات المتحدة الصادر في ١٢/٨/١٩٣٦م، الطائرة تعريفا شاملا واسعا حيث نص أنها: " كل وسيلة اكتشفت أو لم تكتشف بعد، تستعمل أو تعد للطيران أو الملاحة في الجو و الفضاء^{٥٠}"

ثالثا: تاريخ اختطاف الطائرات:

وأما عن تعريف اختطاف الطائرات ، فقد كان هذا التعبير يطلق على حالات السطو على وسائل النقل الخاصة بغية الاستيلاء على شحنتها، ثم أصبح يطلق على حالات تغيير مسار الطائرات بالقوة^{٥١}، وقد عرفها جانب من الفقه مقتبسا تعريفا من إحياءات المواثيق الدولية، فقال: " هو قيام شخص وهو على متن الطائرة في حالة الطيران بالاستيلاء أو ممارسة سيطرته عليها عن طريق القوة أو التهديد باستعمالها و ذلك بصورة غير قانونية^{٥٢}".

اختطاف الطائرات من الظواهر الحديثة لارتباطها بالطائرة، وهي مخترع عصري، فهي ليست كغيرها من الجرائم التي عجبها التاريخ البشري.

^{٤٨} - و يتبع هذا التعريف كل من التشريع المصري و المغربي وغيرهما.

^{٤٩} - يحي البناء: الإرهاب الدولي و مسؤولية شركات الطيران، دار المعارف، الاسكندرية، ١٩٩٤م، ص ٣٣- طالب حسن موسى: القانون الجوي الدولي، ط١، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، ١٩٩٧م، ص ٢٧-٢٨، أبو زيد رضوان: القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، بيروت، ١٩٨١م، ص ٣٨-٣٩.

^{٥٠} - محمد المجذوب: خطف الطائرات بين الممارسة و القانون، ص ١٤٢

^{٥١} - حسنين عبيد: الجريمة الدولية، دراسة تحليلية تطبيقية، ط٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥، ص ٢٥

^{٥٢} - مصطفى مصباح ديارة: الارهاب مفهومه و أهم جرائمه في القانون الجنائي الدولي، منشورات جامعة قار يونس، ليبيا، ١٩٩٠م، ص ٢١٢.

ومما لا شك فيه أن تاريخ الملاحة الجوية لم يخل في العشرينات و الثلاثينات من بعض حوادث الاختطاف، ولكنها كانت عابرة و نادرة.

وأول حادثة مسجلة لخطف الطائرات كانت في دولة بيرو و ذلك عام ١٩٣٠م^{٥٣}، عندما استولى الثوار فيها على طائرة تابعة لإحدى شركات الطيران المحلية، و ذلك بقصد الهرب من البلاد^{٥٤}.

وقد كان أول هجوم إرهابي سجل على طيران مدني كان في فبراير ١٩٣١م، حينما قام ثوريون من بيرو يخطف طائرة يريد من طراز (F7)، وذلك لرمي المنشورات من الجو، وقال كذلك: " إن الحادث الثاني وقع في بيرو أيضا بعد يومين من الأول لغرض مماثل^{٥٥}.

وهذا يدل على أن ليس هناك معلومات واحصاءات دقيقة في حوادث الخطف التي تمت قبل الحرب العالمية الثانية^{٥٦}"، وسبب ذلك يرجع لندرتها، وعدم الاهتمام بها عالميا و دوليا، ولم يذكر بعد ذلك أي حادث اختطاف حتى عام ١٩٤٧م، حيث اختطفت إحدى الطائرات التابعة للخطوط الرومانية، في ٢٥ يوليو ١٩٤٧م، من قبل أشخاص رومانيين، و أجبروها على التوجه إلى تركيا، نتيجة للاضطهاد السياسي الذي يعانون منه في بلادهم، و تواترت بعد ذلك الاختطافات^{٥٧}.

^{٥٣} - ذكر ذلك أحد النواب البريطانيين خلال مناقشة حول قانون خطف الطائرات، في مجلس العموم البريطاني في يوليو ١٩٧١م، انظر محمد المجذوب، خطف الطائرات، ص ١٥

^{٥٤} - هيثم أحمد الناصري: خطف الطائرات ، دراسة في القانون الدولي و العلاقات الدولية، ط٢، المؤسسة العربية للدراسات و النشر، بيروت، ١٩٨٨م، ص٢٥، المجذوب ، خطف الطائرات، ص ١٥.

^{٥٥} - جين ناي شوي: ارهاب الطيران، ترجمة خاصة لأخ خالد صغيرون، ط١، مطبعة مارثي ١٩٩٤م، ص١٢، ولعل الحادث الأول الذي ذكره المؤلف هو نفس ما ذكره أكثر الباحثين من اختلاف في المقصد أو الباعث، ولكن الحادث الثاني الذي ذكره لم أر فيما حولي من مراجع من ذكره غيره، بل أكثر جعلت هذه الحادثة هي الوحيدة - أعني الأولى- حتى عام ١٩٧٤م.

^{٥٦} - محمد المجذوب: مرجع سابق، ص ١٥

^{٥٧} - خالد سعود البشر : المواجهة الجنائية و الأمنية لخطف الطائرات ، المطابع الأمنية بدار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب، الرياض، ١٤١٤هـ / ١٩٩٣م) ص ٢٣.

ومن الممكن تقسيم هذه الحوادث إلى أربع موجات^{٥٨}:

١- الموجة الأولى:

وتبدأ هذه الموجة من عام ١٩٤٧م، وذلك من اكتساح المذهب الشيوعي لدول الشرقية، حيث انقسم العالم إلى معسكرين شرقي وغربي، وقام بعض المواطنين من أقطار أوروبا الشرقية الاشتراكية^{٥٩} باختطاف طائرات إلى البلاد الرأسمالية، وذلك بقصد الهروب من تلك الأنظمة السائدة هناك.

وقد شهدت هذه الموجة خمس عشرة حادثة اختطاف تقريبا، ولكن تل الحوادث لم تكن تثير اهتمام الرأي العام في تلك الفترة، وذلك لأن العالم كان منهكا في إزالة آثار التدمير والخراب، التي خلفتها الحرب العالمية الثانية، ولأن الدول الشرقية كان لديها من المشاكل و الهوم، ما لا يسمح لها بخوض حرب جانبية مع دول المعسكر الغربي - التي كانت تستقبل الخاطفين - مع النظر إلى قلة الحوادث و تقطعها، وعدم اهتمام وسائل لإعلام العالمية بها، فوسائل الإعلام الغربية هي وحدها التي كانت تنقل و تذيب تلك الأنباء^{٦٠}. واستمرت هذه الموجة حتى عام ١٩٥٣م، حيث توقفت حوادث الاختطاف بصورة مفاجئة نظرا لاستقرار الأوضاع في دول المعسكر الشرقي، واتباع سياسة التعايش السلمي بين المعسكرين، وللتشدد في إجراءات المطارات الأمنية، بما في ذلك تقييد حرية السفر، فانخفض عدد الحوادث في السنوات اللاحقة، ولم يتجاوز العشر حالات^{٦١}.

٢- الموجة الثانية:

وبعد خمسة اعوام من توقف الموجة الأولى أي منذ عام ١٩٥٨م، بدأت موجة ثانية من اندلاع ثورة فيدال كاسترو في كوبا، وتدخل الولايات المتحدة فيها بغية إحباطها، والقضاء عليها، و خطأ الخطف الجوي خطوات إلى الأمام، و أصبح مظهرا من مظاهر الصراع العقائدي بين الأنظمة السياسية المتناحرة. وكانت أول تلك الحوادث التي شهدتها كوبا، في ١١/٣/١٩٥٨م وأدت إلى مقتل (١٧) شخصا، وكانت الحوادث خلال هذه الفترة ترتكب من قبل أشخاص كوبيين، كانوا يريدون الهروب إلى الولايات

^{٥٨} - هيثم الناصري

^{٥٩} - مثل يوغسلافيا، وبولندا، وتشيكوسلوفاكيا، و رومانيا، و بلغاريا.

^{٦٠} - محمد المجذوب: مرجع سابق، ص ١٥

^{٦١} - محمد المجذوب: المرجع السابق، ص ١٧، الناصري: خطف الطائرات، ص ٢٦

المتحدة الأمريكية^{٦٢}، وقد وقعت خلال سنتي ١٩٥٩م و ١٩٦٠م (١١) حادثة اختطاف ناجحة، و (٥) حوادث فاشلة، و في هذه الموجة بدأت ظاهرة الاختطاف تتخذ أهمية خاصة^{٦٣}.

٣- الموجة الثالثة:

لقد طرأ تغير في اتجاه الطائرات المختطفة من ١٩٦١م، وأصبحت عكسية مع أن الموجتين المتقدمتين، حدثت كلها في بلدان شيوعية، حيث توجه الخاطفون بالطائرات إلى بلدان غير شيوعية. ولكن في هذه الموجة و نظرا لتورط الولايات المتحدة في هذه الاختطافات، فإن الكوبيين لجأوا إلى ممارسة ذات الأسلوب ضد أمريكا، فقد اختطفت أول طائرة في الولايات المتحدة في الأول من مايو ١٩٦١م، إلى هفانا، و اخذ الجنود الكوبيون الخاطف، و اطلقوا سراح الطائرة بعد أن أعاقوها قليلا، و تتابعت بعد ذلك الاختطافات المتعاكسة، مما جعل الولايات المتحدة تعيد النظر في حساباتها، لا سيما على أمن و استقرار المواصلات الجوية الدولية، وقد وقعت منذ عام ١٩٦٢م حتى نهاية ١٩٦٧م ثلاث عشرة حادثة اختطاف^{٦٤}.

٤- الموجة الرابعة:

و تتميز هذه الموجة منذ عام ١٩٦٨م بتكثر ملحوظ من حيث العدد، و بتنوع من حيث الأسلوب، مما حدا ببعض الدول و المنظمات و الهيئات الدولية أن تتادي بسرعة عقد اتفاقيات دولية لإيجاد حلول عاجلة لهذه المشكلة، فقد وقعت خلال عام ١٩٦٨م (٣٠) حادثة اختطاف، و تزايدت في عام ١٩٦٩م، إلى (٨٨) حادثة، منها (٧٠) حادثة ناجحة، و (٣٠) محاولة فاشلة، وفي عام ١٩٧١م وقعت (٥٩) حادثة، منها (٢٤) حادثة ناجحة، و (٣٥) محاولة فاشلة، ويلاحظ انخفاض عدد الحوادث بشكل ملحوظ منذ سنة ١٩٧٣م، ففيها تمت (١٨) حادثة، و فشلت محاولة واحدة، وفي سنة ١٩٧٤م وقعت (٧) حوادث فقط، (٤) منها ناجحة، و (٣) محاولات فاشلة، وفي عام ١٩٧٥م بلغ عدد الحوادث (٣٤) حادثة، ومن ثم بدأت تتزايد ثانيا حتى بلغت (٤٣) حادثة في عام ١٩٧٧م، ولكنها ما لبثت أن انخفضت عام ١٩٧٨م لتصل إلى (٣١) حادثة اختطاف^{٦٥}.

^{٦٢} - تم خطف (١٠) طائرات كوبية في عام ١٩٦٠م، و (٩) طائرات في عام ١٩٦١م، و (١١) طائرة في عام ١٩٦٣م ، و (٣) طائرات في عام ١٩٦٤م، محمد المجذوب: خطف الطائرات/ ص ١٩.

^{٦٣} - الناصري: خطف الطائرات، ص ٢٦ و ٢٧.

^{٦٤} - الناصري: خطف الطائرات، ص ٢٧.

^{٦٥} - البشر: لمواجهة الجناية، ص ٢٤، الناصري: خطف الطائرات، ص ٢٨، سوف نجد تباينا بسيطا بين الأرقام وبين الاحصائية المجدولة، وهذا سببه عدم دقة المعلومات دقة متناهية.

فمنذ سنة ١٩٧٣ م لم يحط الرقم القياسي الذي سجلته حوادث الاختطاف الجوي، ولعل ذلك يعود إلى اتباع الإجراءات الأمنية المشددة في المطارات، مع القناعة من عدم جدوى عملية الاختطاف، لتحقيق رغبات الخاطفين، حيث أصبحت الدول لا تستجيب لتلك الرغبات، ولا تستقبل الخاطفين، بل أصبحت هنالك معاهدات دولية لتسليم المجرمين.

ومن خلال الجدولين التاليين، نبصر بصورة عامة النسبة المتغيرة والتطور في حوادث خطف الطائرات، وأنها تعلق أحيانا وتهبط، ويظهر خلال العقد الماضي أنها تسير إلى انخفاض ظاهر:

جدول رقم (١) يوضح عدد الحوادث من عام ١٩٣١ م إلى عام ١٩٦٩ م

العام	عدد الحوادث	العام	عدد الحوادث	العام	عدد الحوادث
١٩٣١ م	٢	١٩٥٣	١	١٩٦٢	٣
١٩٤٦ - ٣٢	٠	١٩٥٥ - ٥٤	٠	١٩٦٣	١
١٩٤٧	١	١٩٥٦	١	١٩٦٤	٢
١٩٤٨	٧	١٩٥٧	٠	١٩٦٥	٥
١٩٤٩	٦	١٩٥٨	٨	١٩٦٦	٤
١٩٥٠	٤	١٩٥٩	٦	١٩٦٧	٦
١٩٥١	١	١٩٦٠	٩	١٩٦٨	٣٥
١٩٥٢	٢	١٩٦١	١١	١٩٦٩	٨٥
المجموع الكلي للحوادث					٢٠٠

جدول رقم (٢) يوضح عدد أفعال التدخل غير المشروع من عام ١٩٧٠م - ١٩٩٨م

العام	أفعال الاستيلاء غير المشروع	أفعال محاولة الاستيلاء	العام	أفعال الاستيلاء غير المشروع	أفعال محاولة الاستيلاء
١٩٧٠	٤٩	٣٨	١٩٨٥	٢٠	٧
١٩٧١	٣٨	٢٠	١٩٨٦	٥	٦
١٩٧٢	٤٣	٣٦	١٩٨٧	٤	٦
١٩٧٣	١٧	١٢	١٩٨٨	٧	٣
١٩٧٤	١٣	١٤	١٩٨٩	٨	٤
١٩٧٥	١٢	١١	١٩٩٠	٢٠	١٢
١٩٧٦	١٢	١٣	١٩٩١	٧	٥
١٩٧٧	٣٨	١٦	١٩٩٢	٦	٢
١٩٧٨	٣١	١٣	١٩٩٣	٢١	٤
١٩٧٩	٢٩	١٠	١٩٩٤	٢٠	٥
١٩٨٠	١٦	١٧	١٩٩٥	٩	٢
١٩٨١	٢٩	١٤	١٩٩٦	١٠	٢
١٩٨٢	٢٤	١١	١٩٩٧	٤	١
١٩٨٣	١٩	١٧	١٩٩٨	٤	١
١٩٨٤	٢١	٧	—	—	—
المجموع الكلي			٥٢٩	٣٠٩	

رابعاً: بواعث اختطاف الطائرات:

لكل ظاهرة إجرامية باعث مسبب لها، ولكن قد يكون الباعث أمراً ظاهراً معروفاً، وقد يكون أمراً مخفياً مجهولاً، وقد يكون هنالك أكثر من باعث، فلا يمكن حصر بواعث أي جريمة، لأن هذه البواعث منشؤها النفس البشرية الواسعة العواطف، والعقل البشري المتقلب المزاج، المختلف التفكير، فلذلك يصعب حصر بواعث هذه الجريمة، لكن من خلال الوقائع يتبين أنها تتركز غالباً على نوين: الأول: سياسي، والثاني: شخصي.

(أ) البواعث السياسية:

إن وجود الباعث السياسي في الجريمة يحيلها من جريمة عادية إلى جريمة سياسية، فالجريمة السياسية ماهي إلا جريمة عادية يرتكبها المجرم تحت تأثير نوبة انفعال، أو عاطفة طارئة، تغلب فيها نزعة الإيثار والتفاني في حب الوطن، لا نزعة حب الذات.

ويعتبر لباعث السياسي هو الباعث الرئيسي لهذه الجريمة، ويؤيد ذلك تقرير أعدته منظمة البوليس الجنائي الدولية Interpol في تاريخ ٧ يناير ١٩٧٠م، جاء فيه أن نسبة حوادث اختطاف الطائرات التي نشأت عن باعث سياسي كانت (٤٦.٤٪) وذلك نتيجة لزيادة حدة التوتر السياسي الذي يسود العالم، وخاصة في أول ظهور لهذه الظاهرة.

ومن أهم الدوافع السياسية للخطف الجوي:

١- الغربة في إنزال الضرر بمصالح العدو:

وعرقلة مصالحه وموصلاته الخارجية، وكذلك تهديد مصالح من يتعامل معه، وهذا ما تم فعلاً بالنسبة للعمليات الفدائية الفلسطينية، حيث أصيبت شركة العال الاسرائيلية للطيران وهي شركة مملوكة للدولة، بأضرار اقتصادية بالغة، حيث قل الإقبال عليها، وقل عدد السواح المسافرين إلى إسرائيل، مما نجم عنه أضرار بالغة بالاقتصاد الإسرائيلي^{٦٦}، بل قدرت خسائر الطائرات الأربع التي نسفت في سبتمبر ١٩٧٠م - الأولى في القاهرة، والثلاثة الباقية في الأردن - بخمسين مليون دولار^{٦٧}.

٦٦ - مصطفى دبار: الإرهاب، مرجع سابق، ص ٢١٩ وسيظهر هذا المعنى بوضوح عند الكلام حول أضرار الاختطاف

٦٧ - محمد المجذوب: خطف الطائرات، مرجع سابق، ص ٧٤

٢- تنبيه الرأي العام العالمي إلى مشكلة سياسية أو اجتماعية معينة، أو إعلان الاحتجاج على سياسة تتبعها دولة ما:

والطرف في هذه المشكلة أو من يقاسي منها هو الذي يقوم عادة بهذه المهمة، ومن أمثلة ذلك : اختطاف طائرة نرويجية من طراز (ام دي اس ٨٠) في أوسلو في يوم الخميس ٣/١١/١٩٩٤م، عندما كانت في رحلة داخلية في النرويج من باروفوس إلى أوسلو، وقد احتجز الخاطف الركاب كرهائن، وقد عانوا بما يكفي ثم أطلق سراح (٧٧) راكبا، والطاقم البالغ عددهم أربعة أفراد، ثم استسلم بعد ذلك، وتبين أن الخاطف من أمن البوسنة، وأنه أراد جذب الانتباه إلى أوضاع البوسنة، وأنها حدث ذلك كما كان يرغب^{٦٨}. ولقد زاد من أهميتها كوسيلة لتحقيق هذا الغرض الدعائي السياسي، ما توليه وسائل الإعلام المختلفة من اهتمام بهذه الظاهرة، وما تحدثه من أصداء في أوساط الرأي العام، وعمل المثال الأكثر وضوحا في هذا المقام ما أحدثته عملية (زيورخ) التي قام بها الفدائيون الفلسطينيون وذلك في أوساط الرأي العام العالمي، فقد تكونت على هذه الحادثة في مختلف أنحاء سويسرا و ألمانيا و النمسا لجان مناصرة للقضية الفلسطينية، فأخذت الصحف و المجلات تكرر لها صفحات كثيرة، موضحة بالتعريف بالقضية الفلسطينية، ووصف ما يجري داخل الأرض المحتلة وما ترتكبه إسرائيل بحق العرب، وصمود الشعب الفلسطيني على استرداد أرضه المنهوبة، وحقوقه المغصوبة^{٦٩}.

^{٦٨} - كانت رحلة نظام الخطوط الجوية الاسكندنافية رقم ٣٤٧ رحلة داخلية مجدولة تم اختطافها في ٣ نوفمبر ١٩٩٤ بعد وقت قصير من إقلاعها من مطار باردوفوس عبر مطار بودو إلى مطار أوسلو ، فورنيبو في النرويج ، تم تشغيلها بواسطة ماكديونيل دوغلاس إم دي ٨٢ التابعة لنظام الخطوط الجوية الاسكندنافية (SAS). كان الخاطف هو هاريس كي، بوسني يعيش في النرويج، وقد طالب السلطات النرويجية بالمساعدة في وقف المعاناة الإنسانية في وطنه بسبب حرب البوسنة. ولم يصب أحد في الحادث.

واختطف Keč الطائرة وعلى متنها ١٢٢ راكبا وطاقم مكون من ستة أفراد في الجو بعد مغادرته باردوفوس. هبطت الطائرة كما هو مقرر في بودو، حيث تم ترك جميع النساء والأطفال وكبار السن، إلى جانب اثنين من طاقم الطائرة. ثم أُلقيت الطائرة من بودو وعلى متنها ٧٧ راكبا وطاقم مكون من أربعة أفراد. تم تحويلها إلى Gardermoen، حيث قدم Keč مطالبه. استسلم، بعد سبع ساعات من إقلاعه من باردوفوس ، بعد تلبية بعض مطالبه. وحكم عليه بالسجن أربع سنوات عن الحادث.

"Alt normalt da kaprer-flyet forlot Bardufoss" (in Norwegian). Norwegian News Agency. 3 November 1994. Andreassen, Tor Arne (4 November 1994). "Flykapringen-passasjerene – Visste ikke at flyet var kapret". Aftenposten (in Norwegian). p. 4. Flykapreren: Fikk ut sitt budskap – overga seg" (in Norwegian). Norwegian News Agency. 4 November 1994.

^{٦٩} - مصطفى دبارة: الارهاب، مرجع سابق، ص ٢١٧

٣- إحداث البلبلة لعرقلة عمل معين:

أو للحيلولة دون انعقاد اجتماع، أو مؤتمر معين، ففي ٨/٩/١٩٧١م، اختطف فلسطيني من منظمة فتح طائرة أردنية بعد إقلاعها من بيروت باتجاه عمان، وأنزلها في بنغازي، وكانت مصر و السعودية آنذاك تقومان بوساطة ترمي إلى عقد اجتماع في جدة بين وفد يمثل الحكومة لأردنية، والآخر يمثل اللجنة التنفيذية لمنظمة التحرير الفلسطينية لتسوية الخلافات بين حكومة عمان و حركة المقاومة، وقد انقسم أعضاء اللجنة إلى مؤيد لعقد الاجتماع و معارض له، و عزت وكالة (رويتر) فشل المحاولات الرامية إلى عقد المؤتمر إلى حادث اختطاف الطائرة^{٧٠}.

وكذلك قد يكون دافعه العكسي، وهو الدعوة إلى مؤتمر دولي، كما حدث أن اختطف مسلح مجهول طائرة ركاب فرنسية، خلال قيامها برحلة من باريس إلى الجزائر، وعلى متنها (١١٠) من الركاب، بالإضافة إلى طاقمها المكون من (١٣) شخصا، وهي من طراز (إيرباص)، أقلعت من المطار في الساعة (١٢:٥٠) ظهرا، بتوقيت فرنسا، وأن الاختطاف تم خلال تحليقها فوق مياه البحر المتوسط، وطالب الخاطف قائد الطائرة بالتوجه إلى تونس، إلا أن السلطات التونسية رفضت السماح للطائرة بالهبوط، فتوجهت إلى مطار الجزائر، وقد ذكرت وكالة الأنباء الجزائرية عند هبوط الطائرة أن الخاطف يطالب بعقد مؤتمر دولي في باريس لبحث الأزمة اللبنانية، وقد نقلت مطالبه إلى برج المراقبة في مطار الجزائر، وكان الرئيس الفرنسي فرانسوا ميتران قد أكد في حزم أنه لن يسمح لأحد بأن يملّي على فرنسا ما يتعين عمله بشأن لبنان سواء كان دولة أو جماعة^{٧١}.

٤- إكراه بعض الدول على إطلاق مسجونين أو رهائن لديها:

ومن ذلك ما قامت به الجبهة الشعبية لتحرير فلسطين حيث قامت في أوائل سبتمبر ١٩٧٠ باختطاف ثلاثة طائرات تعود إحداها لشركة الخطوط الجوية العالمية (TWA)، والثانية لشركة الطيران السويسرية، والثالثة لشركة الخطوط الجوية البريطانية، و أجبرت الطائرات الثلاث على الهبوط في مطار مهجور في صحراء الأردن، وقام اثنان من أعضاء الجبهة نفسها بمحاولة فاشلة لاختطاف طائرة تابعة لشركة العال الإسرائيلية، غير أن تلك الجبهة نجحت في اختطاف طائرة أمريكية من طراز (بوينج ٧٤٧) و إكراهها على التوجه إلى مطار القاهرة، وكان الغرض من حوادث الاختطاف الخمسة تحقيق جزء من خطة وضعتها الجبهة الشعبية الفلسطينية لتحرير فلسطين لإطلاق سراح عدد من الفدائيين العرب المحتجزين في السجون الاسرائيلية، و الألمانية، و السويسرية، و البريطانية، وبعد مفاوضات دامت نحو ثلاثة أسابيع

^{٧٠} - محمد المجذوب: مرجع سابق، ص ٣٥

^{٧١} - نقلا عن جريدة الأهرام المصرية بتاريخ ٢٤/٨/١٩٨٩م

أفرج عن جميع الركاب، وذلك مقابل موافقة ألمانيا الاتحادية، وسويسرا، على إخلاء سبيل ستة من الفدائيين العرب، بينما أطلقت المملكة المتحدة سراح ليلي خالد وهي التي حاولت مع شخص آخر اختطاف طائرة تابعة لشركة العال الاسرائيلية، والتي أُلقي القبض عليها لدى هبوط الطائرة في مطار هيترو في لندن^{٧٢}.

ب) البواعث الشخصية:

وأهم هذه البواعث ما يلي:

١- الرغبة في الهرب من الدولة:

ويكون ذلك نتيجة لتعذر مغادرة الدولة بالطرق المشروعة، و أما سبب تولد الرغبة في الهرب فيرجع إلى عدة عوامل، أبرزها عامل القمة على النظام السياسي، أو الاجتماعي أو الاقتصادي القائم في بلد ما، حيث يلجأ الكثير من المضطهدين سياسيا في بلدانهم على اختطاف طائرات، و التوجه بها إلى بلدان أخرى و طلب اللجوء السياسي، ومثال ذلك ما قام به ثلاثة من رجال الشرطة الجزائرية في ٢٨ فبراير ١٩٩٤م، حيث اختطفوا طائرة جزائرية على متنها (١٢٧) راكبا، تحت تهديد السلاح، و توجهوا بها إلى إسبانيا حيث استسلموا هناك بعد خمس ساعات، و شق أحدهم نفسه في زنارته بعد وقت قصير من الحادث، في حالة من اليأس، و ذلك لأن إسبانيا وعدتهم بمنحهم حق اللجوء ثم لم تف باعثة الاختطاف أنهم كانوا يواجهون عقوبة الاعدام في وطنه في حالة رفضهم إطلاق النار على أعضاء الجبهة الإسلامية للإنقاذ، و كانوا يخشون أن يقتلوا انتقاما لذلك على يد عناصر الجبهة، ونظرا لأنه بدا أن كافة الوسائل القانونية لمغادرة البلاد من أجل إنقاذ أنفسهم قد استنفذت، فقد اضطروا إلى الهرب إلى الخارج بواسطة اختطافهم للطائرة^{٧٣}.

وقد يكون باعثة الاختطاف الفرار من تأدية الخدمة العسكرية، أو الخلاص من التفرقة العنصرية، كما يفعله بعض الزوج الأمريكيين^{٧٤}.

^{٧٢} - هيثم الناصري: مرجع سابق، ص ١٧

^{٧٣} - الشرق الأوسط، العدد ٦٠١٤، الأربعاء ١٧/٥/١٩٥٥م ونقلنا عن جريدة بايس الاسبانية في عددها الصادر يوم الثلاثاء ١٦/٥/١٩٩٥م.

^{٧٤} - يقوم علم الإجرام و العقاب - في مفهوم الغربيين - على الاحصائيات والبيانات، ولذلك نجد في كل كتبهم أو من ينقل محنتهم أن من العوامل المساعدة على الجريمة العنصر الوراثي، وهم لا يقصدون به ما يكون من ناحية التربية، بل يثبتون أن الزوجي - مثلا - له تقبل للجريمة أكثر من الأبيض، و هذا وفق احصائيات الواقع الأمريكي، ثم يجعلون من ذلك قاعدة، وهذا لا يصح، فالظرف الذي يعيش فيه الزوج من ظلم و عنصرية بغيضة هو السبب، ولو عاش الرجل الأبيض مأساة الزوجي الأسود، لفعل مثل فعله

وقد يكون الباعث اقتصاديا، بسبب الأنظمة الاقتصادية التي تفرضها الدولة، أو بسبب بعض الديون، أو الغرامات المالية الكبيرة مثل الضرائب التي تفرضها الدولة، كتلك التي فرضها مرسوم الهجرة الصادر عن مجلس وزراء الاتحاد السوفيتي في ٣ أغسطس ١٩٧٢م، حيث فرضت شروط مالية صعبة، أو غرامات لهجرة من تلقى تدريباً تقنياً أو مهنياً عالياً في المؤسسات السوفيتية^{٧٥}.

وقد يكون الباعث الرغبة في مجرد الخروج من بلد للعيش في بلد آخر، كما يفعله بعض مواطني ألمانيا الشرقية، حيث يفضلون الذهاب إلى ألمانيا الغربية للعيش فيها^{٧٦}.

وقد يكون الباعث التخلص من حكم قضائي، ومطاردة الشرطة، وقد ظهر من تحقيق قامت به وزارة العدل الأمريكية حتى عام ١٩٦٩م بعدد (٤٩) مختطفاً، أنها وجدت لأربعة عشر منهم سوابق إجرامية، وأن العدالة كانت تطارد أربعة منهم بتهمة مختلفة، قُتل أحد رجال الأمن، أو تقديم صك بلا رصيد^{٧٧}.

٢- حب الشهرة والظهور:

عندما يستشعر المجرم أنه ضائع ولا يهتم بأمره أحد، فيحاول أن يظهر نفسه، ولو بالإجرام، ونظراً لما تثيره عملية الاختطاف من اهتمام وسائل الإعلام المختلفة، بحيث تنصدر أخبارها صفحات المجلات، و الجرائد و نشرات الأخبار المرئية، فتجعل منه - ولو لمدة يوم واحد - نجماً عالمياً، ينافس بشهرته أعلام السينما، والسياسة و الرياضة و المركبات الفضائية، الأمر الذي يرى فيه الكثيرون من عشاق الشهرة، وحب الظهور، وسيلة لتحقيق ما يحلمون به من نجومية، ولو للحظات محدودة"، ومن ذلك: ما حدث في الأربعاء ١٣/١/١٤١٦هـ، حيث خطف ياباني طائرة تجارية من طراز (بوينج ٧٤٧)، تابعة لشركة الطيران اليابانية، وكانت تقل (٣٥٠) راكباً وطاقماً مكوناً من (١٥) شخصاً، وذلك خلال قيامها برحلة داخلية من مطار هانيدا في طوكيو، و بعد أن شنت عليه القوات الأمنية هجوماً أدى إلى إطلاق سراح المسافرين، وطاقم الطائرة، وتمكنت الشرطة من القبض عليه، اعترف للمحققين بأنه استولى على الطائرة، لأنه أراد إثارة البلبلة، ولفت الأنظار إليه^{٧٨}.

^{٧٥} - هيثم الناصري: خطف الطائرات، ص ١٠

^{٧٦} - خالد سعود البشر: مرجع سابق، ص ٣٠

^{٧٧} - هيثم الناصري، المرجع السابق، ص ١١

^{٧٨} - الشرق الأوسط، العدد (٦٠٥٠) و العدد (٦٠٥١)

٣-الخلل العقلي:

يقصد بالخلل العقلي المرض العقلي، ومظهره اختلال في القوى الذهنية يؤدي إلى انحراف نشاطها عن النحو الطبيعي، والأمراض العقلية متنوعة، فمنها ما ينال كل القوى الذهنية للمريض، ويتصف بالاستمرار، ويطلق عليه الجنون المطلق، أو الجنون العام. ومهما ما هو متقطع أو دوري، وهو يتخذ صورة نوبات تعترى المريض بصفة دورية، تفصل بينها فترات إفاقة تعود له فيها قواه الذهنية الطبيعية.

ومن هنا ما يتخصص في ناحية معينة، ويتمثل في فكرة خاطئة تسيطر على المريض، وتجعل ملكاته الذهنية فيما يتعلق بهذه الفكرة مختلة، بينما تكون طبيعية بالنسبة لما عداها. ومنها ما يقتصر تأثيره على ملكة الإدارة دون التمييز، وصورته أن تسيطر على إرادة المريض دوافع شاذة لا يستطيع مقاومتها، وقد تحمله على ارتكاب أنواع معينة من الجرائم، ويدخل تحت هذا النوع كذلك الأمراض العصبية، وهي خلل في الجهاز العصبي يؤدي إلى انحراف نشاطه على النحو الطبيعي كالهستيريا و الصرع وغيرهما، ويدخل تحته الأمراض النفسية وهي خلل أيضا يصيب القوى النفسية كالغرائز و العواطف، ويؤدي إلى انحراف نشاطها عن النمو الطبيعي^{٧٩}.

وجريمة الاختطاف كغيرها من الجرائم فقد دلت المقابلات النفسية التي قام بها الدكتور " هوبارد" مع نحو عشرين من خاطفي الطائرات الذين تم اعتقالهم في الولايات المتحدة الأمريكية بسبب حوادث الاختطاف الخائبة أو الناجحة، على أنهم كانوا مصابين في الأغلب بعدم التوازن العقلي، أو باضطراب عاطفي مشفوع بضعف شديد في الإدراك السياسي أو الاجتماعي، كما ظهر له أن خصائص متماثلة تجمع بين جميع أولئك الأشخاص^{٨٠}.

ومن الحوادث ما حدث في ١٩٧٢/١/٣٠م، حيث تم خطف طائرة بوينغ أمريكية من قبل شخص مجنون، وطلب مقابلة الرئيس نيكسون، ومبلغ (٣٠٠ ألف دولار)، و الإفراج عن المناضلة السوداء ايليا دافيس، وكان يود التوجه إلى اسبانيا، ولكن رجال مكتب التحقيق الاتحادي خدعوه، وتم إلقاء القبض عليه^{٨١}.

^{٧٩} د. عمر السيد رمضان: دروس في علم الإجرام، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٧٢م، ص ٦٤ الى ص ٦٧

^{٨٠} - هيثم الناصري: مرجع سابق ، ص ١٢

^{٨١} - A deranged hijacker of an American Boeing in 1972: The new York times, By Robert D. McFadden

Jan. 30, 1972, accessed on 12/3/2022.

<https://www.nytimes.com/1972/01/30/archives/hijacker-is-shot-at-airport-here-after-freeing-93-fbi-agent-posing.html>

وفي ١٩٧١/٤/٥م، وبينما كانت طائرة أمريكية تعبر فضاء المحيط الأطلسي باتجاه لندن، أصيب أحد الركاب بحالة من الهياج، وأخذ يصيح بأنه يحمل مسدسا، وقد أسرع أحد ضباط الأمن الجوي إلى الإمساك به وتقييده^{٨٢}.

٤- استخدام المسكرات والمخدرات:

من المعلوم أن الخمر يضاعف الرغبة في الجريمة حين تتولد في النفس، ويبدد المخاوف الحائلة دون تنفيذها، كالخشية من العقاب، أي أنه يساعد على انعقاد العزم، وتغليب الدافع إلى الجريمة على المانع مسنها، وقد تبين من الإحصاءات الفرنسية أن الصلة وثيقة بين السكر وبين القتل والضرب والجرائم الجنسية والحريق والجرائم غير العمدية.

وأما المخدرات فهي أشد ضررا من الخمر، وهي على نوعين: نوع يحدث آثار نفسية تتخذ صورة الغضب والنزعة إلى العنف، وكثيرا ما يؤدي إلى الجنون، أو إلى إجرام القتل، ونوع يسبب خمولا عاما، وهبوطا في الملكات الذهنية، وحالة من عدم الاكتراث، مما يولد لدى متعاطيها إحساسا بأنه أسير للمخدر، ويرغب في الحصول عليه ولو عن طريق الإجرام^{٨٣}، ولذلك كان من حكمة الإسلام تحريم كل مسكر ومخدر.

ومن أمثلة ذلك ما حدث في اختطاف الطائرة السودانية من طراز (فوكرز ٥٠) في رحلتها (١٢٢) في ظهر الأربعاء ٣ شعبان ١٤١٥هـ، وقد ظهر أن الخاطف كان من متعاطي الحشيش (البانجو) بدرجة أقرب إلى الإدمان، وأنه قد تعاطى الحشيش قبل الرحلة بساعات، وجاء في تقرير الطبيب أنه يعاني من اضطرابات سلوكية، ناجمة عن استعمال الخمر و المخدرات^{٨٤}.

٥- ابتزاز الأموال:

وقد يكون الغرض من الاختطاف هو الاستيلاء على أموال المسافرين، و الخاطف في هذه الحالة يكون أشبه بقاطع الطريق، ففي ٦ نوفمبر ١٩٦٨م قام أربعة رجال باختطاف طائرة ثنائية المحرك من طيران الفلبين، في طريقها من أوب إلى مانيلا، وقد قتلوا أحد الركاب، وجرحوا آخر، وقاموا بسرقة الجميع، وفي ١٠ يونيو ١٩٧٣م اختطف ثلاثة رجال مسلحون طائرة توين أوتر من الخطوط النيبالية في رحلة داخلية، من بيران تتاجار إلى كتمانودو، نقل (١٨) راكبا، واختطفوا إلى فوربسفاجي في الهند، كانت الطائرة

^{٨٢} - محمد المجذوب: مرجع سابق، ص ٣٧

^{٨٣} - رمسيس بهنام: المجرم تكوينا وتقويما، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص ١٣٦-١٣٨

^{٨٤} - قضية حكومة السودان ضد محمد جبارة وآخرون، محكمة جنايات الخرطوم شمال، الخرطوم، رقم غ أ / ١٤٠ / ٩٦.

نقل حمولة لبنك نيبال المركزي تقدر بثلاثة ملايين روبية، ما يعادل حوالي (٤٠٠٠٠٠) دولار، والتي استحوذت عليها العصابة، ثم هرب الثلاثة إلى الغابة في سيارة جيب كانت تنظرهم^{٨٥}.
غير أن الصورة الأكثر شيوعاً هي طلب الحصول على فدية من شركة الطائرة أو دولتها للإفراج عن الرهائن، وظهر ذلك كثيراً فيما يسمى بعمليات الفدية والمظلة، حيث يطلب الخاطف فدية كبيرة لإطلاق سراح ركاب الطائرة وملاحيقها، كما يطلب مظلة يهبط بها من الطائرة سالماً^{٨٦}. ولحسن الحظ فإن عمليات الاختطاف للابتزاز لم تعد تشكل خطراً، بل تكاد أن تنحصر في عمليات محدودة^{٨٧}.

٦- عقائد وأفكار:

قال كوزو وأوكاموتو أح أعضاء جيش اليابان الأحمر - و الذي أطلق النيران والقذائف على ركاب كانوا قد وصلوا في طائرة من الخطوط الجوية الفرنسية في مايو عام ١٩٧٢م - : " حينما كان طفلاً أخبروه بأن الناس حين يموتون يصبحون نجوماً، لم يكن يصدق ذلك في واقع الأمر ولكن كان يقدر ذلك، فكان ثلاثة من الجنود يريدون أن يصبحوا نجوماً حينما يموتون، ومما يطمئن قلوبهم أن يفكروا أن جميع من قاموا بقتلهم سيصبحون نجوماً في السماء، ولكم سيتضاعف النجوم في السماء كلما استمرت الثورة" وفي هذا السياق يتضح أن الكثير من المعتقدات و الأحاسيس التي جعلت من مهمة أوكاموتو المرعبة ممكنة، وبجانب أنها تكشف عن سلوك إرهابي تجاه ضحاياه، فإنها أيضاً توضح نظريته نحو طريقة موته، والتي جعلته يقبل مثل هذه المهمة^{٨٨}.

لذا فإن عقيدة المجرم وفكره هما اللتان يسيطران عليه وتقوداه إلى تحقيق ما يعتقد، ومن الطرف أن في الولايات المتحدة الأمريكية جماعة عقائدية شعارها منع الإنسان من الطيران (man shall not fly) وهي تتحمل مسؤولية عدة هجمات على الطائرات المدنية^{٨٩}.

٧- المزاج والاستهتار:

والأخطر من كل ذلك أن عمليات الخطف كادت أن تصبح نوعاً من الهوس، ووسيلة للتسلية والمزاح، والاستهتار بأرواح البشر و الاستخفاف بالأنظمة، فقد دخل يوماً ولد في الثالثة عشر من عمره إلى

^{٨٥} - جن تاي شوي: إرهاب الطيران ، ص٤

^{٨٦} - محمد دبارة: الإرهاب، مرجع سابق ، ص ٢٢١

^{٨٧} - جن تاي شوي، مرجع سابق، ص ٢٠

^{٨٨} - جن تاي شوي، مرجع سابق، ص ١٨

^{٨٩} - محمد المجذوب: مرجع سابق ، ص ٢٩

مطار "نيس" في فرنسا يحمل بندقية، فألقي القبض عليه، و سئل عن سبب تسلمه، فأجاب أنه كان يريد خطف طائرة، و إنزالها في بيروت.

كما هدد شخص طائرة أمريكية بعد إقلاعها بوقت قصير بالتعسف إذا لم تحول اتجاهها شطر الجزائر، وقد ورد التهديد بواسطة ورقة عثر عليها في مرحاض الطائرة، وسلمت إلى الكابتن، واضطر ربنا الطائرة إلى الاتصال اللاسلكي ببعض المطارات، والنزول في أقرب مطار، قبل اتضاح الأمر واكتشاف أن المسألة مجرد خدعة.

وفي ١٩٧٢/٦/٢٢ م أشهر بحار بريطاني مسدسا على إحدى مضيفات طائرة هولندية متجهة من لندن إلى روتردام، وتوجه إلى غرفة القيادة، وقال الملاحين: " سأخبركم بما أحتاج إليه عندما تحط الطائرة" و عندما هبطت الطائرة أعتقل الخاطف دون إبداء أية مقاومة، وقال للشرطة أنه كان يود أن يثبت أن في الإمكان اختطاف أية طائرة بكل سهولة- و تبين أن مسدسه لم يكن محشوا بالرصاص^{٩٠}.

^{٩٠} - محمد المجذوب: نفس المرجع السابق، ص ٤١-٤٣

المبحث الثالث

جرائم الإرهاب الواقعة على وسائل النقل البحري والبري والنهري

تمهيد وتقسيم:

تعتبر السفن و وسائل النقل البري أوجه أخرى بديلة و ضرورية من وسائل النقل، فتعتبر السفن هي الوسيلة الأساسية للنقل البحري و تتنوع أشكالها باختلاف مهامها من حيث أغراضها الاقتصادية و التجارية و غير ذلك^{٩١}، و نظرا لطبيعة الجرائم الارهابية والمصلحة المحمية، فقد خرج المشرع على القواعد العامة، لتحقيق الفعالية لهذه الحماية الجنائية في نطاق مكافحة الجرائم الإرهابية ضد وسائل النقل بمختلف أنواعها، ولذلك جرم المشرع بعض أنماط السلوك التي لو تركت للقواعد العامة ما قامت المسؤولية الجنائية عنها، فمراحل الجريمة تبدأ بالتفكير وتنتهي بالبدء في التنفيذ أو تمام الجريمة^{٩٢}.

نتناول في هذا المبحث لجرائم الارهاب الواقعة على وسائل النقل البحري في مطلب أول، ثم نتطرق لبيان جريمة خطف وسائل النقل الجوي والبري والبحري في التشريع المصري والفرنسي في مطل آخر مستقل على النحو التالي:

^{٩١} - أولا : سفن نقل الركاب، وتختلف أحجامها حسب مناطق تشغيلها و الموانئ التي تتردد عليها، ثانيا: سفن التجارة و نقل البضاعة: كسفن البضائع العامة، و سفن نقل البضائع الصب، و سفن متخصصة كسفن نقل السيارات و سفن المواعين " لنقل الحبوب و الغلات"، و سفن الثلجات، و سفن نقل الماشية الحية و الحاويات، و سفن الابحاث و الصيد و القاطرات و العبارات و الرافعات الثقيلة، ثالثا : السفن الحربية: وهي سفن القتال البحرية والتي تضم حاملات الطائرات، السفن الحربية البرمائية و الطرادات "ترافق حاملات الطائرات و تدافع عنها ضد الهجمات الجوية و الغواصات" والمدمرات و الفرقاطات، و الغواصات و المقاتلات الصغيرة.

^{٩٢} - د. أحمد فتحى سرور : الوسيط في قانون العقوبات - القسم العام، المرجع السابق، ص ٤٣٦.

المطلب الأول

الإرهاب الواقع على وسائل النقل البحري

تمهيد وتقسيم:

لقد كانت الاعتداءات البحرية بصورها النمطية أكبر تهديد لسفن التجارة العالمية، إلا أنها لم تتمكن من وقف تطورها، لأن مواجهتها تبنت استراتيجيات قامت على المتابعة المستمرة وتطوير وسائل التصدي بشكل مستمر، لكن النمط الجديد من تلك الاعتداءات البحرية الذي ترعاه «دولة» وتتطور أسلحته لتشمل الطوربيدات السريعة والمتفجرات شديدة الفاعلية، بات يشكل خطراً أكبر، خاصة مع انتشار قرصنة الفضاء الشبكي وتعريضها أنظمة الملاحة التقنية للخطر.

ولعل من الصائب أن نتطرق في هذا المطلب لمفهوم الإرهاب البحري في فرع أول، وبيان استخدام التكنولوجيات الحديثة في ممارسة الإرهاب البحري كوسيلة حديثة للإرهاب المتقدم في فرع ثانٍ و ذلك على النحو التالي بيانه:

الفرع الأول

مفهوم الإرهاب البحري

إن الرهائن الذين تم احتجازهم في عام ١٩٨٥م على متن السفينة "Achille Lauaro" هي توضيح للتعريف الذي قدمه " Marc Balancie " وهو أن الإرهاب طريقة غير تقليدية للصراع، جزء من صراع غير متكافئ على السلطة، يسعى أثل عدد ممكن من الأفراد إلى إثارة أكبر عدد ممكن من الضحايا، بأكبر قدر ممكن من الدعاية من أجل توليد أقصى قدر من الرعب، وهي بلا شك نقطة الانطلاق لأعمال الإرهاب في البحر، و تؤدي الطرق البحرية الدولية دورا هاما في هذا الصدد، بالإضافة إلى ذلك، مع مراعاة النظام القانوني لأعالي البحار، يمر الناس و البضائع عبره. وتجدر الإشارة إلى أن فترة الحرب الباردة خالية نسبيا من الأهداف الإرهابية عبر البحر، فمنذ نهاية هذه الفترة كان عدم استقرار العالم شبه الظاهر، بما في ذلك في البحر، من خلال الأعمال الإرهابية^{٩٣}.

إن الهجمات على " يو إس إس " كول وناقلة النفط الفرنسية "لامبورغ" دليل واضح على التطور يصبح العامل البحري ناقلا قويا ودعما للإرهاب من خلال نقل الأفراد و المعدات واستخدام أعلام الملاءمة.

أولا: تعريف الإرهاب البحري:

عرفه بعض الفقه بقوله: "أنه عبارة عن تهديدات أو أعمال عنف ترتكب عن طريق تعطيل البنية التحتية وتدفقات التجارة الإقليمية" من خلال خلق و الحفاظ على حالة كامنة من عدم اليقين الاقتصادي، بهدف زعزعة استقرار السكان بشكل دائم من أجل تحقيق الأهداف السياسية^{٩٤}. وهذا التعريف يتناسب مع ما يتعلق بالتهديدات التي تتعرض لها الأنشطة البحرية لسببين: أولا: تهجف الأعمال التي تستهدف هذه المرافق إلى زعزعة استقرار اقتصاد الدولة الساحلية، ومن ناحية أخرى، تسعى هذه الهجمات أيضا إلى تحقيق أهداف سياسية معلنة، على هذا النحو، لا يمكن استيعاب عمل غير قانوني يستهدف منصة بحرية^{٩٥}.

⁹³ - Marcel N'GOUYA, La criminalité en mer, Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports • Articles et études doctrinales Juillet 2009 • N°1, (pp.37-43)P.40.

⁹⁴ - Hugues EUDELIN, 'Terrorisme stratégiques : Une menace en mer, Défense nationale et sécurité collective, mars 2009, p.143.

⁹⁵ - Yann TEPHANY, Les compétences de l'État côtier face aux actes illicites intentionnels visant les plates-formes offshore, Patrick Chaumette. Economic challenge and new maritime risks management: What blue growth? Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques

ومن بين التعاريف التي قدمت تعريف الفريق العامل التابع لمجلس التعاون الأمني في منطقة آسيا والمحيط الهادئ (CSCAP) للإرهاب البحري، ".... القيام بأعمال وأنشطة إرهابية في البيئة البحرية، باستخدام أو ضد السفن أو المنصات الثابتة في البحر أو في الميناء، أو ضد أي من الركاب أو الأفراد، ضد المنشآت أو المستوطنات الساحلية، بما في ذلك المنتجعات السياحية ومناطق الموانئ و المدن أو المدن الساحلية"⁹⁶. و مع ذلك لا يحدد هذا التعريف ماهية الإرهاب وما إذا كان سيضم فقط الهجمات البحرية ضد السفن التجارية أو الهجمات ضد السفن و المنشآت العسكرية لأنه يجب أن تفسر الأفعال التي تستخدمها تيارات الممانعة في فلسطين أو لبنان ضد الكيان الصهيوني على أنها أعمال إرهابية كما تتناولها الكتابات الغربية، وهي أفعال تنطبق وفق القانون الدولي على قواعد الحرب لأن المسألة مسألة حدود ووجود. على الرغم من أن هجوم سانتا ماريا كان أول هجوم بحري في التاريخ الحديث، إلا أن حادثة "أكيل لاورو" جلبت أيضا دعاية بعيدة المدى. كان اختطاف السفينة في البحر الأبيض المتوسط عام ١٩٨٥م ملحوظا للغاية في تاريخ الإرهاب البحري، حيث لفت انتباه الجمهور وان له تأثير كبير على العلاقات الدولية، ظل الفعل رمزا للإرهاب في البحر ويمكن اعتباره ولادة الإرهاب البحري⁹⁷.

فالبحر الأبيض المتوسط هو جسر بين الشرق الأوسط و شمال أفريقيا و الجناح الجنوبي لحلف شمال الأطلسي، يشكل هذا الوضع تهديدا للأمن البحري الذي تدهور بع الربيع العربي⁹⁸. في ظل تواجد القوات البحرية بالقرب من السواحل للصفة الجنوبية قد يؤدي إلى دفع في رفع وتيرة النشاط الإرهابي في البحر المتوسط بسبب العقيدة العدائية للغرب.

ثانيا: استخدام العنف غير المشروع في البحر:

إن ما يظهره الإرهابيون من تطوير وابتكار بشكل مستمر والقدرة على التخطيط بعناية لعملياتهم الرئيسية، تجعل هذه المهارات من الصعب التنبؤ بأفعالهم السرية على المدى القصير، إن أنماط العمل التي يكون تأثيرها أعظم على الاقتصاد هي التي لها أكبر تأثير متوسط المدى على السكان، ولقد تم استخدام

maritimes : Quelle croissance bleue ?, CHAPITRE 11, GOMILEX, 2017. hal-01792242f, P.242.

⁹⁶ - Greenberg et al. "The Contemporary Threat of Maritime Terrorism." In Maritime Terrorism: Risk and Liability, (9-28). (RAND Corporation, 2006). p.9.

⁹⁷ - Shukri SHAZWANIS, Security community building in the Mediterranean Sea: The roles of NATO and European Union in managing maritime challenges. PhD Thesis, Cardiff University, 2017, p.106.

⁹⁸ - Akar, FURKAN. (2019). Maritime security challenges in Mediterranean Sea and how NATO respond to them Thesis (PDF Available), August 2019, p.12.

بعضها بالفعل، ولكن لا يزال من الممكن التأكيد عليها، وينبغي النظر في الآثار الأخرى، مع الآثار المروعة بشكل خاص، لإعداد التدابير المضادة قبل تنفيذه⁹⁹.

١- **كيفية استخدام المنظمات الإرهابية للبحر:** تستخدم المنظمات الإرهابية البحر بطريقتين لاحتياجاتها اللوجستية من ناحية، نقل المعدات و الأسلحة ، ومن ناحية أخرى نقل الأفراد بسرية إلى معسكرات التدريب أو إلى أهدافهم كنقل المقاتلين الأجانب لسوريا و العراق و المرتزقة في ليبيا من بعض السن المستأجرة، ولكن الأكثر تطورا لديها أسطولها " الأشباح " الخاص بها كحالة " نمور التاميل " الذين لديهم أكثر من ٤٠ سفينة، وفقا لمصادر مختلفة، بما في ذلك مصادر مؤسسة RAND كان سيكون لديها قبل ١١ سبتمبر ٢٠٠١ " قوات البحرية " وشملت في ذلك التاريخ حوالي ٢٨ سفينة تسير في المحيط تعمل تحت ستار الشركات المسجلة تحت إعلام مختلفة : ليبريا وتونغا وبنما وبليز وكذلك جزيرة ماين^{١٠٠} ، وهو ما يطلق عليه بأعلام المواءمة.

٢- **أساليب الإرهاب البحري:** أوضح مجلس الوزراء الأوروبي في تقريره عن سلامة لنقل إن " النقل البحري كان الطريقة الثانية للنقل التي كانت موضوعا لجهود متعددة لتحسين السلامة منذ احداث التاسع من ديسمبر ٢٠٠١^{١٠١}، وميز الوزراء ثلاثة أساليب عمل يمكن أن تهدد هذا القطاع الاستراتيجي:

الأول: يمكن استخدام السفن بما في ذلك ناقلات الغاز السائل كأسلحة لشن هجوم أو تدمير البنية التحتية.

الثاني: الأشخاص والبضائع قد تتعرض السفن للهجوم من أجل التسبب في خسائر في الأرواح أو التستر على الأشخاص أو الأسلحة التقليدية أو النووية أو الكيميائية أو البيولوجية أو إخفاء الإرهابيين بين الأعضاء الطاقم.

⁹⁹ - Eudeline HUGUES, « Le terrorisme maritime, une menace réelle pour la stabilité mondiale », Hérodote, 2016/4 (N° 163), p. 9-31. DOI/ :her.163.0009. URL : <https://www.cairn.info/revue-herodote-2016-4-htm>

¹⁰⁰ - Eudeline HUGUES, Le terrorisme maritime contemporain, Stratégique, 2012/2(N° 100-101), P.269-304.DOI : 10.3917/strat.100.0269.URL : <https://www.cairn.info/revue-strategique-2012-2-p.269.htm>

¹⁰¹ - Le Terrorisme Maritime, Dossier D'étude, Centre D'enseignement supérieur De La Marine, Cedoc – Section «Études», Ministère De La Défense, France, 20 Janvier 2003, p. 13. 19 Ibid., pp.13-14.

الثالث: تمويل الإرهاب فيمكن استخدام عائدات الشحن لتمويل الأنشطة الإرهابية ويمكن استخدام السفن لغسل الأموال للمنظمات الإرهابية، حتى لفترة وجيزة، لأنه عادة ما يكون افتراضيا فقط، من الضروري العودة إلى الاستخدامات المختلفة للعالم البحري لأغراض إرهابية^{١٠٢}.

ويؤكد جانب من الفقه أن أكثر الهجمات فاعلية التي نفذت في سياق الإرهاب البحري كانت ضد تدفق النفط (نيجيريا و ليبيا و اليمن..) مما أدى بهذه البلدان إلى أوضاع اقتصادية صعبة، وكانت تلك التي أثرت على المواقع السياحية بنفس القدر من الأهمية، حيث تلعب هذه الصناعة دورا رئيسيا في موارد الميزانية (تونس ومصر..)، ولذلك فمن المنطقي الضعف الكبير لهذه الصناعة السياحية التي يمكن استغلالها من قبل الحركات الإرهابية.

٣- حقيقة الإرهاب في البحر الأبيض المتوسط: في الوقت الحالي ، لا تمثل الهجمات الإرهابية التي تحدث في البحر سوى ٢-٠.٢٪ من جميع أعمال العنف التي يرتكبها الإرهابيون (خلال الثلاثين عاما الماضية) وفقا لقاعدة بيانات الإرهاب العالمي، ٣١٤ حادثة إرهاب بحري بين عامي ١٩٧٠ وحتى ٢٠١٤ ولكن عند تحليل هذه البيانات، يحتاج المرء أن يضع في اعتباره حوادث الإرهاب لا يتم الإبلاغ عنها في الغالب لأنها إما ليست جديرة بالإخبار أو ناجحة، ولكنها لا تزال تسبب تكاليف أعلى للمشغل بسبب التأخير أو رفع معدلات التأمين^{١٠٣}.

أدى وجود جماعات تابعة لتنظيم الدولة الإسلامية في بعض الدول المطلة على البحر المتوسط إلى رفع مستوى خطر وقوع هجمات على السفن أو المنشآت

ثانيا: تمييز الإرهاب البحري عن الأعمال المشابهة:

إذا كانت المادة ١٠١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ قد عرفت الارهاب البحري و القرصنة البحرية وحددت شروطهما وضوابطهما، فان تطبيق هذه الشروط على العديد من حوادث العنف غير المشروع والاحتجاز، التي تمت ضد السفن ومن عليها من أشخاص، قد أخرجها من إطار أعمال القرصنة، وعدم اعتبار القائمين عليها قرصنة، ولما كانت الأعمال الإرهابية والسطو المسلح على السفن وأعمال الثوار تتشابه إلى حد كبير مع أعمال القرصنة و الإرهاب البحري من تهديد لحرية الملاحة البحرية

¹⁰² - Le Terrorisme Maritime, Dossier D'étude, Centre D'enseignement supérieur De La Marine, Cedoc – Section «Études», Ministère De La Défense, France, 20 Janvier 2003, p. 13

¹⁰³ Eudeline HUGUES, «Le terrorisme maritime, une menace réelle pour la stabilité mondiale» Document téléchargé depuis www.cairn.info – 197.207.40.26 - 15/07/2020 23:20, Op.cit., p.29. No Name: Violence at Sea: The Legal Framework to Combat Maritime Terrorism, Master Thesis in Law of the Sea, September 2016, Faculty of Law, the arctic univ of Norway, p.9.

وتعريض أمن واستقرار المجتمع الدولي للخطر، فإن معرفة أوجه اتفاق والاختلاف فيما بينهم يعد من بين الأمور التي يمكن من خلالها تحديد الآليات والتدابير المناسبة لمكافحتها والسيطرة عليها.

أ) التمييز بين الإرهاب البحري وأعمال الثوار البحرية:

يختلف الإرهاب البحري عن أعمال الثوار في أن الإرهاب البحري عمل غير مشروع لا أساس له من القانون، أما أعمال الثوار فهي قد يتم الاعتراف بها من قبل الدولة التي توجه إليها هذه الأعمال، وفي هذه الحالة يكون للثوار ما للمحاربين من حقوق قبل الدولة التي اعترفت بالثورة، وأهمها حق أخذ الغنائم وحق الزيارة والتفتيش والحصار البحري، وتبعاً لذلك لا يمكن اعتبار سفن الثوار في هذا الغرض سفن قرصنة أو إرهابية أما إذا لم يتم الاعتراف بالثورة ففي هذه الحالة يجب التفرقة بين فرضين^{١٠٤}:

الفرض الأول يتعلق بالثوار الذين يوجهون أعمالهم لسفن الدولة التي يثورون عليها، وفي هذه الحالة لا يجوز للدول أن تتدخل في تلك العمليات مادام أنها لا تتعدى إلى سفن الغير أو تحصل في المياه الإقليمية لدولة أخرى، وهذا هو ما أخذت به إنجلترا في لوائحها البحرية وقبلته كثير من الدول، ولذا أعطت الحكومة البريطانية تعليمات لوحدها البحرية بعدم التدخل عام ١٨٧٣ عندما استولى الثوار على سفن حربية في قرطاجة على الرغم من أن الحكومة الإسبانية أعلنت أن الثوار قرصنة^{١٠٥}.

وكذلك روسيا عندما ثار بحارة المدرعة " بوتكين " عام ١٩٠٥، وحكومة إسبانيا في أوائل الحرب الأهلية عام ١٩٣٦ عندما انضم الأسطول الإسباني إلى الوطنيين^{١٠٦}، وكذا فنزويلا عندما طلبت إلى الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٩٢٩ أن تعامل السفينة Falke على أنها سفينة قرصنة لأن الثوار استخدموها لمهاجمة Cumana ولكن الحكومة الأمريكية ردت بأنه ليس من قاعدة في القانون الدولي تلزم بأن تعامل السفينة على أنها سفينة قرصنة لمجرد أنها خدمت في محاولة ثورية فاشلة^{١٠٧}.

^{١٠٤} - بهجت عبد الله قايد: مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة، بحث مقدم للندوة العلمية الخامسة عشر والتي عقدت بمقر المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب في الفترة من ٢٣ - ٢٥ ديسمبر ١٩٨٥، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، ١٩٩٠، ص ٢٥.

^{١٠٥} - محمد طلعت الغنيمي: القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون طبعة، ١٩٩٨، ص ١٨٧.

^{١٠٦} - محمد سلامة مسلم دويك: البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، طبعة أولى، ٢٠١١، ص ٢٢.

^{١٠٧} - محمد طلعت الغنيمي: القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، المرجع السابق، ص ١٨٨.

أما **الفرض الثاني** هو حالة مهاجمة الثوار السفن التابعة للدول الأخرى فإن هذا يعتبر من قبيل القرصنة مادام أنه يمس الحياة أو المال لأنها في هذه الحالة تهدد أمن وسلامة الملاحة البحرية^{١٠٨}.

ب) تمييز الإرهاب البحري عن السطو المسلح البحري على السفن:

لقد اهتمت المنظمة البحرية الدولية بهذا الموضوع ووضعت حدا لهذه الأفعال التي تقع في مياه خاضعة لسيادة الدول وهي المياه الإقليمية أو الداخلية وهو مصطلح "السطو المسلح على السفن" وقد عرفت المنظمة البحرية الدولية ذلك في قرارها رقم (٢٢) ٩٢٢ في عام ٢٠٠١ وهو أي عمل غير مشروع من أعمال العنف، أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب و التهديد بالسلب غير أعمال القرصنة يكون موجها ضد سفينة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة ويقترف ضمن ولاية حدود إحدى الدول^{١٠٩}.

بذلك تكون المنظمة البحرية الدولية قد ميزت بين أعمال الإرهاب البحري بمفهومها وضوابطها كما حددتها المادة ١٠١ من اتفاقية ١٩٨٢، وغيرها من أعمال العنف أو الاحتجاز والسلب التي تتم ضد السفن في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية أو المياه الأرخيلية للدول الأرخيلية، والتي أدخلتها في إطار جريمة السطو المسلح ضد السفن في البحر^{١١٠}.

كما حظي الإرهاب البحري باهتمام دولي أكبر في أعقاب هجمات ١١ سبتمبر. ورغم أن القرصنة مشكلة قديمة، فإن استهداف السفن في أعالي البحار من قبل تنظيم القاعدة، عندما هاجم المدمرة الأمريكية يو إس إس كول في ميناء عدن في أكتوبر ٢٠٠٠، كان شكلا مختلفا.

المعلومات التي عثر عليها في مخبأ أسامة بن لادن في أبوت آباد في باكستان، عقب مقتله على يد القوات الخاصة الأمريكية في ٢ مايو ٢٠١١، إضافة إلى أجهزة التخزين الرقمية التي عثر عليها عندما ألقت السلطات الألمانية القبض على مقصود لودين، إرهابي نمساوي من أصول باكستانية، في برلين عقب

^{١٠٨} - محمد سلامة مسلم الدويك: القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية، طبعة أولى، بدون ناشر، ص ١٣٢.

^{١٠٩} - حسام حميد شهاب، القرصنة البحرية في الصومال وأثرها على الملاحة الدولية، جامعة تكريت، موضوع محمل يوم ٢٠١٣/١٢/٠٨.

^{١١٠} - عادل عبد الله المسدي، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها في ضوء قواعد القانون الدولي وقرارات مجلس الأمن، دار النهضة العربية، القاهرة، ط ١، ٢٠١٠، ص ٣٥.

ذلك بأسبوعين، كشفت الاهتمام المتنامي لتنظيم القاعدة في شبه الجزيرة العربية، وفروعه، بتنفيذ هجمات تستهدف الملاحة البحرية¹¹¹.

غير أنه خلال السنوات التي تراجع فيها تهديد القاعدة؛ نظرا لتركيز التنظيم على الصراعات الداخلية، تصاعد فيها التهديد القادم من إيران ووكلائها. فلقد شكل النظام الديني في إيران تحديا متناميا للأمن البحري في الخليج العربي والبحر الأحمر، خاصة من قبل الحوثيين في اليمن. ومن ثم يسعى هذا التقرير إلى تحليل هذه الديناميات في ضوء الهجوم الذي استهدف أربع سفن شحن تجارية قرب المياه الإقليمية الإماراتية في ١٢ مايو ٢٠١٩، والتواطؤ الإيراني المحتمل في هذا الهجوم.

ثالثا: أشكال الإرهاب البحري:

رغم عدم وجود توافق بشأن تعريف الإرهاب، فإن أحد التعريفات المقبولة بشكل عام هي أنه "استخدام ممنهج أو تهديد بأعمال عنف ضد خدمات النقل والشحن البحري الدولية من قبل فرد أو مجموعة لبث الذعر وتخويف المدنيين بهدف تحقيق طموحات أو أهداف سياسية¹¹².

ويمكن تقسيم أشكال الإرهاب البحري إلى أربع فئات؛ بناء على استهدافه للمجال البحري واختيار الأهداف، كما يلي:

- ١- استخدام المجال البحري كوسيلة لشن هجمات على أهداف برية: من الأمثلة البارزة على ذلك تفجيرات مومباي التي وقعت في ٢٦ نوفمبر ٢٠٠٨، عندما نزل عشرة إرهابيين بزوارق سريعة في الميناء ونفذوا اثني عشر هجوما منسقا.
- ٢- اختطاف القطع البحرية واحتجاز الرهائن من قبل الإرهابيين: أحد تكتيكات الإرهاب البحري المستخدمة على نطاق واسع. مثال ذلك اختطاف سفينة مملوكة لكينيا عام ٢٠١٤ من قبل حركة الشباب، فرع القاعدة الصومالي، واحتجاز أحد عشر بحارا من جنسيات مختلفة كرهائن¹¹³.
- ٣- هجمات إرهابية ضد أهداف بحرية ثمينة: وقع أول هجومين من هذا النوع قبالة السواحل اليمنية في عامي ٢٠٠٠ و ٢٠٠٢ على التوالي. الهجوم الأول نفذته تنظيم القاعدة ضد المدمرة الأمريكية يو إس إس كول في ١٢ أكتوبر ٢٠٠٠، عندما تم استهداف المدمرة الأمريكية من قبل انتحاريين أثناء

¹¹¹ - Peter Lehr, (NO) Princes of the Sea: Reflections on maritime terrorism, in: Joachim Krause and Sebastian Bruns (eds.), Routledge Handbook of Naval Strategy and Security, (Oxon, Routledge, 2016), p. 202.

¹¹² - Senia Febrica, Maritime Security and Indonesia: Cooperation, Interests and Strategies, (Oxon, Routledge, 1st edition: 2017), p. 26

¹¹³ - Al-Shabaab seizes Kenyan ship, take hostages, World Bulletin, July 12, 2014, accessible at: <https://bit.ly/2HhbnAx>

تزودها بالوقود. أما الهجوم الثاني فقد حدث في ٦ أكتوبر ٢٠٠٢، حيث تم استهداف ناقلة نفط فرنسية «إم/في ليمبورج»، قرب ميناء الشحر في اليمن، مما أسفر عن كارثة بيئية جراء تسرب ١٠٠ ألف طن من النفط الخام في خليج عدن^{١١٤}. وفي ٦ أكتوبر ٢٠٠٢، ومرة أخرى قبالة اليمن، تعرضت ناقلة النفط الفرنسية «إم في ليمبيرج» لهجوم يمكن وصفه بأنه هجوم رمزي، على الرغم من مقتل فرد واحد فقط من أفراد الطاقم، فقد حدثت كارثة بيئية هائلة حيث تسرب ما يقرب من ١٠٠ ألف طن من النفط الخام إلى خليج عدن. وأعلن تنظيم «القاعدة» مسؤوليته عن الهجوم المذكور أعلاه.

ووقع هجوم إرهابي بحري آخر في خليج مانديلا قبالة جزيرة كوريجيدور في ٢٧ فبراير ٢٠٠٤ وكان مرتكب الجريمة هو مجموعة أبو سيف التي قصفت زورق «سوبر فيري ١٤» ما أودى بحياة ١١٦ شخصا، مما يجعله على الأرجح عملا إرهابيا بحريا مع أكبر عدد من الإصابات على الإطلاق. وفي ٢٧ يوليو ٢٠١٠، وقع هجوم على ناقلة النفط «إم في ستار» بطريقة مماثلة لهجم «كول» نفذته زورق سريع يقوده مهاجم انتحاري في مضيق هرمز، ما أدى إلى إصابة أحد أفراد الطاقم. وقد تبنت جماعة تابعة لتنظيم «القاعدة»، كتائب عبد الله عزام، مسؤولية الحادث.

٤- وفي الآونة الأخيرة، وقعت حادثة من الفئة الرابعة، وهي الهجوم الذي شنه تنظيم القاعدة في شبه القارة الهندية، في ٦ سبتمبر ٢٠١٤، على فرقاطة تابعة للبحرية الباكستانية «بي إن إس ذو الفقار» في قاعدة كراتشي البحرية، بهدف مهاجمة سفن حربية أمريكية ترسو بالجوار، بثمانية صواريخ من طراز C-802 المضادة للسفن^{١١٥}.

خلال العام ذاته، شنت جماعة أنصار بيت المقدس، التي غيرت ولاءها من تنظيم القاعدة إلى تنظيم داعش، هجوما بحريا باستخدام أربعة قوارب صغيرة على بعد ٤٠ كيلومترا شمال دمياط، في مصر، مما أسفر عن مقتل حوالي ثمانية بحارة، ونجحت البحرية المصرية في اعتقال ٣٢ شخصا على متن هذه القوارب^{١١٦}.

¹¹⁴ - Kleanthis Kyriakidis, Maritime Terrorism History, Typology And Contemporary Threats, ASPIS, October / November 2017, accessible at: <https://bit.ly/2LDs25B>

¹¹⁵ - Peter Lehr, op.cit., p. 203

¹¹⁶ - Khaled Dawoud, With ISIS Allegiance Egypt's Security Woes Worsen, Atlantic Council, November 24, 2014, accessible at: <https://bit.ly/2JfBUjT>

الفرع الثاني

استخدام التكنولوجيات الحديثة في ممارسة الإرهاب البحري

تواجه البيئة البحرية مخاطر جديدة، لا سيما تلك المرتبطة باستخدام ادوات الكمبيوتر على متنها، إن الهجمات المباشرة أو غير المباشرة ضد أنظمة معالجة البيانات الآلية (Automat) للسفن أو منصات النفط أو الموانئ هي موضع قلق متزايد من قبل القطاع البحري.

أولاً: رقمته القطاع البحري:

بادئ ذي بدء، يبدو من الضروري تذكر سياق هذا النوع من النقل، البحر اليوم رابط أساسي لا مفر منه من أجل تبادلاتنا الاقتصادية.

كل بلد يعتمد الآن على التجارة التي تتم بشكل رئيسي عن طريق البحر، لم يتوقف المجال الرقمي عن النمو لمدة ٢٥ عاما على متن السفينة التجارية.

لقد مست التكنولوجيات الحديثة كل القطاعات ما فيها القطاع البحري سواء في أنظمة التسيير والتشغيل أو أنظمة مراقبة السفن^{١١٧}، فهي تنظم وسائل الاتصال، و الإدارة و إدارة البضائع و السفينة، هذا التحول التكنولوجي للسفينة التجارية غير إرادتها، اليوم يتم التبادل يوميا بين السفينة و الشركة و الميناء ووكيل الشحن، وما إلى ذلك.

لم تعد السفينة تستفيد من نوع جدار لأمن الكمبيوتر " Parfeu " يتألف من عزلها فعليا من أي شبكة كمبيوتر، تندمج السفينة بشكل طبيعي في هذه الشبكة الكوكبية لشبكة الشبكات، أصبحت السفينة الآن مجموعة معقدة من الأنظمة الصناعية، تشغيل هذه الأنظمة لا يخلو من الأعطال الرقمية، وبالتالي يمكن أن تكون الأنظمة المدمجة هي مفتاح الأفعال الإرهابية، و يمكنها أن تكون عرضة لفعل ضار يمكن أن يرتبط بما يلي:

- الضرر لصورة شركة السفينة (الاستخبارات الاقتصادية الهجومية).
- التجسس السيبراني التجاري للسفينة (١٠٪ من الهجمات العالمية).
- التخريب الإلكتروني للسفينة.

¹¹⁷ - Kamel HADDOUM : « Le Droit Maritime Face aux nouvelles Technologies Université d'Alger1, Colloque International, « L'Intelligence Artificiel : Un nouveau Défi pour le Droit » Alger 27 et 28 Novembre 2018.les annales de l'université d'ALGER, numéro spéciale, (pp.61-82), N 7/2018, pp.61-76.

- الجرائم السيبرانية (ثلاثي الهجمات حول العالم) على الرغم من الأعمال الإرهابية كانت محدودة للغاية حتى الآن ضد السفن، إلا أنه يجب حمايتها، تتكون حماية السفينة من الحفاظ على الوسائل التشغيلية و التنظيمية لهذا النوع من النقل، الهدف النهائي هو التأكد من أن أي عمل ضار لا يمكن أن يعرض للخطر سلوك و تشغيل السفينة¹¹⁸.

أصبح العالم البحري رقمياً وآلياً، سواء كان مدنياً أو عسكرياً، فقد دخل النظام البيئي بأكمله الآن عصر الترابط الشديد، النقل و السفن الحربية و البضائع و البنية التحتية للموانئ كلها أهداف جديدة للمجرمين الإلكترونيين الذين يبحثون عن رقة المعلومات أو التخريب أو الإرهاب الإلكتروني.

ثانياً: الإرهاب البحري الإلكتروني:

هل هو حقيقي أم محض افتراض؟ قبل الإجابة عن هذا السؤال، يجب أن نعلم أن الثورة التكنولوجية سمحت بعولمة المعطيات و البيانات على نطاق واسع، وعلى جميع القطاعات التجارية و الاقتصادية و الإدارية التشغيلية لقطاعات استراتيجية، الأمنية وغيرها.. إلخ، ومثلما وجدت صناعة للبرمجيات، وجدت في المقابل برمجيات القرصنة وفي المقابل المضادة لها، لتبقى هذه الدورة التكنولوجية لا تنتهي.

لقد اكتشف في يونيو ٢٠١٠ أول سلاح إلكتروني " STUXNET " دمر جزئياً البرنامج النووي الإيراني، في وقت لاحق، عملت مشتقات هذا السلاح التكنولوجي الجديد من خلال تدمير ٣٠٠.٠٠٠ جهاز كمبيوتر لشركة النفط السعودية أرامكو، وقد أدى سباق التسلح الرقمي هذا إلى رفع مستوى الوعي بالتهديدات التي يشكلها التخريب الإلكتروني والإرهاب الإلكتروني و التجسس الإلكتروني، لذلك يمكن للمرء أن يسأل بشكل معقول مسألة الضعف الرقمي للسفينة، هل من الممكن السيطرة على ناقلة النفط عن بعد؟ حتى الآن كان يبدو أن البنية التحتية البرية والبحرية والموانئ هي المعنية فقط¹¹⁹.

في ديسمبر ٢٠١٧، قدم Naval Dome وهو مقدم حلول دفاع إلكتروني إسرائيلي، نتائج تجربة على سفينة حاويات بطول ٢٦٠ متراً Zim Genevoa بعد إصابة جهاز الكمبيوتر الخاص بها عبر البريد الإلكتروني، تمكن فريق من المهندسين من اختراق نظام الملاحة في السفينة و الرادارات و نظام إدارة غرفة المحرك، سمح لهم هذا التدخل في الأنظمة الموجودة على متن السفينة بتحويل السفينة من مسارها الأولي،

¹¹⁸ - DGITM / Direction des Affaires Maritimes, «Cyber sécurité» évaluer et protéger le navire, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, Edition septembre 2016, Révision n°1 de février 2017, Pp.4-5.

¹¹⁹- Thierry COQUIL, «Cyber sécurité » évaluer et protéger le navire, Op.cit., p.3.

وتعديل عروض الرادار على الجسر دون تشغيل نظام التنبيه أو جذب انتباه الطاقم، وتعطيل المحركات و المقاييس، المخبي و إدارة الصابورة و أنظمة إدارة السفن...¹²⁰.

بخلاف التجربة تزايد الهجمات الإلكترونية التي تؤثر على الصناعة البحرية، حالة الجمارك الأسترالية، Icefog ميناء أنتويرب Port of Antwerp في عام ٢٠١١،¹²¹ Zombie 37 Zero، أو مالك السفينة الدنماركية أ.ب. مولر ميرسك Maersk في يونيو ٢٠١٧، مع تسبب Nepeta في خسارة تشغيلية تقريبا ٣٠٠ مليون دولار¹²².

في السنوات الأخيرة، كان القطاع هدفا للهجمات الإلكترونية، مثل هذه التهديدات متنوعة ولها تأثير تشغيلي كبير، وهي تمثل تحديات لسلامة وأمن الناس والممتلكات في البحر والميناء.

إن الإرهاب البحري الإلكتروني يمكنه أن يقوض النشاط الاقتصادي الذي يعتمد بشكل متزايد على تداول البيانات، يمكن أن يؤدي إدخال معلومات خاطئة في أنظمة الإدارة التي تتم ممارستها بالفعل - إلى تعطيل تدفق الأشخاص والبضائع إذا تم ممارستها على نطاق أوسع، يمكن أن يكون لأشكال العمل الأخرى المتعلقة بالسفن مباشرة عواقب بشرية ومادية خطيرة،

وقعت هجمات إلكترونية أخرى على القطاع البحري بوتيرة سريعة وبشكل متزايد بين يوم ٢٠ و ٢٥ سبتمبر ٢٠١٨م، عانت موانئ برشلونة في إسبانيا، وسان ديغو في الولايات المتحدة، على سبيل المثال، من غارات الكمبيوتر في جويلية ٢٠١٨، أبلغ باحثو الأمن أيضا عن هجوم برمجيات الفدية على ميناء لونج بيتش، كاليفورنيا، وشركة الملاحة البحرية الصينية (كوسكو) واحدة من أكبر شركات الشحن في العالم¹²³.

هناك ثلاث تقنيات رئيسية للملاحة البحرية معرضة بشكل خاص: GPS، ونظام التعرف البحري التلقائي (AIS) و نظام عرض الخرائط البحرية الرقمية (ECDIS) من الممكن العديل المعتمد و الإجرامي لبياناتهم عن بعد، مما يؤدي إلى أخطاء الملاحة التي يمكن أن تؤدي إلى العديد من الأوضاع في المنطقة

¹²⁰ La cyber sécurité maritime, une question stratégique civile comme militaire, SDMAGAZINE, 26 septembre 2019, date de visite: 16/11/2021 01:17, URL: <https://sd-magazine.com/securite-numerique/cybersecurite>

¹²¹ Eudeline HUGUES, «Le terrorisme maritime, une menace réelle pour la stabilité mondiale », op.cit., p.29.

¹²² La cybersecurity maritime, une question stratégique civile comme militaire, Op.cit.

¹²³ Antoine IZAMBARD, Comment la France veut créer un champion de la Cybersécurité maritime, le 31.01.2020 à 11h47, date de visite : 03/02/2022:

المعينة، في هذا السيناريو الكارثي، يمكن ان تكون التكاليف الاقتصادية و البيئية باهظة، دون الحاجة إلى أي تدخل مادي من قبل الإرهابيين^{١٢٤}.

¹²⁴ - Eudeline HUGUES, « Le terrorisme maritime, une menace réelle pour la stabilité mondiale, Op.cit., P.29.

الفرع الثالث

مكافحة الإرهاب البحري في البحر

إن البحار مساحة شاسعة التي تتدافق عليها العديد من الركاب و البضائع المشروعة منها و الغير مشروعة، لهذا تعد هدفا للتهديدات المختلفة، والتي تتفاقم بسبب ظهور العديد من الصراعات المسلحة، و إذا اتخذنا من البحر المتوسط أنموذجا في ذلك، نظرا لأن مصر من الدول المطلة مباشرة على البحر الأبيض المتوسط، فنجد أن هناك العديد من الصراعات المسلحة في جنوب الحوض، إن السيطرة على ٢.٥ مليون كم^٢ من المساحة البحرية المتوسطية هي قضية رئيسية في مكافحة الإرهاب أو الجريمة المنظمة، في مواجهة تنوع التهديدات و الصعوبة الجوهرية للتدخل في البيئة البحرية، لا يمكن للدول أن تتصرف فقط داخل الأطر الوطنية الأمنية أو القانونية، ولكن يجب أن تدمج بشكل حتمي البعد الدولي و الإقليمي.

أولا: آليات مكافحة الإرهاب البحري في البحر المتوسط:

في مجال ينظمه القانون الدولي، فإن عملية المراقبة البحرية تخضع للأحكام الملزمة للصكوك القانونية البحرية الدولية وتقلبات النقاش حول استخدام القوة في مكافحة الإرهاب عبر الوطني.

أ) الصكوك الدولية لمكافحة الإرهاب البحري في البحر المتوسط:

١- الاتفاقيات الدولية ذات الصلة لمكافحة الإرهاب البحري المتوسطي:

١-١ - اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢: إن استقراءنا لهذه الاتفاقية لا يمكن أن تعبر أحكامها إلا على أمن وسلامة البحار ولكن رغم ذلك لم تعبر عن كل الجرائم البحرية منها الإرهاب البحري، ويمكننا أن نجد حق الدول في مواجهة الإرهاب البحري من خلال مدى بسط الدول ولايتها القانونية و القضائية على مختلف تقسيمات المجال البحري إلى عدة فئات قانونية، بحر إقليمي منطقة مجاورة، منطقة اقتصادية خالصة، أعالي البحار، وتخضع هذه الفضاءات البحرية لقواعد مختلفة.

- حقوق الدولة الساحلية في البحر: و تنص أحكام اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ على أن أي دولة ساحلية تمارس سيادتها الوطنية كاملة على بحرها الإقليمي^{١٢٥} مع ضمان حق المرور البريء للسفن الأجنبية^{١٢٦} وللدول الساحلية حقوق و سلطات محدودة في المناطق البحرية

١٢٥ انظر المادة ٢٥ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢

١٢٦ انظر المواد ١٧-٢٣ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

بموجب الولاية القضائية الوطنية على الجرف القاري^{١٢٧} و المنطقة الاقتصادية الخالصة (EEZ) تمارس الدولة حقوقا سيادية محدودة، وفي المقابل يجب أن تحترم حرية الملاحة للدول الأخرى ولكنها لها صلاحيات مقيدة بسلطة التحقيق و التفتيش و القبض و الشروع في إجراءات قانونية ضد السفن الأجنبية وفقا للمادة ٧٣ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار^{١٢٨}، كما يسمح أيضا بممارسة المناورات البحرية بشرط ألا تنتهك حق و سلطة الدولة الساحلية المعنية^{١٢٩}.

تكرس اتفاقية (UNCLOS) حرية الملاحة في أعالي البحار للسفن، شرط أن تكون للسفن جنسية^{١٣٠}، وتكون دولة لعلم " ملزمة بالسيطرة وتطبيق قوانينها عليها، تخضع السفن الواقعة في أعالي البحار حصرا لقوانين وأنظمة الدولة التي ترفع علمها"^{١٣١} فلا يجوز تفتيشها بالقوة و بدون موافقة دولة العلم، مع استثناءات قليلة منصوص عليها في الاتفاقية، والملاحظ أن الاتفاقية لم تشر بأي شكل من الأشكال إلى الإرهاب البحري، و نتيجة لذلك يظل البحرواصة في أعالي البحار، منطقة حرية للجهات الفاعلة الإجرامية من غير الدول. (وتعتبر حالة البحر الأبيض المتوسط من أعراض هذا الفراغ القانوني).

١-٢- اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ (SUA)^{١٣٢} وبروتوكولاتها الملحقه: جاءت اتفاقية روما لتغطي الفراغ القانوني لاتفاقية قانون البحار من خلال تحديد الاختصاص الجنائي للدول الأطراف المخولة للمعاقبة على الجرائم الجنائية في مسائل الأمن البحري، ولا سيما اختطاف سفينة عن طريق العنف أو تدميرها، ادى الهجوم على السفينة " Schilles Lauro " بالمنظمة البحرية الدولية (IMO) إلى اعتماد اتفاقية (روما ١٠ مارس ١٩٨٨) لقمع

١٢٧ راجع الجزء السادس، الجرف القاري من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

١٢٨ انظر المواد ٥٥-٥٦-٥٨ من اتفاقية قنون الحار لعام ١٩٨٢.

١٢٩ انظر المادة ٧٣ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

Jean-Pierre QUENEUDEC, «Unité et diversité des espaces maritimes, Questions Internationales, Paris, No. 14, juillet-août 2005, p.23

١٣٠ انظر المادة ٩١ من اتفاقية قانون الحار لعام ١٩٨٢.

١٣١ انظر المادة ٩٤ - واجبات دولة العلم - من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

١٣٢ صدرت الاتفاقية عام ١٩٨٨م والبروتوكول المتعلق بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري واعتمدت في ١٠ مارس ١٩٨٨ وبدأ تنفيذها في الأول من مارس ١٩٩٢، تبعها بروتوكول اعتمد في ١٤ من اكتوبر ٢٠٠٥، وبدأ تنفيذه في ٢٨ يوليو ٢٠١٠.

لأعمال غير القانونية ضد سلامة الملاحة البحرية^{١٣٣}، هدفها قمع ومنع أعمال العنف والاعتداءات أو التهديدات لخطف السفن أو السيطرة على شخص موجود على ظهرها أو إلحاق أضرار بها^{١٣٤}.

اقتصر نطاق الاتفاقية على معالجة الجرائم المرتكبة في أعالي البحار وفي المياه الإقليمية، وتنظيم تبادل المعلومات والتعاون بين الدول الأعضاء في هذا الشأن ول تأذن للسفن الحربية بالتدخل في أعالي البحار ضد سفينة لا ترفع نفس العلم، حتى مع وجود إرهابيين على متنها^{١٣٥} ثم صدر البروتوكول المتعلق بقمع الأعمال غير المشروع ضد سلامة المنظمات الثابتة على الجرف القاري: عقد هذا البروتوكول في روما بتاريخ ١٠ مارس ١٩٨٩، وهو يرمي إلى مكافحة الإرهاب البحري.

إن اتفاقيات قمع الاستيلاء غير مشروع لم تسطع أن تحدد جميع الاعمال الإرهابية الموجهة ضد وسائل النقل، وتعترف اتفاقية روما بأن للدول الأطراف بالولاية الجنائية للمعاقبة على هذه الجرائم، كما تلتزم الدولة الطرف التي يوجد في إقليمها الجاني المزعوم بتسليمه إلى إحدى الأطراف التي يملكها ولاية قضائية إذا لم يعرض الأمر على محاكمها^{١٣٦}.

على الرغم من أن اتفاقية روما تغطي عددا كبيرا من الأفعال غير القانونية، إلا أنها لم تتناول استخدام السفينة كسلاح ولا تأذن لسفينة حربية بالرد على سفينة أجنبية يشتبه فيها أو يخطفها الإرهابيون، والتي لا تزال في أعالي البحار تحت الولاية القضائية الوحيدة لدولة العلم، كما أنها لا تمنح الاتفاقية ولاية قضائية عالمية حقيقية على الجرائم لأن الدول الأطراف يجب أن تكون لها صلة مباشرة لها حتى تتمكن من تحديد ولايتها القضائية، إضافة إلى أنه يظل نطاق الاتفاقية محدودا لأنه لا ينطبق إلا على الدول الأطراف.

ثانيا: تطوير المنظومة التشريعية ضد الإرهاب البحري:

بعد هجمات ١١ سبتمبر ٢٠٠١ قدمت المنظمة البحرية الدولية "IMO" مقترحات جديدة من أجل تحسين أمن النقل البحري و تعزيز مكافحة الإرهاب البحري، واعتمدت التعديلات في شكل بروتوكولات

^{١٣٣} - محمد علي جعفر: مكافحة الجريمة المنظمة : مناهج الأمم المتحدة و التشريع الجزائري، المؤسسة الجامعية للنشر و التوزيع، لبنان، ١٩٩٨، ص ١٥٨.

^{١٣٤} - Adriano MENDY, La lutte contre le terrorisme en Droit International, Thèse Doctorat, Faculté de Droit et de science politique, Université de Reims Champagne- Ardenne, Université de Reims Champagne-Ardenne, 2009, P. 49

^{١٣٥} - Khanssa LAGDAMI, La menace du terrorisme maritime en Méditerranée, Op.cit., P.3

^{١٣٦} - راجع احكام الاتفاقية لعام ١٩٨٨ و بروتوكولها.

معاهدات قمع الأعمال غير المشروعة (البروتوكولات لعام ٢٠٠٥)، والذي بدأ تنفيذه ٢٨ يوليو ٢٠١٠، يوفر البروتوكول قواعد جديدة بموجب المادة ٣ و المادة ١١ مكرر و المادة ١٢ مكرر و المادة ٨ مكررا، الأحكام التي تسمح باعتقال دولة طرف لسفينة دولة أخرى يشتبه في أنها ارتكبت إحدى الجرائم المدرجة في الاتفاقية، إذ يجب على دولة العلم أن تأذن لها و تكفل تعاونها قبل الصعود إلى السفينة، أو وفق معاهدة ثنائية^{١٣٧}.

١- قواعد صعود و تفتيش السفن من منظور بروتوكول ٢٠٠٥ لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية: أهم إضافة جاء بها البروتوكول هو انشاء قواعد اجرائية تسمح بالتدخل والحظر تجاه السفن المشتبه بها، تسمح المادة ٨ مكرر من هذه الاتفاقية كما أشارت إلى ثلاث آليات تفحص الدول الأعضاء بناء على إذن بصعود الأعضاء الآخرين إلى السفن التي تحمل أعلامهم، فيمكن للدول الأعضاء طلب التدخل في السفينة من دولة علم السفينة، أو موافقة ضمنية بإخطار الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية التي تقود التدخل مقدما، إذا لم يتم تلقي إجابة بعد أربع ساعات من الدولة التي تحمل السفينة علمها، في هذه الحالة من المفترض استلام الموافقة المذكورة، أو الموافقة الضمنية بإخطار الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية التي أمرت بإذن مسبق (بدون حد زمني) هذه الإخطارات الضمنية التي يقودها الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية، يمكن سحبها في أي وقت^{١٣٨}.

في حالة طلب خاص للصعود إلى السفينة وتفتيشها، يمكن لدولة العلم التأكد من احترام قواعد التدخل، فلا يجب أن تتداخل من المصلحة الاقتصادية لدولة العلم وكذلك مالك السفينة والقانون البحري^{١٣٩}، وبالتالي تتضمن الأحكام الجديدة للتدخل في السفينة ضمانات كاملة مدرجة في الاتفاقية حتى الآن^{١٤٠}.

^{١٣٧} - راجع المادة ٨ مكرر من بروتوكول ٢٠٠٥ لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.

^{١٣٨} - Natalie KLEIN, Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea, New York: Cambridge Publishing, 2005, P.288

^{١٣٩} - Peyman .H. K & Mohsen. A., International Measures in the Fight against Maritime Terrorism, Science Arena Publications Specialty Journal of Politics and Law Available online at: www.sciarena.com 2016, Vol, 1 (1) : 67-79, p.71.

^{١٤٠} - من بين الضمانات المنصوص عليها: إيلاء الاهمية اللازمة لضرورة عدم تعريض سلامة الأرواح في البحار للخطر، وضمان معاملة جميع الأشخاص الموجودين على متن لسفينة بطريقة تصون كرامتهم الأساسية كبشر، وطبقا للأحكام المنطبقة من القانون الدولي، بما في ذلك القانون الدولي لحقوق الانسان، وضمان الصعود إلى متن السفينة واجراء التفتيش عملا بهذه المادة بموجب القانون الدولي المنطبق، و إيلاء العناية اللازمة بأمن وسلامة السفينة وحمولتها.

- انظر المادة ٨ مك/١٠ من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥ (النص الجامع لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ولبروتوكول عام ٢٠٠٥ للاتفاقية)

تمثل هذه القواعد الجديدة بالتأكيد تقدماً كبيراً في مكافحة الإرهاب، ولكن استمرار بعض أوجه القصور يقودنا إلى وضع مساهمة بروتكول عام ٢٠٠٥ في الاعتبار، فهو لا يلزم سوى الدول الأطراف ويظل يحترم بشدة قانون مكافحة الإرهاب^{١٤١}.

٢- معالجة الفراغ القانوني للاتفاقيات بقرار من مجلس الأمن: وفقاً للمادة ٢٤ من ميثاق الأمم المتحدة، فإن مجلس الأمن هو الذي لديه تفويض للتعامل مع التهديدات للسلم والأمن الدوليين، اعتمد المجلس العديد من القرارات ذات الصلة، بعضها بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة منه القرار ١٣٧٣ والقرار رقم ١٥٤٠.

٣- يقدم القرار ١٣٧٣^{١٤٢}، الذي تم تبنيه بعد ١١ سبتمبر جودة جديدة للقرارات بموجب الفصل السابع: القرارات التي تحدد التزامات ملزمة قانوناً، فهو يلزم الدول بشكل خاص بتجريم الإرهاب بموجب التشريعات الوطنية، وإيواء الإرهابيين وقمع التمويل ومنع حركة الإرهابيين^{١٤٣}. وهذا يعني أن الدول قد لا تسمح بشحن الإرهابيين وإمداداتهم^{١٤٤}، لكنها لا تنظم صراحة ولا ضمناً كيفية التعامل مع انتهاكات هذه الالتزامات، وقد قيل أن القرار نفسه يمكن استخدامه كأساس قانوني لاعتراض السفن الأجنبية الممنوعة إذا اشتبه في تورطها في أنشطة إرهابية، إما بموافقة دولة العلم أو نيابة عنها دون إذن مسبق^{١٤٥}، تلتزم دولة العلم بالتدخل ضد سفنها التي تكون تحت السيطرة الإرهابية، إذا لم تكن قادرة أو مستعدة للقيام بذلك بنفسها، فقد تعمل دول أخرى نيابة عنها، في تلك الحالات لا يمكن لدولة العلم أن تنكر موافقتها على المنع حيث إنها ملزمة بموجب القرار ١٣٧٣ باتخاذ تدابير علاجية في البحر، ومع ذلك حصل القرار على أهمية كبيرة من الناحية العملية كمبرر لتدابير الإنفاذ في أعالي البحار، كما يستهدف القرار ١٥٤٠ استخدام الأسلحة البيولوجية و الكيميائية و النووية من قبل الجهات الفاعلة من غير الدول، و بفرض التزامات صارمة على الدول، ويتطلب منهم الامتناع عن أي دعم من الجهات الفاعلة من غير الدول فيما يتعلق بأسلحة الدمار الشامل وكذلك تشريع القوانين المقابلة.

¹⁴¹ - Rachid EL HOUDAÏGUI, l'opération active Endeavour et son impact sur le dialogue méditerranéen de l'OTAN, Les paradoxes opérationnels et juridiques de l'OAE report, Nato Défense Collège (2007), PDF, P.38.

¹⁴² - https://www.unodc.org/tldb/pdf/res_1373_ar.pdf

¹⁴³ - Christian WALTER, Terrorism, in Max Planck Encyclopaedia of Public International Law (New York: Oxford University Press, 2015), p.65

^{١٤٤} - انظر المادة ١ من القرار ١٣٧٣ لعام ٢٠٠١

¹⁴⁵ - Wolfrum. R, Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law. (2008, p.24.at:

<https://pdfs.semanticscholar.org/0666/9a8b5ceb9f77110f2a10e482a41b463df706.pdf>

القرارات (٢١٩٩ و ٢٢٤٩ و ٢٢٥٣ و ٢٢٥٥ و ٢٢٦٤)، التي تم تبنيها في عام ٢٠١٥...، إلى غاية القرار ٢٤٦٢ (٢٠١٩) اتخذته مجلس الأمن في جلسته ٨٤٩٦، المعقودة في ٢٨ مارس ٢٠١٩، هي أحدث القرارات المتعلقة بالإرهاب، وتتناول مجموعات إرهابية محددة، مثل تنظيم القاعدة و الدولة الإسلامية في العراق و الشام... و تدعو إلى التعاون الوطني و دون الإقليمي و الإقليمي و الدولي للدول الأعضاء لقمع التهديد، ويشددون على ضرورة منع أي نوع من التمويل وكذلك توريد الأسلحة و مكافحة الإرهاب الإلكتروني، وتؤكد على الدور الهام للأمم المتحدة في مكافحة الإرهاب^{١٤٧}.

تعد قرارات مجلس الأمن وسيلة فعالة للتصدي للتهديدات التي يتعرض لها الأمن البحري والتي لا يتم تنظيمها بشكل شامل بموجب المعاهدات، وبالتالي تساعد على تحسين الأمن البحري من خلال تدابير استباقية^{١٤٨}.

ثالثاً: الآليات الإقليمية لقمع الإرهاب البحري:

لقد شكلت التحديات الراهنة إلى دفع الدول إلى التعاون وبناء القدرات العسكرية من أجل الحفاظ على الأمن البحري، وقد تبنت الدول و الجهات الفاعلة الدولية مثل الاتحاد الأوروبي نهجا أكثر شمولاً واستباقية للأمن البحري، والذي يركز على ممارسة الاحتكار على الاستخدام المشروع للعنف في البحر إلى جانب التدابير الوقائية (مثل لوائح أمن الموانئ) و التدابير التفاعلية (مثل عمليات مكافحة الجريمة في البحر) يرتبط الأمن البحري بشكل متزايد بالاعتبارات الاقتصادية و البيئية، كما هو موضح في السياسة البحرية المتكاملة للاتحاد الأوروبي (IMP) المعتمدة في ٢٠٠٧ و "Growthinitiative Blue" المعتمدة في ٢٠١٢^{١٤٩}.

¹⁴⁶ - Cadre juridique universel contre le terrorisme ; Programme de formation juridique contre le terrorisme Module 2, UNODC, Vienne, 2018, p.11.

¹⁴⁷ - Ibid, pp.

¹⁴⁸ - Natalie KLEIN, Maritime Security and the Law of the Sea, Oxford University Press, 2011, P. 284.

¹⁴⁹ - Juan Pablo Pérez-León ACEVEDO, International Law and Maritime Terrorism, November 19, 2019, available at: <https://www.ejiltalk.org/international-law-and-maritime-terrorism/>

أ) نهج الاتحاد الأوروبي في مكافحة الإرهاب والأنشطة غير المشروعة في الواجهة المتوسطية:

ينبغي الإشارة إلى أنه في مجال الأمن البحري تأخر الاتحاد الأوروبي ١٠ سنوات من تأسيسه حتى بدأ يتعامل مع القرصنة البحرية^{١٥٠}، وقد عرفت جهود الاتحاد الأوروبي المتعلقة بمكافحة الأنشطة الإجرامية ذات البعد البحري عدة أوجه، فقد ركز في البداية على الجانب القانوني و التعاون القضائي، حيث اعتمد صكوك القانون الجنائي لمعظم الأنشطة غير القانونية، فذهب إلى تجريم أعمال الإرهاب و الأعمال غير المشروعة في البحر^{١٥١}، كما استند الاتحاد الأوروبي في استراتيجيته لمواجهة الجرائم البحرية على اتجاهين، اتجاه تبني فيه الاتحاد بعض التوجيهات تضمنت تدابير وقائية لصد تلك الأفعال، واتجاه اتبع فيه الجانب العسكري بالتدخل لقمع تلك الجرائم.

١- الإطار الأوروبي المؤسسي لقمع الإرهاب البحري: فيما يتعلق بأمن حدود الاتحاد، من بين ما أنشأ الوكالة الأوروبية لإدارة التعاون العملي على الحدود الخارجية للدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي Forntex، وهي الوكالة التي تم إنشاؤها من أجل تحسين الإدارة المتكاملة للحدود الخارجية للاتحاد الأوروبي، والتي تشمل الحدود البحرية و الموانئ البحرية^{١٥٢}، في إطار تشديد الحراسة على الحدود الأوروبية^{١٥٣} EUROSUR ، للحد من الجريمة العابرة للحدود و الإرهاب^{١٥٤}.

٢- الإطار القانوني لقمع الإرهاب البحري في البحر المتوسط: تجريم الجرائم المتعلقة بالإرهاب، يشكل القرار الإطار لمجلس الاتحاد الأوروبي ٢٠٠٢/٤٧٥ الصادر في ١٣ يونيو ٢٠٠٢، بشأن مكافحة

¹⁵⁰ - Ondřej FILIPEC ,The Evolution of EU counter-piracy Policy, European Journal of Transformation Studies, Vol 5, No 1, 2017, P.26.

¹⁵¹ - Jean-Christophe MARTIN, L'Union européenne et la lutte contre la piraterie, contre tout trafic illicite et contre le terrorisme en mer, Droit international de la mer et droit de l'Union européenne: cohabitation, confrontation, coopération?, Actes du colloque de Monaco des 17-18 /10/ 2013,Pédone , Paris, 2014, PP.147-149.

¹⁵² - Article 1, Règlement (CE) No 2007/2004 du conseil, du 26 octobre 2004, portant création d'une Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne, Journal officiel de l'Union européenne, L 349/1, 25/11/2004.

^{١٥٣} - بن بوعزيز أسيا: سياسة الاتحاد الأوروبي في مواجهة الهجرة غير الشرعية، دراسات و أبحاث ، العدد ٧، رقم ١٨، مارس ٢٠١٥، ص ٣٤.

¹⁵⁴ - Angela CARPENTER, Security and Europe's Sea Ports: Threats and Issues facing Maritime Gateways to Europe, in: Maria O'NEILL, Ken Swinton & Aaron Winter, New Challenges for the EU Internal Security Strategy, Cambridge Scholars Publishing, 2013, P.59.

الإرهاب أول معيار فوق وطني يحدد التعريف العام للإرهاب فيما يتعلق بأهدافه، باعتباره جريمة في حد ذاته، يجرم هذا المعيار الأعمال الإجرامية^{١٥٥}.

يشمل تعريف القرار الذي يعرف الجرائم الإرهابية وينص على عقوبات^{١٥٦} لأعمال الإرهاب البحري صراحة، بحسب المادة ١ فقرة ١، تظهر ضمن السلوكيات (العنصر المادي للجريمة) التي قد تشكل عملاً إرهابياً إذا كان القصد الخاص (عنصر مقصود محدد) موجوداً...^{١٥٧} (د) التسبب في دمار هائل لـ () نظام النقل () إلى منصة ثابتة تقع على الجرف القاري "و" (هـ) الاستيلاء على الطائرات و السفن...^{١٥٨} وبالتالي، فإن النظام المعياري القوي الذي تم تطويره داخل الاتحاد لأغراض مكافحة الإرهاب (مذكرة توقيف أوروبية، يوروجست، يوروبول... إلخ) ينطبق على أعمال الإرهاب البحري^{١٥٩}، إلى جانب ذلك تضمن القرار الأوروبي المذكور أعلاه ثماني توصيات رئيسية تتعلق بإجراءات مكافحة فعالة ضد الإرهاب و الاتجاه الغير مشروع في البحر، وتعزيز التعاون الشرطي و القضائي في أوروبا و مكافحة الإرهاب الإلكتروني، وفي عام ٢٠١٧ صدر توجيه من الاتحاد الأوروبي ٢٠١٧/٥٤١ بتاريخ ١٥ مارس ٢٠١٧ بشأن الارهاب واستبدال القرار إطار المجلس ٢٠٠٢/٤٧٥ JHA/ وتعديل قرار المجلس ٢٠٠٥/٢٧١ JHA المرتبط على وجه الخصوص بالمقاتلين الارهابيين الأجانب و تمويل الارهاب، والارهاب الإلكتروني.

(ب) استخدام القوة في البحر المتوسط لقمع الارهاب البحري:

لتعزيز الأمن البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط تجري عمليات مشتركة لحلفاء أوروبا والمتمثلة في حلف الناتو أو للاتحاد الأوروبي الذي تأخر حضوره في المتوسط.

١- استخدام حلف الناتو القوة لمكافحة الإرهاب في البحر المتوسط: حيث تم اطلاق العديد من العمليات البحرية في إطار حفظ الأمن البحري للبحر المتوسط ومكافحة الارهاب، ففي أعقاب هجمات ١١ سبتمبر الارهابية تم اطلاق عملية المسعى النشط (OAE) Active Endeavour لردع و إحباط أعمال الإرهاب^{١٥٩}، إلى جانب عملية السلوك المتناسك في البحر الأبيض أثناء عملية المسعى النشط - أكتوبر/نوفمبر ٢٠٠٢ و عملية السلوك المحايد لقيادة قوة اليونيفيل البحرية (قوة الأمم المتحدة المؤقتة في لبنان) من فرقة العمل المشتركة ٤٤٨ - آذار ٢٠٠٨ / شباط ٢٠٠٩.

¹⁵⁵ - Décision-cadre du Conseil n° 2002/475/JAI. Modifiant par la Décision-cadre du Conseil n° 2008/919/JAI

¹⁵⁶ - Ibid., l'article 5

¹⁵⁷ - Ibid., l'art. 1 § 1.

¹⁵⁸ - Voir :la Décision 2003/48/JAI du Conseil du 19 décembre 2002 relative à l'application de mesures spécifiques de coopération policière et judiciaire en matière de lutte contre le terrorisme, conformément à l'article 4 de la position commune 2001/931/PESC.

¹⁵⁹ - Opérations et missions en cours et terminées, Mis à jour le : 08 August. 2019 12:11:

https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_52060.htm

منذ عام ٢٠٠٤، ضمت العملية أيضا مشاركة ن خارج الناتو، مع دعم من أعضاء الحوار المتوسطي Dialogue Mediterranean فضلا عن المجتمع الدولي الأوسع بما في ذلك روسيا في (Initiative Cooperation Istanbul ٢٠٠٦/٢٠٠٧)^{١٦٠}، كما ضمت أعضاء مبادرة إسطنبول للتعاون غير التابعين لمنظمة حلف شمال الأطلسي الناتو من خلال مجموعة متنوعة من الآليات مثل الوفود السياسية و التقنية و التمويل و التدريب و تبادل المعلومات، تم استبدال عملية Active Endeavour بعملية Sea Guardian في نوفمبر ٢٠١٦، حاليا ووفقا لقرارات مجلس شمال الأطلسي، يتم نشر هذه العملية في البحر الأبيض المتوسط، حيث يتم المتوسط، حيث يتم التركيز على مهام متعلقة بعمليات الأمن البحري، ومكافحة الارهاب وتساهم في بناء قدرات الأمن البحري^{١٦١}.

في إطار تطبيق قرارات مجلس الأمن فيما يتعلق بالأزمة الليبية القرار ١٩٧٠ و القرار ١٩٧٣ أطلقت عملية الحماية الموحدة التي يقودها حلف الناتو من مهامها فرض حظر الأسلحة في مياه البحر الأبيض المتوسط الدولية لمنع نقل الأسلحة و المواد ذات الصلة و المرتبطة إلى ليبيا^{١٦٢}.

٢- استخدام الاتحاد الأوروبي القوة لقمع الارهاب البحري في البحر المتوسط: تبني الاتحاد العديد من المبادرات العسكرية لقمع الارهاب البحري و الأنشطة غير المشروعة منذ عام ٢٠٠٦، شاركت البحرية في أهم العمليات البحرية الواقعة في أكثر المناطق حساسية، بوسيدون في بحر إيجة، هيرميس في جنوب سردينيا، ناوتيلوس/ كرونوس بين مالطا و ليبيا، وفي غرب المتوسط إندالو/ مينيرفا بين إسبانيا و المغرب العربي العربي، هيرا في المحيط الأطلسي/ جزر الكناري، يساعد حرس الحدود و السفن و الطائرات التي تنشرها الوكالة في إسبانيا السلطات الإسبانية في مجالات مراقبة الحدود و أنشطة البحث و الإنقاذ، الكشف عن الوثائق المزورة و التهريب السيطرة و المراقبة^{١٦٣}.

^{١٦٠} - جيمس بلاك (James Black) وآخرون، مياه مضطربة: لمحة موجزة حول التحديات الأمنية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، مؤسسة RAND، 2017، ص. ١٩.

^{١٦١} - Operation Sea Guardian, 09 July. 2018 11 :36 https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_136233.htm

^{١٦٢} - Opérations et missions en cours et terminées, Op.cit.

^{١٦٣} - Opérations de l'UE en mer méditerranée, Fiche d'information actualisée le 4 octobre 2016 :<https://ec.europa.eu/homeaffairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/securing-eu-borders/fact>

بتاريخ ١٨ مايو ٢٠١٥، و بواسطة قواته البحرية المتوسطية أطلق الاتحاد الأوروبي عملية تحت تسمية SOPHIA تتولى مهمة مكافحة التهريب و الاتجار غير المشروع^{١٦٤}، و المساهمة في تبادل المعلومات و دعم تنفيذ حظر الأسلحة الذي تفرضه الأمم المتحدة في أعالي البحار قبالة الساحل الليبي، وفقا لقرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ٢٢٩٢ (٢٠١٦) تسمح هذه المهام معرفة الوضع البحري و تحد من حركة الأسلحة باتجاه داعش و الجماعات الإرهابية الأخرى ٨٣، مددت عملية صوفيا إلى ٢٠٢٠/٣/٣١.^{١٦٥}

اعتمد الاتحاد الأوروبي بتاريخ ٢٠٢٠/٣/٣١ قرارا بإطلاق عملية EUNAVFOR اعتبارا من الأول من ابريل عام ٢٠٢٠، وستكون مهمتها الأساسية تنفيذ حظر الأسلحة الذي تفرضه الأمم المتحدة، ومن مهامها إجراء عمليات التفتيش للسفن في أعالي البحار قبالة سواحل ليبيا التي يشتبه في أنها تحمل أسلحة أو مواد ذات صلة من ليبيا و إليها وفقا لقرار مجلس الأمن رقم ٢٢٩٢ (٢٠١٦) كمهام ثانوية^{١٦٦}، كما شارك الاتحاد الأوروبي في مجموعة من البعثات لدعم الأمن في المنطقة، وتضمن ذلك بعثة الاتحاد الأوروبي للمساعدة الحدودية " EUBAM " " Border Assistance Mission " لتعزيز أمن الحدود في ليبيا.

تعاون فرونتكس مع الناتو:

في بحر إيجه يساهم الناتو بفعالية في جهود الاتحاد الأوروبي للحد من الاتجار و الجريمة المنظمة من خلال أنشطة الاستخبارات و المراقبة و الاستطلاع في بحر إيجه، يتم نشر القوات البحرية التابعة لحلف شمال الأطلسي في بحر إيجه للمساعدة، مع تقديم المعلومات الهامة في الوقت الهام، لمكافحة تهريب المهاجرين و تفكيك نموذج الأعمال للشبكات الإجرامية، و تشمل المهمة التي بدأت في فبراير ٢٠١٦ أنشطة المراقبة و الإنذار المبكر، بالإضافة إلى تبادل المعلومات الخاصة بالعمليات مع فرونتكس وخفر السواحل اليوناني و التركي، وفي مارس عام ٢٠١٦ توصلت فرونتكس و الناتو إلى اتفاق حول طرائق

¹⁶⁴ - Article 1, Décision (PESC) 2015/778 du conseil, du 18 mai 2015, relative à une opération militaire de l'Union européenne dans la partie sud de la Méditerranée centrale (EUNAVFOR MED), J.Off.U.E., L 122, 19/05/2015, P. 32. 83 Opérations De L'UE en mer Méditerranée ,Op.cit.

^{١٦٥} - معاذ محمد: الاتحاد الأوروبي يحاصر تجفق الأسلحة إلى ليبيا وحاولات لإحياء دور " صوفيا" الثلاثاء ١٨/فبراير ٢٠٢٠، م.ت.ت. ٢٠/٢/٢٠ متاح على: <https://www.almarjie-paris.com/13997>

^{١٦٦} - هناء أبو العز، الاتحاد الأوروبي يطلق عملية لفرض حظر تصدير الأسلحة على ليبيا بد ا من الغد، الثلاثاء ٣١ مارس ٢٠٢٠ ١٢:٤٦، ت.ت.ت. ٠١ / ٠٤ / ٢٠٢٠، متاح على: <https://www.youm7.com/story/2020/3/31>

تعاونهما في بحر إيجة، يدرس الناتو إمكانية تقديم دعم إضافي للجهود الدولية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، في تكامل و بالتعاون مع الاتحاد الأوروبي^{١٦٧}.

(ت) التعاون الإقليمي لقمع الإرهاب البحري:

تماشيا مع قواعد القانون الدولي و الاتفاقيات ذات الصلة بالإرهاب البحري في ارساء التعاون الإقليمي و دون الإقليمي عرف البحر المتوسط عدة مجالات للتعاون الإقليمي، فيتم التعاون من أجل مكافحة الإرهاب بين الاتحاد الأوروبي و دول المغرب العربي في شمال أفريقيا، في المقام الأول، عبر سياسة الجوار الأوروبي التي تم تطويرها و تحديثها للاتحاد من أجل المتوسط، والتي تم اطلاقها في عام ٢٠٠٨ لتحل محل الشراكة الأوروبي-متوسطي EMP^{١٦٨} والتي كانت من أهدافها القضايا الأمنية و مكافحة الإرهاب المعروفة سابقا باسم " عملية برشلونة" وفي غرب المتوسط ظهرت مجموعة حوار ٥+٥ عام ١٩٩٥ م غرب المتوسط، في هذا الحوار المتوسطي يتم عقد اجتماعات منتظمة رفيعة المستوى بين وزراء الدفاع للتنسيق في المسائل الملاحية و البحرية^{١٦٩}، ومكافحة الإرهاب، و التعاون بشأن كلية الدفاع ٥+٥^{١٧٠}. ولعل من الصائب أن نقيم هذه الشراكات والاتفاقيات على أنها مبنية على إملاءات باسم قيم الديمقراطية و حقوق الإنسان، وهي تعكس سيطرة الرؤية الأوروبية اتجاه مشاكلها الداخلية و محاولة معالجتها بأدوات خارجية لحماية أمنها الداخلي وعلى حدودها الخارجية^{١٧١}.

ثانيا: الآليات القانونية للوقاية من الإرهاب في البحر:

نظرا لأهمية النقل البحري العالمي ومخاطر التهديدات الأمنية له قد ساعد على تطور تشريعات المجتمع الدولي للوقاية من خطر الإرهاب، و أهم تلك التطورات المستحدثة ظهرت مدونة " ISPS " Code.

¹⁶⁷ - Opérations de L'UE en mer Méditerranée ,op.cit.

¹⁶⁸ - Lisa Watanabe, 'EU-Maghreb Counter-Terrorism Cooperation: The Need for a More Holistic Approach', Geneva Centre for Security Policy, (PDF), December 2011, p. 2.

^{١٦٩} - تم تطوير ستة مشاريع في قلب المبادرة: * المركز الافتراضي الإقليمي لمراقبة الحركة البحرية ٥+٥ ، مدرسة دفاع ٥+٥، المركز الأوروبي المغاربي للبحوث و الدراسات الاستراتيجية لغرب المتوسط ومقره تونس، مركز تدريب لازالة الألغام للأغراض الانسانية، مساهمة القوات المسلحة في حماية المدنيين في حالات الكوارث، مقترح الجزائر تم تطويره مع اسبانيا .

^{١٧٠} - جيمس بلاك (James Black) وآخرون، مياه مضطربة، مرجع سابق، ص. ٢٠.

^{١٧١} - اتفاق متعلق بالتعاون في مجال الأمن ومكافحة الإجرام المنظم بين فرنسا والجزائر المصادق عليه بموجب المرسوم الرئاسي ٠٧ ، المؤرخ ٠١ / ١٢ / ٢٠٠٧ ، الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد ٧٧ ، ٢٠٠٧.

أ) المدونة الدولية لأمن السفن و مرافق الموانئ " ISPS Code " :

دفعت أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١ بالمنظمة البحرية لدولية، إلى اعتمادها في ديسمبر ٢٠٠٢ المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية " Code ISPS " والتي عدلت اتفاقية سلامة الأرواح في البحر (اتفاقية SOLAS لعام ١٩٧٤م) من أجل تعزيز قواعد أمن الموانئ و السفن^{١٧٢}.

وتنطبق أحكام المدونة على سفن الشحن ذات الحمولة الإجمالية التي تزيد عن أو تساوي ٥٠٠ طنا، وعلى سفن الركاب، ووحدات الحفر البحرية المتنقلة العابرة وعلى مرافق الموانئ التي تستقبل هذه السفن، يتعلق هذا الرمز بالحماية من الهجمات الإرهابية و الاتجار غير المشروع في السلع، والهجرة غير القانونية وغيرها من الأعمال المجرمة التي يجرمها القانون العام^{١٧٣}.

تقدم مدونة ISPS القواعد الإلزامية و التوصيات و تشمل المدونة القواعد و الاجراءات من السفن و المرافق المينائية وأحكام تتعلق بالسلطات و الإدارات البحرية و الشركات الملاحية، و تضمنت الأحكام و التعديلات اللازمة على الفصلين الخامس و الحادي عشر من اتفاقية سولاس و التي أصبح بموجبها الامتثال لأحكام المدونة إلزاميا في يوليو ٢٠٠٤^{١٧٤}.

أما فيما يتعلق بالمستويات الأمنية^{١٧٥} فتتقسم أحكامها الإلزامية إلى ثلاثة مستويات: المستوى الأمني الأول (العادي) ، المستوى الأمني الثاني (المعزز) ، المستوى الأمني الثالث (الاستثنائي) الذي يتطلب تطبيق إجراءات أمنية وقائية، وبالإضافة إلى ذلك فإن التعديلات التي أدخلت على اتفاقية سولاس تفرض على الدول الأطراف في الاتفاقية تدابير تتوافق مع المستويات الأمنية للمرافق المينائية، إلى جانب هذه الإجراءات هناك إجراءات تتعلق بأمن الموانئ، فيجب أن يأخذ تقييم أمن منشأة الميناء في الاعتبار، على الأقل أن تتوافر شروط معينة كاحتفاظ بخطة أمن مرافق الموانئ من قبل ضابط أمن مرافق الموانئ PFSO و الموافقة عليها من قبل الإدارة، كما يجب على الميناء تعيين المسؤولين عن الأمور الأمنية ووضع الإجراءات المتعلقة بتمارين و تدريب العاملين المعنيين^{١٧٦}.

¹⁷² - Kamel HADDOUN : « Le Droit Maritime Face aux nouvelles Technologies », op.cit., pp.71.72.

¹⁷³ - Khanssa LAGDAMI, La menace du terrorisme maritime en Méditerranée, Op.cit., P.8.

^{١٧٤} - محمود مروان السيد، تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية Code ISPS وأثرها على صناعة النقل البحري، الملتقى العلمي: قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن، ١٣ - ١٤ / ٠٤ / ١٤٣٣ الموافق ل: ٠٨ / ٠٣ / ٢٠١٢ (ص:١ - ٢٨)، ص. ٦.

^{١٧٥} - المستوى الأمني: هو توصيف لمدى احتمال وقوع حادثة أمنية أو الشروع في

¹⁷⁶ - Khanssa LAGDAMI, La menace du terrorisme maritime en Méditerranée, Op.cit., pp.8-9.

إلى جانب الحفاظ على أمن الموانئ و السفن تم الاهتمام بأمن الحاويات والتي كانت موضوع العديد من أحكام الأمن البحري الدولي، ولقد بينت أحداث ١١ سبتمبر ضعف الحاويات البحرية أثناء مرورها عبر سلسلة النقل الدولية، حيث كانت هناك مخاوف من استخدام الحاويات لاستيراد أسلحة الدمار الشامل، أو مواد أخرى ذات صلة، و يمكن توقع العديد من السيناريوهات لإظهار التهديد المحتمل الذي تشكله الحاويات البحري.

في يونيو ٢٠١٦ أصدرت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية IMO تعميماً يحدد إرشادات مؤقتة بشأن إدارة المخاطر المعلوماتية البحرية MSC.1/circ.1526 ، ١ يونيو ٢٠١٦، يجب تأمين السفن و البنى الرقمية و المعدات، و الحفاظ على المعدات الرقمية الموجودة على متنها في حالة آمنة، على متن السفينة، يجب أن تسمح التعليمات البسيطة للقباطنة و الأطقم باكتشاف الحوادث، لذا يجب تدريب العاملين حيث يجب أن يكون لكل سفينة مرج تكنولوجيا المعلومات دون تأخير، يجب أن تتطلب اتفاقية STCW في النهاية شهادة الأمن المعلوماتي^{١٧٧}.

تاريخ القرصنة البحرية:

إن مفهوم القرصنة أول ما ظهر في البحار، حيث وجدت معاني القرصنة في ثقافات وتاريخ الإغريق، وكان يطلق على القرصنة معنى لجرأة و الشجاعة ، وهي لفظ مشتق من كلمة (Peiran) الذي يعود في الأصل للإغريق، ثم تطور هذا اللفظ وانتقل إلى القاموس اللاتيني حيث وجد لفظ (Pirates) و تعنى السطو في البحر ولقد تطور هذا اللفظ في المعجم الأوروبي إلى كلمة (Korsan) عندما ظهرت المنافسة العربية الإسلامية للأوروبيين في البحار حيث أطلقوا هذا اللفظ على العرب ويعني عندهم (لصوص البحر)، والقرصنة تحمل في وجدان الشعوب القديمة والحديثة معنيين:

الأول: تمثل الشجاعة و الجرأة و الإقدام و تسعى لتوزيع عادل للثروة من خلال السطو على السفن

التجارية و غيرها و توزيعها على الفقراء والمساكين حيث يكون بطلها القرصان الشجاع الجريء.

الثاني: يمثل الجرم و الذنب و الاعتداء على حق الحياة و الملكية الفردية حيث يقوم القرصان بالسرقة و السطو المسلح على أموال و حياة الناس ولا يوجد تاريخ دقيق لظهور القرصنة بغض النظر عن اختلاف المواقف في كونها مفهوما عادلا أو سرقة و سطو يرفضه المجتمع.

إذ يمكن القول بأن القرصنة بدأت بركوب البحر حيث بدأت بسيطرة بعض القوارب الصغيرة على مناطق معينة من البحر محاولة السطو والسيطرة على السفن التجارية الكبيرة تجلى ذلك بوضوح في عصر

¹⁷⁷ - Patrick CHAUMETTE, Cybersécurité dans le domaine maritime, action de l'état en mer / action at Sea, concepts, droit maritime, le navire, projet / the Project, 22/02/2017.

الإغريق حيث كان القراصنة يستعملون من قبل الحضارات القديمة في الحروب ويتقاضون رواتب فيما يشبه المرتزقة في الاصطلاحات العسكرية اليوم^{١٧٨}.

تعرف جريمة القرصنة البحرية بأنها ما يقوم به الافراد في البحر العالي من اعمال عنف غير مشروعة موجهة ضد الاشخاص او الاموال، مستهدفة تحقيق منفعة خاصة للقائمين بها، ومفهوم القرصنة البحرية يشير الى الاعمال الالهائية التي تقوم بها بعض الجماعات المسلحة مستخدمة السلاح بقصد السيطرة على السفينة التي تمارس الملاحة البحرية في اعالي البحار وقد اشارت اكثر من معاهدة الى تعريف القرصنة البحرية منها اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام

في ٧ أكتوبر ١٩٨٥ اختطف أربعة رجال يمثلون جبهة التحرير الفلسطينية السفينة أكيلي لاورو الإيطالية قبالة ساحل مصر حيث كانت تبحر من الإسكندرية إلى أشدود في إسرائيل. نظم الاختطاف محمد زيدان (محمد أبو عباس) زعيم الجبهة. قتل المختطفون رجل أمريكي يهودي يبلغ من العمر ٦٩ عاما على كرسي متحرك يدعى ليون كلينغهوفر وألقوا به من السفينة في البحر الأبيض المتوسط^{١٧٩}.

وقد أصبحت القرصنة حديثا مصدر خطر داهم خاصة في سواحل الصومال التي تخضع خضوعا كاملا للقرصنة حيث تجري ثلث عمليات القرصنة في العالم قرب سواحل الصومال. كانت أقرب الحالات الموثقة للقرصنة هي في القرن الرابع عشر قبل الميلاد، عندما هاجم مجموعة من لصوص البحر الحضارات الواقعة على بحر أيجة والبحر الأبيض المتوسط. القنوات الضيقة التي يجري فيها شحن السفن خلقت فرصا سهلة للقرصنة^{١٨٠}. تشمل الأمثلة التاريخية للقرصنة مياه جبل طارق ومضيق ملقا ومدغشقر وخليج عدن وبحر المانش^{١٨١}. هذا فضلا عن وجود القرصنة التفويضية. ويوازي القرصنة في البرية نصب الكمائن من قبل قطاع الطرق واللصوص للمسافرين في المناطق الجبلية والممرات السريعة^{١٨٢}. تستخدم القرصنة

^{١٧٨} بحث نشر على الانترنت موقع اسلام اونلاين عام ٢٠٠٨/١٢/١٩

¹⁷⁹ - Robert Fisk: How Achille Lauro hijackers were seduced by high life, independent, accessed on 12/3/2022

<https://www.independent.co.uk/voices/comment/robert-fisk-how-achille-lauro-hijackers-were-seduced-by-high-life-8604519.html>

¹⁸⁰ - Pennell, C. R. (2001). "The Geography of Piracy: Northern Morocco in Bandits at Sea: the Mod-Nineteenth Century". In Pennell, C. R, NYU Press, p.21.

<https://web.archive.org/web/20161123144719/https://books.google.com/books?id=uB7ODGoWJ3AC>

¹⁸¹ - Heebøll-Holm, Thomas (2013). Ports, Piracy and Maritime War: Piracy in the English Channel and the Atlantic, c. 1280-c. 1330, p.67.

¹⁸² - Arquilla, John (2011). Insurgents, Raiders, and Bandits: How Masters of Irregular Warfare Have Shaped Our World. Ivan R. Dee, p.287.

<https://web.archive.org/web/20161123144840/https://books.google.com/books?id=XzzBvVpXXJsC>

التفويضية نفس اساليب القرصنة لكن بأخذ الأوامر من الحكومات بهدف الاستيلاء على سفن دولة عدوة^{١٨٣}. يمكن لمصطلح القرصنة أن يشمل الأعمال القائمة في الجو أو البر لكن في هذه المقالة سنركز على القرصنة البحرية. لكنها لن تتضمن الجرائم المرتكبة على نفس السفينة كاعتداء مسافر على آخر بهدف السرقة أو غيرها. القرصنة هو اسم جريمة محددة بموجب القانون الدولي العرفي. وصولاً إلى القرن الواحد والعشرين تبقى القرصنة البحرية ضد سفن النقل مسألة هامة (حيث تقدر الخسائر السنوية بحوالي ١٦ مليار دولار، حسب ٢٠٠٧)^{١٨٤}، وخاصة في المياه الواقعة بين البحر الأحمر والمحيط الهندي، قبالة الساحل الصومالي، وكذلك في مضيق ملقا وسنغافورة. في سنة ٢٠٠٠ وما بعدها، سلح القراصنة بأسلحة أوتوماتيكية وقذائف صاروخية واستخدمت القوارب الصغيرة لمهاجمة السفن. يواجه المجتمع الدولي تحديات كثيرة في جلب القراصنة المعاصرين إلى العدالة، وتحدث الهجمات التي يقومون بها غالباً في المياه الدولية. وفي هذا الوقت استخدمت بعض الدول قوات بحرية خاصة لحماية سفنها من القرصنة.

بلغت حوادث القرصنة البحرية المعاصرة ذروتها في عام ٢٠١٠، حيث تم الإبلاغ عن ٤٤٥ حادثاً. ومن أكثر المناطق التي من المرجح أن تتعرض للتهديد من هجمات القراصنة إندونيسيا والفلبين ونيجيрия. هنا، يجذب القراصنة بوفرة الموارد الطبيعية في البلدان نفسها أو في المناطق المجاورة. وقد أصبحت الممرات الاستراتيجية لنقل النفط مثل باب المندب، بالقرب من الصومال، أو مضيق ملقا قبالة الساحل الإندونيسي، أهدافاً سيئة السمعة للجريمة البحرية. في عام ٢٠٠٩، شحنت ناقلات النفط ١٣.٦ مليون برميل من النفط يومياً عبر مضيق ملقا. هذا الرقم يتجاوز الحجم اليومي للنفط المستورد إلى الاتحاد الأوروبي بأكمله. ومع ارتفاع أسعار النفط حول ٧٠ دولاراً أمريكياً للبرميل في عام ٢٠١٨، يصبح اختطاف ناقلة نفط خام بمثابة صفقة واعدة للقراصنة. وفي عام ٢٠١٧، دخلت فنزويلا في دائرة الضوء حيث ارتفع عدد الحوادث من خمسة إلى ١٢ بين عامي ٢٠١٦ و٢٠١٧.

وغالباً ما يكون الطاقم والقراصنة أنفسهم هم الذين يدفعون غالباً ثمن الجريمة البحرية. ففي المياه الصومالية، احتجز ما لا يقل عن ١٤٩ من أفراد الطاقم كرهائن في عام ٢٠١١، وقتل أكثر من ١٠٠ من القراصنة معظمهم على أيدي القوات البحرية مثل الحراس المسلحين، الذين ينظر إليهم بشكل متزايد على أنهم ذوو أهمية مركزية لحماية السفن التجارية.

¹⁸³ - "TEDx Talk: What is Piracy?" 4 March 2016

<https://web.archive.org/web/20160304064835/http://tedxtalks.ted.com/video/What-is-Piracy-Jean-Philippe-Ve>

¹⁸⁴ - "Foreign Affairs – Terrorism Goes to Sea". December 8, 2007. accessed on 12/3/2022

<https://web.archive.org/web/20090115145150/http://www.foreignaffairs.org:80/20041101faesay83606/gal-luft-anne-korin/terrorism-goes-to-sea.html>

المطلب الثاني

جريمة خطف وسائل النقل الجوي والبحري والبحري

تمهيد وتقسيم:

برزت خطورة الجرائم الإرهابية وتأثيرها على الأمن الدولي^{١٨٥}، وتجلت هذه الخطورة في الجرائم الواقعة على حركة الملاحة الجوية والبحرية ووسائل النقل البري، ووجدت فيها الجماعات الإرهابية ضالتها المنشودة، باعتبار أن انتظام وسلامة هذه الملاحة مسألة أمن قومي لأي دولة، بالنظر إلى أن هذه الملاحة من أهم روافد التجارة الدولية^{١٨٦}.

وقد زاد من خطورة الأمر ما شهدته عمليات الإرهاب المعاصرة من تطور في مفهوميها وأساليب ارتكابها وصفة الأشخاص الذين يقفون ورأئها ويمولونها، فلم تعد مجرد حوادث فردية تستهدف أشخاص معينين في حالات خاصة، بل أضحت أعمال منظمة تمويلها الجماعات الإرهابية الخارجة على القانون، في ظل ضخامة الآثار الكارثية المترتبة عليها^{١٨٧}.

وقد اجتذبت الأنماط الإجرامية الجديدة الاهتمام نظرا لما تنصوي عليه من تهديد جسيم لأمن واستقرار المجتمع وسهولة ارتكابها^{١٨٨}. فقد يقوم بها عدد محدود من الأشخاص، ولا تحتاج إلى أدوات وأسلحة بالغة التعقيد.

¹⁸⁵- Jean Marie: La Cour Pénale Internationale et le terrorisme international: Le problème de compétence ratione materiae, Memoire Online 2007, p. 6.

¹⁸⁶- Guo Xinning: Anti-Terrorism Maritime Security and ASEAN-China Cooperation; A Chinese Perspective, Institute of Southeast Asian Studies, 2005, p. 3. Bjorn Moller: piracy & maritime terrorism and naval strategy, Danish Institute for International Studies (DIIS report), 2009, p. 5. Diana Chang: Piracy laws and the effective prosecution of pirates, Boston College International & Comparative Law Review (Vol. 33:273), 2010, p. 273. Peter Gordon - James E. Moore- Harry W. Richardson: Economic Impact Analysis of Terrorism Events, Discussion Paper No. 22 (Prepared for the OECD/ITF Round Table of 11-12 December 2008 on Security, Risk Perception and Cost-Benefit Analysis, p. 11.

¹⁸⁷- M. Bernhard A. Koch: indemniser les victims de terrorisme, bureau du comite europeen de cooperation juridique (CDCJ - BU), Strasbourg, 27 novembre 2006, p. 4.

HANS-JÖRG, (Albrecht): Entwicklung der Kriminalität, Ursachen und Rolle der Kriminalpolitik, in Krise des Strafrechts und der Kriminalwissenschaften m Tagungsbeiträge eines Symposiums der Alexander von Humboldt-Stiftung, veranstaltet vom 1. bis 5 Oktober 2000 in Bamberg, Herausgegeben von Hans Joachim Hirsch, Duncker & Humblot, Berlin, 2001, S.18.

ولذا تصدت لها التشريعات بمزيد من الحسم، فقد نص المشرع المصري في المادة ١٦٨ من قانون الطيران المدني المستبدلة بالقانون رقم ١٣٦ لسنة ٢٠١٠ علي أن: يعاقب بالسجن المشدد كل من يقوم بالاستيلاء علي وسيلة من وسائل النقل الجوي أو يسيطر عليها.

وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا أتى الجاني في سبيل ارتكاب الجريمة المنصوص عليها في الفقرة السابقة عملاً من أعمال العنف أو الضرب أو الجرح أو الإيذاء ضد شخص داخل تلك الوسيلة أو خارجها أو قاوم بالقوة أو التهديد أي من السلطات العامة أثناء تأدية وظيفتها في استعادة الوسيلة من الاستيلاء أو السيطرة أو من منع هذه السلطة من أداء وظيفتها. وتكون العقوبة الإعدام إذا نشأ عن الفعل وفاة شخص داخل الوسيلة أو خارجها.

كما نصت المادة ٨٨ من قانون العقوبات المصري علي: يعاقب بالسجن المشدد كل من أختطف وسيلة من وسائل النقل الجوي، معرضاً سلامة من بها للخطر، وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا استخدم الجاني الإرهاب، أو نشأ عن الفعل المذكور جروح من المنصوص عليها بالمادتين ٢٤٠، ٢٤١ من هذا القانون لأي شخص كان داخل الوسيلة أو خارجها، أو قاوم الجاني بالقوة والعنف السلطات العامة أثناء تأدية وظيفتها في استعادة الوسيلة من سيطرته، وتكون العقوبة الإعدام إذا نشأ عن الفعل موت شخص داخل الوسيلة أو خارجها.

وقد تدخل المشرع الفرنسي لتجريم خطف وسائل النقل لأول مرة في ١٠/٧/١٩٧٠ والذي عدل بمقتضاه وأضاف نص المادتين ٤٦٢، ٤٦٣-١ من قانون العقوبات السابق.

وقد نص الشارع الفرنسي علي تجريم خطف وسائل النقل المختلفة في المواد ٢٢٤-٦ إلى ٢٢٤-٢٢ من قانون العقوبات الحالي، وقد حمل عنوان الفصل الثاني من الباب الذي يجرم أفعال الاعتداء علي الحرية الشخصية اسم (في خطف وسائل النقل الجوي والبحري وغيرها من وسائل النقل)^{١٨٩}. وبموجب نص المادة ٢٢٤-٦ سالف الذكر جرم الشارع الفرنسي فعل الاستيلاء أو السيطرة المرتكب بالقوة والتهديد لوسيلة نقل جوية أو مائية أو غيرها من وسائل النقل المختلفة، والتي أتخذ راكبوها أماكنهم علي متنها، وكذلك إذا كانت هذه الوسيلة سطحا مثبتا علي الرصيف القاري، وعاقب الشارع الفرنسي علي ارتكاب هذه الأفعال بالحبس مع الشغل مدة عشرين عاماً. وتسري تدابير المراقبة المنصوص علي مدتها في المادة ١٣٢-٢٣ من قانون العقوبات.

ومن ناحية أخرى، شدد المشرع الفرنسي العقوبة إذا أقرن بتعذيب أو استعمال القسوة أو إذا نتج عنه موت شخص أو أكثر بالمادة ٢٢٤-٧ من قانون العقوبات. وقد نص في المادة ٤٢-١ من قانون العقوبات علي اعتبار جرائم الخطف والاحتجاز وخطف الطائرات والسفن وغيرها من وسائل النقل من جرائم

¹⁸⁹-"Du détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport".

الإرهاب. غير أنه تطلب لاعتبار الجريمة إرهابية أن ترتكب عمدا وأن تتصل بمشروع فردي أو جماعي يكون الغرض منه الإخلال الجسيم بالنظام العام، وذلك بالترويع أو الإرهاب^{١٩٠}.

وقد أورد المشرع المصري الجريمة بوصفها من الجرائم الإرهابية علي النحو الذي أوردته نص المادة ٢٤ من القانون ٩٤ لسنة ٢٠١٥ والذي جاء نصها: يعاقب بالسجن المشدد مدة لا تقل عن عشر سنين كل من استولي بالقوة أو العنف أو التهديد أو الترويع على وسيلة من وسائل النقل الجوي أو البري أو البحري أو النهري أو المنصات الثابتة التي يتم تثبيتها بشكل دائم في قاع البحر بغرض اكتشاف أو استغلال الموارد أو لأية أغراض اقتصادية أخرى وذلك تحقيقا لغرض إرهابي.

وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا كانت وسيلة النقل أو المنصة الثابتة تابعة للقوات المسلحة أو الشرطة أو ارتكب الجاني عملا من أعمال العنف ضد شخص يتواجد في أي منها أو دمر الوسيلة أو المنصة الثابتة أو تسبب في إلحاق أضرار بها يترتب عليها تعطيلها عن العمل بشكل دائم أو مؤقت. ويعاقب بذات العقوبة المنصوص عليها في الفقرة الثانية من هذه المادة كل من وضع في الوسيلة أو المنصة الثابتة أجهزة أو مواد من شأنها إحداث التدمير أو الإضرار بالنفس أو المال أو دمر أو خرب منشآت أو مرافق خدمة وسائل النقل أو قاوم بالقوة أو العنف السلطات العامة أثناء تأدية وظيفتها في استعادة الوسيلة أو المنصة الثابتة من سيطرته أو لمنع هذه السلطات من أداء وظيفتها.

وتكون العقوبة الإعدام إذا نشأ عن الفعل وفاة شخص.

والنص علي النحو المار ذكره يطرح عدة تساؤلات يتجلى أهمها، هل يتصور الشروع في الجريمة، ثم ما هو الموقف القادون لقائد الوسيلة الذي يقوم بخطفها دون استعمال القوة والعنف أو التهديد أو الترويع؟. ثم ما هو الموقف القانون للجاني الذي يلجئ إلي الخداع في خطف هذه الوسائل؟. أو الجاني الذي يقوم بخطف الوسيلة بغية طلب فدية من أهالي الضحايا. وهو ما سوف نستوضحه تفصيلا عند تناولنا لإركان الجريمة علي النحو الآتي.

^{١٩٠} - Article 421-1 (Loi n° 96-647 du 22 juillet 1996 art. 1 Journal Officiel du 23 juillet 1996) (Loi n° 98-467 du 17 juin 1998 art. 84 Journal Officiel du 18 juin 1998) (Loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 art. 33 Journal Officiel du 16 novembre 2001) Constituent des actes de terrorisme, lorsqu'elles sont intentionnellement en relation avec une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur, les infractions suivantes: 1° Les atteintes volontaires à la vie, les atteintes volontaires à l'intégrité de la personne, l'enlèvement et la séquestration ainsi que le détournement d'aéronef, de navire ou de tout autre moyen de transport, définis par le livre II du présent code, CODE PENAL. (Partie Législative) Chapitre Ier: Des actes de terrorisme

أولاً: الركن المادي.

إن جرائم التعرض للخطر هي تلك الطائفة من الجرائم التي يكفي المشرع فيها بأن يترتب علي السلوك الإجرامي خطراً علي الحق أو المصلحة محل الحماية الجنائية، دون استلزام الإضرار الفعلي بها، وبتمثل هذا الخطر في التهديد بالضرر^{١٩١}. وبقدر ما تمنحه سياسة التجريم والعقاب للسلوك الخطر من حماية مبكرة للمصالح في مجال النقل الجوي والبحري والبري، بقدر ما تثار بشأنها المشكلات الموضوعية، وأهم هذه المشكلات هي مدي تصور الشروع في هذه الطائفة من الجرائم.

حيث يري جانب من الفقه الجنائي أن الشروع غير متصور في جرائم الخطر، فالركن المادي في جرائم الخطر عبارة عن مجرد سلوك تتم الجريمة بارتكابه، فهذه الجرائم أما أن تقع تامة أو لا تقع علي الإطلاق^{١٩٢}. في حين يري اتجاه آخر، أن جرائم الخطر يتصور فيها الشروع^{١٩٣}، فلا فرق بين جرائم الضرر وجرائم الخطر في قابلية كل منها للشروع لأن النتيجة كما تتوافر في صورة الإضرار الفعلي بالمصلحة فإنها تقف عند حد تعريض هذه المصلحة لضرر محتمل^{١٩٤}. وقد أيدت محكمة النقض المصرية هذا الرأي في أحد أحكامها^{١٩٥}. وأخيراً يفرق جانب كبير من الفقه وبحق بين جرائم التعرض للخطر الواقعي، وجرائم التعرض للخطر الموجود، ولديهم فإن الشروع يتصور فقط في الأولي دون الثاني^{١٩٦}.

^{١٩١}- Schroder. H: Les delits de mise en danger, Rev, Inter, de dr. pen, 1969, p. 43.

^{١٩٢}- د. عبد العظيم وزير: شرح قانون العقوبات- القسم العام، الجزء الأول، النظرية العامة للجريمة، ط٤، دار النهضة العربية، ٢٠٠٦، ص ٢٩١. ولنفس المؤلف: إفتراض الخطأ كأساس المسؤولية الجنائية، دراسة مقارنة في النظام اللاتيني والانجلو امريكي، دار النهضة العربية، ١٩٨٨، ص ٢٩. د. علي راشد: القانون الجنائي، المدخل وأصول النظرية العامة، ط٢، دار النهضة العربية، ١٩٧٤، ص ٣٦٣.

^{١٩٣}- د. فوزية عبد الستار: شرح قانون العقوبات- القسم العام، دار النهضة العربية، ١٩٩٦، ص ٢٤٩.

^{١٩٤}- د. يسر أنور علي: شرح قانون العقوبات- القسم العام، دار النهضة العربية، ١٩٩٦، ص ١٩٩٨.

^{١٩٥}- نقض ١٥/١٠/١٩٤٥، مجموعة القواعد القانونية، ج ٦، رقم ٦١٣، ص ٧٥٩. نقض ٢٧/٣/١٩٥٠، مجموعة أحكام النقض، السنة الأولى، رقم ١٥٢، ص ٤٦٣.

^{١٩٦}- د. أحمد شوقي أبو خطوة: جرائم التعريض للخطر العام، المرجع السابق، ص ٢٩. د. مأمون سلامة: شرح قانون العقوبات- القسم العام، المرجع السابق، ص ١٢٠. د. سمير الشناوي: الشروع في الجريمة، دراسة مقارنة، ط٣، دار النهضة العربية، ١٩٩٢، ص ٧٢. د. رمسيس بهنام: نظرية التجريم في القانون الجنائي، معيار سلطة العقاب، تشريعيًا وتطبيقيًا، ط٢، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٧، ص ٨٤.

والمرشح لا يعاقب علي جرائم تعريض سلامة الطيران المدني للخطر بوصف الشرع، وإنما بوصفها جرائم تامة قائمة بذاتها، ومن ثم تتميز هذه الطائفة من الجرائم عن جرائم الضرر كون أن هذا الأخيرة يحقق الجاني فيها بسلوكه الإجرامي ضررا محققا علي الحق أو المصلحة محل الحماية^{١٩٧}.

ومن المقرر أن القواعد الموضوعية فيما يتعلق بتجريم الاعتداء علي سلامة الطيران المدني المستلزمة من المعاهدات الدولية، لا تكون صالحة بذاتها للتطبيق أمام القضاء الجنائي الوطني، إلا إذا أفرغت في تشريع داخلي تتوافر فيه ضوابط وشروط التجريم^{١٩٨}.

ومن ثم، فمن شروط العقاب توافر الشروط الموضوعية التي يتطلبها القانون اللازمة لإنزال أو إمكانية العقاب وليس لقيام بنیان الجريمة ذاتها^{١٩٩}. وهي أمور مستقلة عن إرادة الجاني يعلق المشرع علي وجودها استحقاق العقاب، بعد أن تكون مقومات الجريمة قد اكتملت، فهي إذن حدث مستقل عن السلوك الإجرامي وخارج عنه سواء كان معاصرا له أو لاحقا عليه^{٢٠٠}.

ويتمثل الركن المادي للجريمة في الاستيلاء غير المشروع علي وسيلة من وسائل النقل الجوي^{٢٠١}، أو البري، أو البحري^{٢٠٢}، أو النهري، أو المنصات الثابتة، التي يتم تثبيتها بشكل دائم في قاع البحر بغرض اكتشاف أو استغلال الموارد أو لأية اغراض اقتصادية أخرى، باستخدام القوة أو العنف أو التهديد أو الترويع وذلك تحقيقا لغرض إرهابي، فيجب أن يكون فعل الاستيلاء غير مشروع، فإن كان فعل الاستيلاء مشروعا انتفت الجريمة، ومن ثم تنتفي الجريمة إذا كان الفعل مستندا إلي حق الدفاع الشرعي، أو إذا توافرت حالة الضرورة.

وقد استخدم المشرع مصطلح العنف في الجرائم الإرهابية بوصفه الوسيلة التي ترتكب به الجريمة الإرهابية لما له السعة والشمولية بحيث يستوعب جميع الأفعال التي يمكن أن تمس العناصر الخاصة بسلامة الجسم، فقد استخدمه المشرع الفرنسي في المادة ٢٢٢ في فقرتها السابعة من قانون العقوبات الفرنسي الجديد^{٢٠٣}، الجديد ليحل محل الجرح والضرب والتعدي الخفيف، دون أن يعمل على تعريفه وبيان

^{١٩٧}- د. أحمد شوقي أبو خطوه: جرائم التعرض للخطر العام، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، ١٩٩٩، ص ٧.

^{١٩٨}- د. علي عبد القادر القهوجي: المعاهدات الدولية أمام القاضي الجنائي، دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٧، ص ١٨.

^{١٩٩}- د. أحمد عوض بلال: مبادئ قانون العقوبات المصري، القسم العام، دار النهضة العربية، ٢٠٠٧-٢٠٠٨، ص ١١١.

د. أحمد شوقي أبو خطوة: شرح الأحكام العامة لقانون العقوبات، دار النهضة العربية، ١٩٩٩، ص ١٥٥.

^{٢٠٠}- د. عبد العظيم وزير: شرح قانون العقوبات، القسم العام، ط ٤، دار النهضة العربية، ٢٠٠٦، ص ٢٠٦.

^{٢٠١}- د. محمد المجذوب: خطف الطائرات في الممارسة والقانون، جامعة الدول العربية، معهد البحوث، ١٩٨٤، ص ٨٦.

²⁰²- Pyeatt: Maritime terror in Europe and the Mediterranean sea, Mari Policy, 1988, p. 142.

²⁰³- Article 222-7: Les violences ayant entraîné la mort sans intention de la donner sont punies de quinze ans de réclusion criminelle.

حدوده، بل أن الفقه الفرنسي ذهب إلى ربط التعذيب بأعمال العنف الشديد عندما عرف جريمة التعذيب بأنها: أعمال العنف شديدة الجسامة التي تمثل اعتداء على سلامة جسم المجنى عليه دون أن يتوافر لدى الجاني نية إزهاق روحه^{٢٠٤}.

ويتسع مفهوم العنف يشمل كل أنواع الشدة وضروب الأذى^{٢٠٥}. والضغط الحاصل على شخص ما لدفعه نحو تصرف معين ما كان يقوم به لولا هذا الضغط^{٢٠٦}. وقد توسعت محكمة النقض المصرية لتعريف العنف للقول بانه: السلوك الإجرامي في جريمة الإرهاب يتخذ شكل العنف بمعناه الواسع بما يشير إليه من معان مختلفة تتضمن استخدام القوة أو التهديد أو الترويع بها على النحو الذي حدده القانون، ويتسع هذا المعنى إلى الصور التي خلفتها التكنولوجيا الحديثة، فلا يقف عند المعنى المادي للعنف، فيعتبر من قبيل العنف المكون للإرهاب استخدام نظم المعلومات لأغراض إرهابية، أما الركن الثاني فهو معنوي ويتمثل في القصد الجنائي العام وهو إدراك الجاني لما يفعله وعلمه بشروط الجريمة، فيشترط اتجاه إرادته إلى استخدام القوة أو العنف أو التهديد أو الترويع مع علمه أن هذا السلوك من شأنه أن يؤدي إلى المساس بالحقوق والمصالح التي المشمولة بالحماية^{٢٠٧}.

أما بشأن مدلول القوة والتهديد في الجريمة، يقصد به استعمال القوة أو التهديد بممارسة أفعال العنف، إذ يجب أن يقع فعل الاستيلاء بطريق القوة أو التهديد باستخدامها، ويستوي أن توجه إلي الركاب أو العاملين على الوسيلة أو احد أفراد طاقمها.

ويتسع مفهوم العنف ليشمل القوة المادية وكافة وسائل الضغط أو الإكراه المعنوي. ومن الصور أن يقوم الجاني بتهديد المجني عليه بالقتل أو إلحاق أذى جسماني جسيم به، ويجب أن يوجه التهديد إلي المجني عليه، ويجوز أن يقع التهديد بالقتل أو بالجرح بطريق الامتناع، ويتحقق ذلك إذا هدد الجاني المجني عليه الذي يعاني من حالة تعجزه عن توقي خطر الموت أو الإيذاء الجسيم، كما لو هدد الخاطفين بترك أحد ركاب الطائرة الذي يعاني من مرض خطير دون علاج أو تدخل جراحي.

^{٢٠٤}- د. محمد أبو العلا عقيدة: الاتجاهات الحديثة في قانون العقوبات الفرنسي الجديد، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، ع ١٤، س ٣٩، ١٩٩٧، ص ١١٦. د. طارق رخا: تحريم التعذيب والممارسات المرتبطة به، دار النهضة العربية، ١٩٩٩، ص ٦٠.

^{٢٠٥}- د. حسنين توفيق: ظاهرة العنف السياسي في النظم العربية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٩٢، ص ٤٢.
^{٢٠٦}- M. Duverger: Sociologie Politique, P U F, paris, 1968, p. 248.

^{٢٠٧}- الطعن رقم ٢١٨١٩ لسنة ٨٥ ق، جلسة ٢٠١٥/١٢/٣ (غير منشور) سبق الإشارة إليه.

والتهديد هو زرع الخوف في النفس، وذلك بالضغط على إرادة الإنسان وتخويفه من أن ضررا سيلحقه أو سيلحق أشخاصا أو أشياء لها صلة به، وهو الوعيد بشر^{٢٠٨}. وقد يكون التهديد باستخدام القوة أو العنف أو غيرهما، والذي من شأنه الإخلال بالنظام العام وسلامة المجتمع وأمنه للخطر^{٢٠٩}.

أما الترويع فهو أعلى درجات الخوف، فهو يخلق جوا عاما بالرعب والخطر الدائم لدى المواطنين والذي من شأن الترويع أن يؤدي إلى الإخلال بالنظام العام وتعريض سلامة المجتمع وأمنه للخطر^{٢١٠}. وأن كان الترويع أثر للجريمة الإرهابية فلا يصح أن يكون وسيلة لها، وهو ما يعد خلط من المشرع بين الأثر والأثر، فضلا علي أن الترويع أمرا يعود إلي المجني عليه، فالفعل الذي يشكل ترويعا لشخص ما قد لا يحدث ذات الأثر لشخص آخر وجد في ذات الظروف التي ارتكب فيها الفعل الإرهابي، وهو ما أتضح بما لا لبس فيه أو إبهام في الفترة الماضية عند تجمع المارة لمشاهدة رجال الشرطة إثناء قيامه بتفكيك قنبلة وضعها إرهابي وسط تجمعات سكن.

والعبرة في تحقيق التهديد أثره الحاصل علي المجني عليه لا الجاني، وتطبيقا لذلك قضت المحكمة الاتحادية الألمانية بأنه متي قام الجاني بتهديد المجني عليه، فإنه لا عبرة باستطاعته تحقيق موضوع التهديد أو بمدي شعوره أن باستطاعته ذلك، كما أنه لا أهمية كذلك لما إذا كان الجاني الجدية في تنفيذ تهديده، إذ يكفي أن يأخذ المكروه تهديده بجدية^{٢١١}، ومن أمثلة احتجاز أحد أفراد الطاقم والتهديد بقتله إن لم يستجب القائد ويغير مسار الرحلة.

وهو ما يثار يطرح تساؤل عن الاستيلاء الحاصل نتيجة استعمال وسائل خداعية، فهل يعد ذلك خطفا، أم أنه يجب التقييد بالمعني الحرفي للنص؟ وفي تقديري، أن فعل الاستيلاء يتحقق بهذا السلوك وأن لم يلجأ الجاني للقوة، وأن كان هذا فيه تجاوز عن المعني الحرفي للنص، باعتبار أنه يجب النظر إلي الغاية التي يهدف النص إلي تحقيقها. فلا يجوز استبعاد الوسائل النافية للرضا متي كانت متماثلة معها في الأثر، فمدلول القوة أو العنف أو التهديد أو الترويع يدخل في مدلوله التخدير والتدليس والمباغلة وغيرها من وسائل تعمد الرضا لوحدة الهدف في التجريم وتماثل هذه الوسائل في الأثر علي المجني عليه، لتضمنها مساسا بالحق الذي يحميه القانون.

^{٢٠٨}- د. إبراهيم عيد نايل: السياسة الجنائية في مواجهة الإرهاب، دار النهضة العربية، ١٩٩٦، ص ١٨.

^{٢٠٩}- د. أحمد أبو الروس: الإرهاب والتطرف والعنف الدولي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ٢٠٠١، ص ٣٣.

^{٢١٠}- د. أحمد أبو الروس: المرجع السابق، ص ٣٣.

^{٢١١}- Ob der Täter zur Ausführung der Drohung imstande wäre Oder sich dazu imstande fühlt, ist ohne Bedeutung, ebensowenig ob er die Drohung ernst meint, es genügt, daß der Genotigte sie ernst nehmen". BGH 26, 309.

كما يثور التساؤل عن موقف الشخص الذي يرتكب فعل الخطف؟. فمن المقرر أن الخروج عن حدود الحق تجعله فعلا غير مشروع، وإذا كان للقائد الحق في الإقلاع بها جوا أو بحرا أو برا وقيادتها والسيطرة عليها، إلا أن هذا الحق مشروط بالتزام نطاقة، فإن خرج عليه صار فعلا غير مشروع، فضلا علي أن النص المجرم لم يستبعد قائد الوسيلة من نطاق تطبيقها، وإنما جاء نصها علي نحو عام يشمل قائدها وغيره، فهي ليست من الجرائم التي اشترط المشرع في الجاني صفة خاصة في فاعلها. بل أن وقع فعل الاختطاف من قائد الوسيلة يمكن أن يشكل ظرفا مشددا للجريمة.

وقد أتخذ المشرع المصري من محل الجريمة ظرفا مشددا للعقاب إذا كانت وسيلة النقل أو المنصة الثابتة تابعة للقوات المسلحة أو الشرطة، أو ارتكب الجاني عملا من أعمال العنف ضد شخص يتواجد في أي منها أو دمر الوسيلة أو المنصة الثابتة أو تسبب في إلحاق أضرار بها يترتب عليها تعطيلها عن العمل بشكل دائم أو مؤقت. كذلك وضع أجهزة أو مواد من شأنها إحداث التدمير أو الإضرار بالنفس أو المال أو تدمير أو تخرب منشآت أو مرافق خدمة وسائل النقل أو المقاومة بالقوة أو العنف السلطات العامة أثناء تأدية وظيفتها في استعادة الوسيلة أو المنصة من سيطرته أو منع هذه السلطات من أداء وظيفتها.

ويرى بعض الفقه^{٢١٢}، أن المشرع عندما أتخذ من ممارسة العنف ضد شخص يتواجد في أي من وسائل النقل أو دمر الوسيلة أو المنصة الثابتة أو تسبب في إلحاق أضرار بها يترتب عليها تعطيلها عن العمل بشكل دائم أو مؤقت. قد خلط بين السلوك الإجرامي الذي تقوم به الجريمة وبين الظرف المشدد لها، فإذا كان المشرع قد في الفعل الإجرامي الذي يقوم عليه الركن المادي للجريمة العنف، فكيف يتخذ من هذا العنف ظرفا مشددا إذا وقع علي المتواجدين بالوسيلة أو المنصة.

وبذلك يعد خلطا بين الظرف المشدد للجريمة واركائها^{٢١٣}، ذلك أن الجريمة لا يتصور وقوعها إلا باستخدام القوة أو العنف أو التهديد أو الترويع، لما يثيره استخدام هذه الوسائل من رعب وإرهاب في النفوس، الأمر الذي يشكل خطرا حقيقيا وعاما يجب الوقوف بشده في مواجهته والقسوة في العقاب مع من يقترب جريمته بهذه الوسائل .

فلا يمكن السيطرة علي أفراد الطاقم وإخضاعهم لإرادة الجاني في الغالب من الأحوال إلا إذا استخدم الجاني العنف. ويعنى ذلك أن الجريمة تفترض من بين أركانها العنف، ومن ثم فإن الجريمة لا يتصور وقوعها - إلا نادرا - بغير استعمال أحدها.

ولذلك فإن إعادة النص على القوة أو العنف أو التهديد أو الترويع هو من قبيل تحصيل الحاصل، ولا يضيف جديدا للجريمة، بل إنه يمكن القول بتحققها دائما في صورتها المشددة. حيث أن الجاني يستخدم

^{٢١٢} - د. مصطفى السعداوي: جرائم الارهاب الواقعة على وسائل النقل، دار العربي الحديث، ٢٠٢٠، ص ١٥٥

^{٢١٣} - Florian: Trattato di diritto penale, Parte generale, 4ed, Milano 1934, p. 380.

السلاح في هذه الطائفة من الجرائم، وقد اعتبرت محكمة النقض حمل السلاح ظرفا مشددا متوافرا ولو كان السلاح غير صالح للاستعمال وذلك لما يليق به مجرد حمله من رعب في نفس المجني عليه^{٢١٤}. ولا يشترط أن يقع العنف على أحد أفراد الطاقم، بل يكفي وقوع الإكراه على أي شخص حاول منع وقوع الجريمة أو القبض على الجاني أو من المتواجدين على الوسيلة أو المنصة.

ثم أن المشرع فيما أورده الفقرة الثانية اعتبر ارتكاب العمل على المنصة التابعة للقوات المسلحة أو الشرطة ظرفا مشددا في حد ذاته، فما هو الداعي لإعادة النص على العنف الواقع على الأفراد المتواجدين عليها أو منعهم من تأدية عملهم أو التدمير أو الإلتلاف أو الإضرار بها، إذا كان ارتكاب العمل عليها بذاته ظرفا مشددا.

ومن ناحية أخرى، أتخذ المشرع من مقاومة السلطات العامة بالقوة والعنف أثناء تأدية عملهم ظرفا مشددا، وهو ما يثير التساؤل، عن ماهية العنف الذي نص عليه المشرع باعتباره وسيلة لارتكاب الجريمة، وماهية العنف المنصوص عليه بوصفه ظرفا مشددا؟.

ثم أن المشرع قيد الجريمة بالغرض الإرهابي، والجريمة الإرهابية لا تقع إلا بالقوة أو العنف أو التهديد أو الترويع، للتمييز بينها وبين الجريمة المنصوص عليها بالمادة ٨٨ ع، ومن ثم لا يجوز له أن يتخذ من ذلك العنف ظرفا مشددا للجريمة، فالجريمة لا تقع ولا يتحقق إسنادها إلي الجاني إلا إذا ارتكب السلوك الإجرامي بوسائل العمل الإرهابي. وهذا ما جعل البعض من الفقه يصنف الإرهاب ضمن الفروع العسكرية، وذلك للأضرار الجسيمة التي يحدثها خصوصا في الأرواح^{٢١٥}. حتي أن العنف أصبح مفترضا في الجريمة الإرهابية، ومن ثم فلا يقبل أن يتخذ المشرع من العنف ظرفا مشددا للعقاب في الجرائم الإرهابية.

ثانيا: الركن المعنوي:

لم يكتفي المشرع بالقصد الجنائي العام بعنصرية العلم والإرادة لانعقاد الركن المعنوي للجريمة، بل أن أنه أشترط أن تتوافر لدى الجنائي قصدا خاص حدده المشرع، كأساس لانعقاد المسؤولية الجنائية عن الجريمة المنصوص عليها بالمادة ٢٤، وأعتبر منه معيارا للتمييز بين الجريمة المنصوص عليها، والجرائم العادية التي ينتفي فيها هذا الغرض، والتي تشكل جريمة معاقبا عليها وفق نصوص تجريميه مغايرة، وهو أن يستهدف الجاني بفعله غاية معينة هي تحقيق جريمة إرهابية. فليس مجرد استعمال القوة أو العنف أو

^{٢١٤} - الطعن ٢٥٩٣ لسنة ٣٣ ق، ١١/٣/١٩٦٣، مجموعة المبادئ القانونية النقض، ج ٣، ص ٦٤٦.

^{٢١٥} - E. David: Le terrorisme en droit international , Reflexion sur la definition et la repression de terrorisme, actes de colloque U L B , mars 1973, p. 125.

التهديد أو الترويع يكفي لاعتبارها جريمة إرهاب، وإنما يجب أن يكون غرض الجاني بفعله تحقيق جريمة إرهابية^{٢١٦}. باعتبارها النية التي يسعى إليها الجاني من ارتكابه للركن المادي^{٢١٧}.

ومن هنا، تكتمل للجريمة أركانها إذا اقترفها الجاني لغرض إرهابي، حتي ولو كان فعل الاستيلاء بطريق الخداع أو المكر، أو إذا وقعت الجريمة من قائد الطاقم ولو كان ذلك دون وسيلة من وسائل الإكراه التي نصت عليها المادة المؤتممة، طالما تحقق الغرض من الجريمة. ولمحكمة الموضوع حرية استخلاص هذا الغرض من وقائع الدعوي وظروفها، ولا يقيد المحكمة في ذلك أي قيد إلا أن يكون استنتاجها عند الإثبات أو النفي سائغا مقبولا^{٢١٨}، فللمحكمة أن تستخلص ومن جميع الوقائع والظروف مدى توافر القصد الجنائي في حدود سلطاتها الموضوعية، ولا يعيب الحكم عدم تحدته صراحة وعلى استقلال عن العلم باركان الجريمة ما دامت الوقائع كما أثبتها تفيد توافره لدى الجاني^{٢١٩}.

ويمكن إثبات القصد الجنائي الخاص بكل طرق الإثبات^{٢٢٠}، ولعل تقرير هذا الحكم في الفقه الجنائي مصدره الرغبة في ترك مسألة تقدير وتحقيق القصد الجنائي الخاص للقاضي ولكن يجب أن يرد بحكم الإدانة دليل سائغ وكاف على تحقق القصد الجنائي الخاص، ولا يكفي تحقق وثبوت القصد الجنائي العام في حكم الإدانة في القول بتحقيق وثبوت القصد الجنائي الخاص^{٢٢١}. وقد قضت محكمة النقض بأن: تقدير قيام القصد الجنائي من عدم تقديره من ظروف الدعوى أمر موضوعي^{٢٢٢}.

ثالثا: العقوبة.

فرض المشرع عقوبة السجن المشدد الذي لا تقل مدته عن عشر سنين لكل من استولي على وسيلة من وسائل النقل الجوي أو البري أو البحري أو النهري أو المنصات الثابتة التي يتم تثبيتها بشكل دائم في قاع البحر بغرض اكتشاف أو استغلال الموارد أو لأية أغراض اقتصادية أخرى.

- ^{٢١٦} - د. عبد المهيم بكر: إجراءات الأدلة الجنائية، ج ١، التفتيش، ط ١، ١٩٩٦-١٩٩٧، ص ١٥٠-١٥١. د. محمد عبد اللطيف: جريمة الإرهاب، دراسة مقارنة، ١٩٩٤، ص ٥٣. د. محمد بهجت مصطفى الجزار: الجرائم الإرهابية بين القانون الوضعي والشريعة الإسلامية في ضوء أحكام القضاء، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة الزقازيق، ٢٠٠٢، ص ٨٢.
- ^{٢١٧} - د. محمد زكي أبو عامر: قانون العقوبات، الجرائم المضرة بالمصلحة العامة، دار المطبوعات الجامعية، ص ٧٧.
- ^{٢١٨} - د. رؤوف عبيد: جرائم التزييف والتزوير، مطبعة النهضة الجديدة، ١٩٧٨، ص ٢٤.
- ^{٢١٩} - نقض ١١/١١/١٩٦٣ م، مجموعة أحكام النقض، س ١٤، رقم ١٤٣، ص ٧٩٥.
- ^{٢٢٠} - د. أحمد فتحي سرور: الوسيط في قانون العقوبات - القسم الخاص، الجرائم المضرة بالمصلحة العامة، جرائم الأشخاص، دار النهضة العربية ١٩٧٩، ط ٣، ص ٣٧٣، فقرة ٣٤٢.
- ^{٢٢١} - د. عبد الرحيم صدقي: التزييف والتزوير، دار النهضة العربية، ١٩٩٤، ص ٥٠.
- ^{٢٢٢} - نقض ٢/٢٨ / ١٩٨٥، المكتب الفني، س ٣٦، ص ٣١٥.

فإذا كانت وسيلة النقل أو المنصة الثابتة تابعة للقوات المسلحة أو الشرطة أو ارتكب الجاني عملاً من أعمال العنف ضد شخص يتواجد في أي منها، أو دمر الوسيلة أو المنصة الثابتة، أو تسبب في إلحاق أضرار بها يترتب عليها تعطيلها عن العمل بشكل دائم أو مؤقت. أو وضع في الوسيلة أو المنصة الثابتة أجهزة أو مواد من شأنها إحداث التدمير أو الإضرار بالنفس أو المال أو دمر أو خرب منشآت أو مرافق خدمة وسائل النقل أو قاوم بالقوة أو العنف السلطات العامة أثناء تأدية وظيفتها في استعادة الوسيلة أو المنصة الثابتة من سيطرته أو لمنع هذه السلطات من أداء وظيفتها تكون العقوبة السجن المؤبد.

فإذا ترتب علي الفعل الإجرامي وفاة شخص تكون العقوبة الإعدام. وقد أتخذ المشرع من جسامه النتيجة الإجرامية معياراً للتشديد.

المبحث الرابع

جرائم الإرهاب الواقعة على المنصات الثابتة

المنشأة لأغراض اقتصادية

تمهيد وتقسيم:

يمثل الإرهاب بوجه عام خطرا كبيرا على السلم و الأمن و الاستقرار على المستوى الدولي، فهو كارثة تهدد جميع أنحاء البلدان و الشعوب و تتطلب دائما ردا عالميا و إقليميا، و وضع حد كبير ردا على حوادث أو أساليب أو تهديدات إرهابية محددة تشمل أعمال اختطاف الطائرات و أعمال تخريب الطيران المدني و أعمال العنف في المطارات و الأعمال الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية و الأعمال الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة المنشأة لأغراض الاقتصادية في الجرف القاري و غيرها من الأعمال غير المشروعة و أعمال خطف الرهائن و أعمال التفجيرات الارهابية و أعمال تمويل ارتكاب الأعمال الارهابية و تمويل المنظمات الإرهابية.

أولاً: ماهية المنصات الثابتة المنشأة لغرض اقتصادي:

يشير تعبير " المنصة الثابتة"^{٢٢٣} إلى جزيرة اصطناعية^{٢٢٤} ، أو منشأة ، أو هيكل مما قد ثبت تثبيتاً دائماً بقاع البحر بغرض استكشاف أو استغلال الموارد أو لأية أغراض اقتصادية أخرى، ويشمل الأمر أيضاً المنصات العائمة المنشأة لذات الغرض كمنصات النفط^{٢٢٥}.

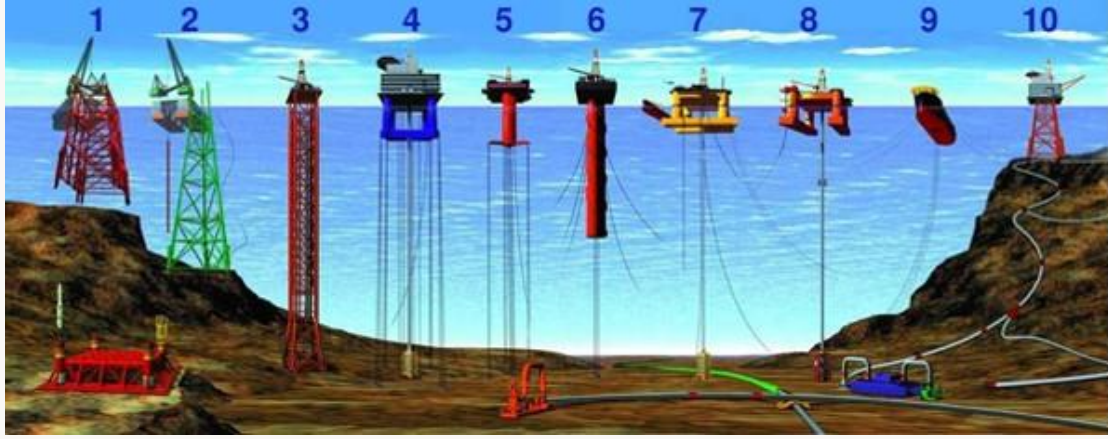
وهناك أنواع من المنصات، أشهرها المنصات الثابتة، وتقوم على أعمدة خرسانية أو معدنية مبنية على قاع البحر، مثل رقم ١، ٢، و ٣ أدناه شكل رقم (١)، والمنصات شبه العائمة لها قواعد ضخمة تنزل إلى أعماق معينة، ثم تربط المنصة بحبال ضخمة مصنعة خصيصاً لربط المنصة بقاع البحر، لكنها عائمة ومرنة ويمكن نقلها من مكان لآخر، وهذا مثل المنصات من ٤ إلى ٨ أدناه.. وهناك منصات عائمة تماماً

^{٢٢٣} - والمنصة عبارة عن قرية في جزيرة صغيرة تحتوي على كل ما يحتاجه العمال من آلات ومعدات وسكن وطعام وشراب ومولدات الكهرباء، ويجري نقل العمال وما يحتاجونه بطائرات مروحية أو بالقوارب إذا كانت المسافات قصيرة، ولابد هنا من التفريق بين منصات الحفر ومنصات الإنتاج والتخزين ، هذه المنصات مبنية على أرجل من الخرسانة أو الصلب، أو كلاهما، مثبتة مباشرة في قاع البحر، داعمة سطح بفرغ لبريمات الحفر، منشآت الإنتاج وتكنات الطاقم. مثل تلك المنصات، بحكم عدم قابليتهم للتحريك، يصمموا للاستخدام بعيد المدى (على سبيل المثال، منصة هايرنيا). وتستخدم أنواع مختلفة من المنشآت، قميص الصلب، قيسونات خرسانية، صلبة طافية وحتى خرسانية طافية. قمصان الصلب Steel jackets هي مقاطع رأسية مصنوعة من أعضاء صلب أنبوبية، وعادة ما يخزقوا في قاع البحر. منشآت القيسونات الخرسانية، التي كان رائدها مفهوم كونديب Condeep ، كثيراً ما تضم تخزين للنفط في خزانات تحت سطح البحر، وتلك الخزانات كثيراً ما تستخدم في المساعدة على الطفو، مما لهم أن يتم إنشاؤهم بالقرب من الساحل (الفيوردات النرويجية والألسنة البحرية الاسكتلندية يشيع استخدامهم لأنهم محميون وذوو عمق كافي) ثم يعموموا إلى موقعهم النهائي حيث يتم إغراقهم إلى قاع البحر. المنصات الثابتة تمتازوا بجداولها الاقتصادية للتركيب في أعماق مياه حتى نحو ١,٧٠٠ قدم (٥٢٠ م).

^{٢٢٤} - الجزر الاصطناعية هي جزر يصنعها الإنسان، من دون التشكل بوسائل طبيعية. يكون إنشاؤها بتوسيع جزر موجودة، وتبنى على قواعد الشعاب المرجانية الموجودة، أو دمج عدة جزر طبيعية في جزيرة أكبر. يمكن أن تنشأ الجزر الاصطناعية عن طريق توسيع الجزر الصغيرة الموجودة أصلاً، القائمة على الجزر المرجانية، أو دمج عدد من الجزر الطبيعية الصغيرة لتشكيل جزيرة أكبر. تعتبر دبي موطن لبعض أكبر مجمعات الجزر الاصطناعية في العالم، بما فيها مشاريع جزر النخيل الثلاثة و واجهة دبي و العالم البحرية، وستكون الأخيرة الأكبر من حيث المساحة.

^{٢٢٥} - منصة النفط oil platform ، أو المنصة الساحلية ويطلق عليها خطأ أحياناً رافعة نفط، هي بناء ضخم يحتوي على مرافق حفر، لاستخلاص ومعالجة النفط والغاز الطبيعي، وللتخزين المؤقت للمنتج حتى يتم توصيله للشاطئ حيث تجرى عمليات التكرير والتسويق. في أحيان كثيرة، تحتوي المنصات على مرافق لإسكان العمال. حسب الاحتياجات، قد تكون المنصات ثابتة في قاع المحيط، أو تتكون من مجموعة جزر صناعية، أو يمكن أن تكون عائمة. و يمكن أيضاً أن يتم توصيل الآبار المغمورة بالمنصة عن طريق الخطوط العائمة وumbilical connections؛ وقد تتكون تلك الآبار المغمورة من آبار مفردة أو مركز يتشعب منه آبار متعددة.

دون ربط، مثل رقم ٩.، وهناك منصات تبنى في قاع البحر أو المحيط، ثم توصل منصات مثبتة في أماكن ضحلة، مثل رقم ١٠.^{٢٢٦}



شكل رقم (١)



شكل رقم (٢)

منصة هايبيرنيا في كندا - أكبر منصة نفطية في العالم

^{٢٢٦} - أنس الحجي: ماهي المنصات النفطية؟ مقال على الانترنت منشور بتاريخ ٢٢ مارس ٢٠٢١

<https://attaqa.net/2021/03/22/%D9%85%D8%A7%D9%87%D9%8A-%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%86%D8%B5%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%84%D9%86%D9%81%D8%B7%D9%8A%D8%A9%D8%9F/>

إلى جانب الفرص التي ينشئها الكشف عن مخزونات الغاز والنفط في البحر والاحتمالات الكامنة في استخراجه، يوجد خطر أمني كبير على منصات التتقيب. فهذه المنصات الموجودة في عرض البحر بعيدة عن شواطئ الدول (يوجد بعضها على بعد أكثر من ١٠٠ كم عن الساحل)، قد تكون هدفا للهجمات الإرهابية وغيرها. وقد يكون لهذه الهجمات آثار شديدة على الدول ربتها تتجاوز إزهاق حياة (عشرات الأفراد من فريق العمل الذي يعمل على مثل تلك المنصة). فعلى سبيل المثال وعلى الصعيد الاقتصادي قد تبلغ كلفة إعادة ترميم منصة أصيبت مئات ملايين الدولارات، وينبغي أن يضاف إلى ذلك الضرر الاقتصادي الذي يحدثه وقف استخراج الغاز - على سبيل المثال - لمدة إلى أن يعاد بناء البنى التحتية، وقد يكون لهذا الهجوم آثار شديدة أيضا في الصعيد الاستراتيجي فهو قد يحث ضررا شديدا بتزويد دولة ما بالطاقة بسبب الاعتماد على الغاز الطبيعي لاستخراج الطاقة التي يتوقع أن تزيد على مر الزمن أيضا.

وتتبع مثل تلك التحديات التي ستضطر الدول صاحب تلك لمنصة الثابتة أو المنشأة للأغراض الاقتصادية إلى مواجهتها في الجانب الأمني وهو حماية المنصات لا من بعدها فقط عن سواحلها، بل تكمن أيضا في حقيقة أن المنصات موجودة في منطقة صلاحيات لبعض الدول فيها من جهة القانون الدولي، محدودة مقتصرة في الأساس على الحق في استغلال الموارد الطبيعية، فليس الحديث عن السيادة فقط، فعلى سبيل المثال لا يمكن في هذه المناطق منع الحد من الملاحة أو الطيران، ولا يمكن أن يطلب إلى سفن تمر فيها الكشف عن هويتها وما أشبه. وينشئ هذا الواقع تحديا كبيرا للقوات الأمنية ولاسيما مواجهة سفن لا توجد معلومات استخباراتية سابقة عن مشاركتها في نشاط معاد.

ثانيا: التحديات التي تهدد وجود واستمرارية المنصات الثابتة:

إن مجموع التحديات التي تتعرض لها المنصات الثابتة واسع ويشمل تهديد قوارب مفخخة، وصواريخ بر - بحر وصواريخ جوية موجهة، وعمليات تخريب تحت البحر وما أشبه. ولا تتعرض المنصات نفسها للتهديدات بل بنى تحتية مصاحبة أيضا مثل أنابيب تحت البحر وسفن مساعدة وغير ذلك، و ترجع صلاحيات مواجهة تهديدات للمنصات البحرية، في الأساس إلى ثلاثة أقسام في القانون الدولي وهي: (أحكام البحر، وأحكام الدفاع عن النفس وأحكام القتال في البحر). ونستعرض فيما يلي المصطلحات والمبادئ الأساسية في كل واحد من الأقسام التي لها صلة بحماية المنصات من هجمات إرهابية.

أ: احكام البحر:

تنظم أحكام البحر تنظيمًا واسعًا الصلاحيات والواجبات القانونية التي تنطبق على عمل الدول في البحر، وهذه الأحكام التي يقوم بعضها على أعراف قديمة قد ثبتت اليوم في القانون الدولي العرفي وفي عدد من المواثيق الدولية في مقدمتها الوثيقة البحرية من سنة ١٩٨٢ والتي سنسميها فيما بعد (الوثيقة البحرية)^{٢٢٧}.

تقر أحكام البحر مبدأين أساسيين لهما صلة بشأننا:

الأول: هو سيادة دولة العلم، وعلى حسب هذا المبدأ تعد قطعة بحرية ما تحت سيادة الدولة التي سجلت فيها (دولة العلم). وللدولة العلم سلطة قانونية خاصة متعلقة بالقطع البحرية التي ترفع علمها ما عدا حالات محددة تنظمها الوثيقة البحرية. أي أن دولة العلم وحدها لها السلطة أن تستعمل صلاحيات سيادية على قطعها البحرية.

والمبدأ الثاني: هو حرية الملاحة^{٢٢٨}، فعلى حسب هذا المبدأ تتمتع القطع البحرية من الدول جميعًا بحرية حركة كاملة في البحر المفتوح، ولا يمكن المس بحرية الملاحة إلا في حالات شاذة يعترف بها القانون الدولي، فالمس بحرية ملاحية قطعة بحرية دون صلاحية صريحة في القانون الدولي ودون صلاحية دولة العلم قد يعتبر عدوانًا على سيادة دولة العلم، وقد ينشأ في حالات كثيرة توتر بين حرية الملاحة والحاجات الأمنية لدولة ما.

فعلى سبيل المثال قد توقف دولة ما قطعة بحرية في عرض البحر أو تحد من الملاحة في مناطق توجد فيها أملاكها الاستراتيجية مثل منصات التنقيب مثلاً كي تحمي حاجاتها الأمنية، وإذا تجاوزنا الواجب القانوني وهو احترام حرية الملاحة - كما ذكر آنفاً - فإن الحديث عن مبدأ شديد الأهمية قد تكون لأضعافه معان استراتيجية واقتصادية خطيرة ولاسيما بالنسبة لبعض الدول إذ تمر مسارات ملاحتها بالقرب من دول ذات مصالح ومعادية. على أساس المبادئ العامة المذكورة آنفاً، فأحكام البحر تعطي صلاحيات وحقوقاً مختلفة للدول بحسب المنطقة الجغرافية المتحدث عنها. وسنقف فيما يلي على المناطق البحرية الأساسية التي لها صلة بالمبحث الحالي.

^{٢٢٧} - مذكرات البحارة عن الخدمة في غواصة. رئيس ضابط الصف الشمالي فيكتور بوزيف. ذكريات الخدمة. وفي المنظار - الدببة القطبية - <https://ief-usfeu.ru/ar/vospominaniya-moryakov-o-sluzhbe-na-podvodnoi-lodke-glavstarshina-severnogo-flota/>

^{٢٢٨} - راجع في ذلك : وليد بطار، القانون الدولي العام ، المؤسسة الجامعية ، ٢٠٠٢، ص ٣٢٩، أحمد محمد رفعت ، القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة، ١٩٩٩م، ص ٣١٩. المجلة المصرية للدراسات القانونية و الاقتصادية ، العدد ١٥ عام ٢٠٢٠ ، ص ٣٢٣.

إن المياه الإقليمية^{٢٢٩} لدولة ما تمتد إلى مسافة ١٢ ميلا بحريا عن سواحلها. وللدولة صلاحيات سيادية واسعة في مياهها الإقليمية منها صلاحية فرض قيود على الملاحة من أجل الأمن والأمان. ومع ذلك فإن الدولة ملزمة بأن تمكن من "مرور بريء" لكل قطعة بحرية من دول أخرى في مياهها الإقليمية، أي مرور لا يعرض أمن الدولة أو سلامتها أو نظامها للخطر^{٢٣٠}.

والمنطقة الاقتصادية الحصرية لدولة ما هي المنطقة المجاورة لمياهها الإقليمية، والتي تمتد إلى مسافة ٢٠٠ ميل عن الساحل. والدول التي لها مناطق اقتصادية حصرية متجاورة تحتاج إلى رسم حدود المناطق باتفاق. وللدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الحصرية الحق وحدها في استغلال الموارد الطبيعية الموجودة في البحر (صيد الأسماك)، وفي الأرض وتحت الأرض، ولها صلاحيات وحدها لإجراء بحوث علمية في هذه المناطق. وبفضل هذا الحق يحق للدولة الساحلية وحدها أن تنشئ منصات تنقيب لاستخراج الغاز والنفط^{٢٣١}.

إن سيادة دولة ما في المنطقة الاقتصادية الحصرية محدودة في مجال استغلال الموارد الطبيعية والبحث العلمي، فعلى سبيل المثال تتمتع القطع البحرية والطائرات من كل الدول بحرية الملاحة وحرية الطيران في المنطقة الاقتصادية الحصرية لدولة ما، وتقضي المادة ٥٦ من الوثيقة البحرية في هذا الشأن

^{٢٢٩} - المياه الإقليمية مناطق مياه البحار والمحيطات التي تمتلك دولة ما حق السيادة عليها. وتتضمن هذه الحقوق: التحكم في الصيد، والملاحة، والشحن البحري، علاوة على استثمار المصادر البحرية، واستغلال الثروات المائية الطبيعية الموجودة فيها. معظم الدول المائة والعشرين التي لها حدود على البحار قد حددت ما بين ١٢ ميلا بحريا إلى عدة أميال بحرية مياهها الإقليمية لبلدانها. وتتضمن المياه الإقليمية لبلد ما: مياهه الداخلية وبحاره الإقليمية. وتتضمن المياه الداخلية: البحيرات، والأنهار والمياه التي تشتمل عليها المناطق الساحلية والخلجان. ويقع البحر الإقليمي لبلد ما وراء شاطئه، أو وراء حدود مياهه الداخلية. كما أن المياه الإقليمية تابعة لاتفاقيات الحدود الدولية بحيث أن لكل دولة عدة أميال تبعد عن شواطئها وتكون هذا الاميال تحت السيادة للدولة وهذا الاميال محددة ومعلومة حسب الاتفاقيات

EAUX TERRITORIALES:

<https://web.archive.org/web/20190725072409/https://www.universalis.fr/encyclopedie/eaux-territoriales/>

Territorial waters:

<https://web.archive.org/web/20200401155008/http://vocabularies.unesco.org/browser/thesaurus/en/page/?uri=http://vocabularies.unesco.org/thesaurus/concept1892>

^{٢٣٠} - المجلة المصرية للدراسات القانونية و الاقتصادية، العدد ١٥ / ٢٠٢٠، مرجع سابق، ص ٣٢٣ - ٣٣٠، راجع في نظام المرور البريء في الملاحة الدولية، أحمد عبدالصبور، المجلة القانونية الاقتصادية، عام ٢٠٢٠، ص ٣١٥ ومابعد، القانون الدولي، إبراهيم العناني، ص ٣٣، محمد سامي، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، عام ٢٠٠٢، ص ٤١٢.

^{٢٣١} - محمد سامي، القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص ٤١٢

أنه يطلب إلى الدولة الساحلية وإلى الدول الأخرى أن تظهر "اعتباراً مناسباً" للحقوق المتبادلة بينها (الحقوق الاقتصادية للدولة الساحلية في مقابل حرية الملاحة والطيران للدول الأخرى). وتخضع القطع البحرية التي تبخر في المنطقة الاقتصادية الحصرية لدولة أخرى لسيادة الدولة التي هي مسجلة فيها (دولة العلم)، ما عدا جوانب مختارة تتعلق بالحقوق الحصرية للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الحصرية مثل استعمال صلاحيات فرض القانون في مجال صيد الأسماك^{٢٣٢}.

وشمة منطقة بحرية أخرى هي "حافة القارة". وتمتد هذه المنطقة حتى طرف حافة القارة أو إلى مسافة ٢٠٠ ميل بحري من الساحل (الأبعد بين الاثنين). وكما هي الحال مع المنطقة الاقتصادية الحصرية (التي يلامس أكثرها في أكثر الحالات حافة القارة) تتمتع الدولة الساحلية بصلاحيات حصرية لاستغلال الموارد الطبيعية في الأرض وتحت الأرض في حافة القارة أيضاً. وكذلك تتمتع قطع بحرية وطائرات من العالم كله بحرية ملاحة وحرية طيران في حافة القارة. لكن الحقوق في حافة القارة بخلاف الحال في المنطقة الاقتصادية الحصرية لا تنطبق على صيد السمك. ويصح البحث التالي في صلاحيات حماية المنصات في المنطقة الاقتصادية الحصرية على حافة القارة أيضاً^{٢٣٣}.

إن أعالي البحار هي منطقة مكونة من المساحة البحرية التي ليست هي منطقة اقتصادية حصرية أو مياها إقليمية لأية دولة. وتتمتع كل الدول في هذه المنطقة بحرية الملاحة وحرية الطيران بلا تشويش. وتخضع القطع البحرية الموجودة في أعالي البحار لسلطة القضاء الحصرية لدولة العلم^{٢٣٤}.

ب: أحكام الدفاع عن النفس:

يمكن الحق في الدفاع عن النفس المثبت في المادة ٥١ من ميثاق الأمم المتحدة^{٢٣٥}، يمكن الدولة من أن تستعمل القوة رداً على هجوم مسلح عليها، وهذه الصلاحية شاذة عن الحظر العام لاستعمال القوة بين الدول الثابت بالمادة ٢ (٤) من ميثاق الأمم المتحدة. وعلى الرغم من أن مبدأ الدفاع عن النفس تناول بصورة تقليدية استعمال القوة رداً على هجوم تقوم به دولة ما، فإن سلوك الدول في العقود الأخيرة يدل على أنه يمكن الاعتماد على الحق في الدفاع عن النفس في الرد على اعتداءات مسلحة تقوم بها لاعتبات ليست دولاً ومنها منظمات إرهابية. وعلى الرغم من أنه يوجد مع ذلك من يزعمون أن قصد صياغة المادة ٥١ من

^{٢٣٢} - راجع في ذلك أيضاً المواد من ٦٠ إلى ٦٢

^{٢٣٣} - بيان و توضيح القوانين المتعلقة بأنظمة الحفظ و الإدارة المادة ٦٢ من اتفاقية البحار عام ١٩٨٢م

^{٢٣٤} - المواد ٦٢، ٧٥، ٧٣، ٦٩، ٦٤، ٦٣، اتفاقية البحار الدولية عام ١٩٨٢، و المواد ٨٧ وما بعدها، و المواد (١٠٠ - ١٠١ -

(١٠٢)

ابراهيم خليفة: القانون الدولي العام، دار المطبوعا الجامعية، الاسكندرية، ٢٠٢، ص ٣٣٦ وما بعدها

^{٢٣٥} - ميثاق الأمم المتحدة (النص الكامل) <https://www.un.org/ar/about-us/un-charter/full-text>

ميثاق الأمم المتحدة كان تنظيم رد الدولة على الهجوم عليها بعد وقوعه، فان القانون الدولي يعترف اليوم أيضا بحق الدولة في استعمال القوة لمنع الهجوم عليها الذي يتوقع أن يقع في فترة قريبة. بحسب الحق في الدفاع عن النفس، يجب أن يفي استعمال القوة بثلاثة شروط مجتمعة وهي: الضرورة، والتناسب، والقرب الزمني. فعلى حسب شرط الضرورة ينبغي قبل استعمال القوة استنفاد استعمال الوسائل غير العنيفة لإحباط الهجوم إذا كان استعمال هذه الخطوات ممكنا في ظروف القضية، وبحسب شرط التناسب ينبغي أن يحدد مقدار القوة المستعملة في الضرورة بحسب الظروف لصد الهجوم أو منع هجمات أخرى، ويتعلق شرط القرب الزمني بتهديدات لم تتحقق بعد، وعلى حسب هذا الشرط يمكن استعمال القوة فقط لإحباط هجوم يتوقع أن يحدث في وقت وشيك.

ج: أحكام الحرب في البحر:

تنظم أحكام الحرب في البحر الصلاحيات الممنوحة للدول التي هي أطراف في مواجهة مسلحة بالنسبة للعمليات الحربية في البحر، وقد تطورت تلك الأحكام في الأساس في القانون الدولي العرفي ولم تحظ بتنظيم بميثاق دولي ملزم، ويجمع كثير من المبادئ السلوكية في هذا المجال مع تجديدات واتجاهات حالية في مرشد سان ريمو في شأن القانون الدولي في سنة ١٩٩٤ الذي ينطبق على مواجهات مسلحة في البحر (فيما يلي - مرشد سان ريمو). وننبه على أن أحكام الحرب في البحر تطور أكثرها بسبب مواجهات مسلحة بين الدول لكن يحق للدولة أن تستعمل صلاحيات ما صدورا عن هذه الأحكام حتى في المواجهات بينها وبين جهات ليست دولا كمنظمات إرهابية.

إن الدولة التي هي طرف في مواجهة مسلحة يحق لها أن تفرض قيودا ما على الملاحة لا يحق لها أن تفرضها وقت السلم، وأن تستخدم القوة أيضا على قطع بحرية تعتدي على هذه المبادئ. فنذكر أن إسرائيل منذ تشرين الأول ٢٠٠٠ كانت في مواجهة مسلحة مستمرة مع المنظمات الفلسطينية وفي مقدمتها حماس، بل إنها تستخدم خطوات صدورا عن أحكام الحرب في البحر في نطاق هذه المواجهة. ويبدو أنه يمكن القول أن إسرائيل في مواجهة مسلحة مستمرة مع منظمة حزب الله أيضا^{٢٣٦}.

^{٢٣٦} - لإسرائيل صلاحيات واسعة لمواجهة سيناريو تلاحظ فيه قطاعا بحرية محددة تخطط لضرب منصات تنقيبها. وقد تعتمد هذه الملاحظة على معلومات استخبارية سابقة أو على ملاحظة نية معادية لقطع بحرية ووسائل لتنفيذها (كملاحظة وسائل قتالية فوق قطع بحرية تسلك سلوكا مهددا قرب المنصات). وفي هذه الأحوال تستطيع إسرائيل أن تتجه بحسب الأحكام البحرية إلى دولة علم القطع البحرية وأن تطلب أن تستعمل هذه الأخيرة صلاحياتها عليها كي تحبط الهجوم. لكن يبدو أن الرد القانوني على تهديدات من هذا النوع التي توجب إزالتها عملا سريعا موجودا على الخصوص في أحكام الدفاع عن النفس وأحكام الحرب.

من جهة أحكام الدفاع عن النفس، يحق لدولة ما أن تستعمل القوة على قطعة بحرية يرى منها تهديد مؤكد للمنصات، ويجب عليها كي تستطيع أن تفعل ذلك أن تحدد أنه توجد نية استعمال القطعة البحرية للهجوم على المنصات في المدة القريبة. وتضطر كذلك إلى استنفاد وسائل دون استعمال القوة لإحباط الهجوم إذا كانت تلك الخطوات ممكنة في ظروف القضية، ومن الأمثلة على هذه الخطوة التوجه إلى دولة العلم أو إلى دولة الميناء الذي ستخرج منه القطعة البحرية طالبة أن تستخدم صلاحياتها لإحباط الهجوم (كمنع خروج القطعة البحرية من الميناء). وإذا استعملت القوة آخر الأمر على القطعة البحرية فعليها أن تثبت لمبدأ التناسب، فإذا أمكن على سبيل المثال إزالة التهديد بالسيطرة على القطعة البحرية المهددة بدل إطلاق النار عليها لإغراقها فإنه ينبغي تفضيل البديل الأول بشرط ألا يعرض القوات لخطر كبير.

إن أحكام الحرب قد تمنح للدول صلاحيات أوسع بالنسبة لقطع بحرية لجهة إسرائيل - مثلاً - في مواجهة مسلحة معها (مثل حماس أو حزب الله). فوفقاً لأحكام الحرب، تكون القطعة البحرية المستخدمة في نشاط ذي صفة عسكرية (كأن تحمل وسائل قتالية أو مقاتلين يمكن أن ينسبوا إلى جهة هي هدف عسكري). وبحسب ذلك يحق لإسرائيل أن تهجم على هذه القطعة البحرية بغرض إزالة التهديد. إن المهمة المترتبة، وهي حماية المنصات من تهديدات عامة، لا يمكن أن تحصر في قطع بحرية محددة، تخلق تحدياً عظيماً، ومن جملة أسباب ذلك القيود المفروضة على صلاحيات الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الحصرية.

ثالثاً: إيجاد مناطق آمنة حول المنصات بفضل الأحكام البحرية:

إن الأحكام البحرية تتيح للدولة صلاحية أن تحدد "مناطق أمن" حول منصات تنقيبها الموجودة في المنطقة الاقتصادية الحصرية، وأن تستعمل "خطوات ملائمة" كي تضمن أمن المنصة وسفن التوجيه في المنطقة. وتكمن الصعوبة في الاعتماد على مناطق الأمن هذه لحماية المنصات من الهجمات في مساحة المناطق الكبيرة، فعلى حسب المادة ٦٠ (٥) من الوثيقة البحرية لا يزيد عرض منطقة أمن على ٥٠٠ متر. فإن عرض ٥٠٠ متر يحد جداً من إمكان مواجهة تهديدات إرهابية للمنصات بصورة فعالة.

عرضت صلاحية إعلان مناطق امن حول المنصات وتحديد سعتها أيضاً أول مرة في وثيقة حافة القارة في ١٩٥٨، ويبين البحث في الإجراء الذي سبق صوغ الوثيقة أن اختيار عرض ٥٠٠ متر كان تعسفياً جداً فقد تمت استعارة هذا الحد من مقاييس الدول لحماية منشآت برية للتنقيب عن النفط من حرائق كانت مستعملة في ذلك الوقت. وبعبارة أخرى لم تكن أمام أعين من صاغ الوثيقة الأخطار الأمنية المتعلقة باستعمال منصات في منطقة تتحرك فيها قطع بحرية ذات سرعات وأحجام مختلفة، ويجوز لنا أن نذكر

أنهم لم يفكروا في الأخطار التي تتعرض لها منصات التنقيب بسبب الإرهاب البحري وهذا تهديد نشأ بعد صوغ الوثيقة ببضعة عقود.

أثيرت قضية مساحة المناطق الآمنة حول المنصات لتناقش في سبعينيات القرن العشرين في إطار التفاوض في صوغ الوثيقة البحرية. وفي أثناء التفاوض كانت ثمة دول زعمت أن عرض ٥٠٠ متر غير كاف لمواجهة الأخطار الأمنية الحديثة التي تتعرض لها منصات التنقيب ولا سيما خطر التصادم بين قطع بحرية كبيرة سريعة والمنصات. واقترحت هذه الدول أنه بدل ذكر قطر أقصى يبلغ ٥٠٠ متر أن تمنح الوثيقة الدولة الساحلية التقدير لمساحة المناطق الأمنية مع الخضوع لمبادئ المنطق. لكن الخشية من أن يفتح ترك التقدير في هذه المسألة للدول بابا لاستغلال سيء ويفضي في واقع الأمر إلى فرض قيود كثيرة على حرية الملاحة في المنطقة الاقتصادية الحصرية أفضت إلى الأخذ بقيد ٥٠٠ المتر في الوثيقة البحرية أيضا. وعلى الرغم مما ذكر آنفا وللرد على المخاوف التي ذكرت في شأن القدرة على منع حوادث بواسطة مناطق أمنية تبلغ ٥٠٠ متر، ترك صياغة الوثيقة منفذا لتحديد مناطق أمن أوسع بشرط أن توصي منظمة الملاحة الدولية (أي.إم.أو) بذلك.

ومنذ سريان مفعول الوثيقة البحرية توجه عدد من الدول إلى منظمة الملاحة الدولية وطلبت موافقتها على تحديد مناطق امن أوسع من ٥٠٠ متر. ومن الأمثلة البارزة على ذلك توجه البرازيل إلى المنظمة في ٢٠٠٧. وقد زعمت البرازيل في إطار طلبها أن العمل العادي لحط النفط وتحمله من منصات التنقيب يوجب وجود منطقة استعمال تبلغ ١٤٠٠ متر. وزعمت البرازيل أن مناطق أمن تبلغ ميلا إلى ميلين بحريين يمكن أن تساعد في مضاعفة كبيرة خشية الصدامات بين قطع بحرية والمنصات. ورفض طلب البرازيل - مثل طلبات مشابهة قدمت إلى منظمة الملاحة الدولية منذ ١٩٨٢ - بالادعاء العام أن المنظمة لم تقتنع بالحاجة إلى تحديد مناطق أمن أوسع. ويبدو أن الباعث على القرار هو الخوف الذي منع توسيع مناطق الأمن في إطار الوثيقة البحرية - الخوف من "خرق السد" - بصورة تفضي إلى فرض قيود شديدة على حرية الملاحة في المناطق الاقتصادية الحصرية. ونذكر أن المباحثات في هذا الشأن في منظمة الملاحة الدولية تناولت الجانب الأمني فقط. ويمكن تخمين أن طلبا إلى المنظمة أن توافق على زيادة مساحة مناطق الأمان لأسباب أمنية كمنع الإرهاب سيواجه صعوبات أشد بسبب التقديرات السياسية المشاركة على العموم في قرارات دولية في مواضيع من هذا النوع.

يلاحظ مما سبق، أن مناطق الأمان التي تبلغ ٥٠٠ متر فقط لا تلبي حاجة حماية المنصات من الهجمات الإرهابية مثل التصادم بقارب مفخخ. ولإثبات ذلك نقول إن قطعة بحرية تسير بسرعة ٢٥ عقدة بحرية (٤٦ كيلومتر في الساعة) تجتاز منطقة أمان ٥٠٠ متر في أربعين ثانية. وذلك يترك لرجال الأمن على المنصة وقت رد محدودا جدا لإزالة التهديد. هذا إلى أن الوسائل القتالية الموجودة اليوم لدى المنظمات

الإرهابية مثل الصواريخ المضادة للدبابات تمكن من إصابة المنصة عن بعد يزيد على ٥٠٠ متر حتى دون دخول منطقة الأمان. إن الأحكام البحرية لا تقدم ردا فعالا لمواجهة التهديد على منصات التنقيب. أن استخدام القوة على القطع البحرية سواء أكان بحسب أحكام الدفاع عن النفس أو بحسب أحكام الحرب، يجب أن يتم على العموم خارج المياه الإقليمية لدول أجنبية للامتناع عن المس بسيادتها. وشروط الهجوم على قطع بحرية هو وجود معلومات سابقة عن مشاركتها في نشاط معاد. ويجب على الدول أن تتخذ خطوات لمضائلة الضرر العرضي المتوقع بالمدنيين أو بأمالك مدنية بسبب الهجوم وأن تمتنع عن الهجوم حينما يكون الضرر العارض مفرطاً إذا قيس بالفائدة العسكرية المتوقعة من الهجوم.

رابعاً: فرض قيود على الملاحة قرب المنصات:

حينما تلاحظ قطعة بحرية تقترب من منصة تنقيب مع وجود معلومات مؤكدة عن نية استخدامها للهجوم على المنصة في الوقت القريب، يمكن استعمال مقدر للقوة لإزالة التهديد. لكن لا تملك قوات الأمن في واقع الأمر دائماً معلومات سابقة عن النوايا المعادية لقطعة بحرية وعلى ذلك ولمنع الهجمات كما قلنا آنفاً توجد أهمية كبيرة للتعرف على التهديد في أسرع وقت ممكن قبل ذلك.

إن أحكام الدفاع عن النفس وأحكام الحرب تمكن من فرض قيود على الملاحة حتى في مدى يتجاوز ٥٠٠ متر عن المنصات لزيادة زمن الرد وتحسين القدرة على إحباط تهديداتها. ومع ذلك لا يمكن استعمال هذه الخطوات إلا في أوقات قصيرة ومع وجود ظروف غير عادية لقتال أو تهديد يتوقع أن يتحقق قريباً. وينبغي في استعمال هذه الصلاحيات الامتناع عن نشاط في المياه الإقليمية لدول ليست أطرافاً في القتال وأن يضاءل بقدر المستطاع تأثير العمليات في حرية ملاحة قطع بحرية أجنبية. وينبغي الأخذ في الحسبان كذلك إمكان أن استخدام الصلاحيات، حتى لو تم بمقتضى القواعد يمكن أن يثير انتقاداً دولياً للمس بحرية الملاحة.

خامساً: إنذار بمس متوقع بالمنصات:

إن أحكام الدفاع عن النفس كما قلنا آنفاً تمنح صلاحية فرض قيود مؤقتة على الملاحة وراء مسافة ٥٠٠ المتر، وذلك في سيناريو إنذار لهجوم متوقع على المنصات في المدة القريبة. والهدف من ذلك التمكن من التعرف على القطع البحرية المعادية في مرحلة مبكرة نسبياً على نحو يمكن من إحباط الهجوم. وقد تتبدى القيود بحظر عام على الملاحة في مدى أميال معدودة عن المنصات، واشتراط دخول هذه المنطقة بالتفتيش وما أشبه. وعلى كل حال يوجب استعمال هذه الصلاحية الوفاء بالشروط التي تنطبق على لزوم عملية دفاع عن النفس.

الشرط الأول: هو أن يكون التهديد الذي يمكن استعمال الخطوة لمواجهته متوقعا حدوثه في المدة القريبة. وعلى ذلك تكون القيود التي يمكن فرضها مؤقتة فقط.

والشرط الثاني: أن تثبت القيود المفروضة على الملاحة قرب المنصات ووسائل تطبيقها لمبدأ الضرورة. فعلى سبيل المثال إذا أمكن الاكتفاء بتعليق دخول المساحة ذات الصلة بالتفتيش بدل منع الدخول بإطلاق فينبغي تفضيل الإمكان الأول. ويجب على الدولة أيضا قبل أن تستعمل القوة على قطعة بحرية مريبة تعتدي على القيود أن تستعمل خطوات غير عنيفة كتحذير فعال وإطلاق نار في الهواء، والشرط الثالث هو أن تناسب الخطوات المستعملة التهديد الذي ترمي إلى إزالته. وعلى الدولة أيضا أن تضيق المساحة التي تستعمل القيود فيها إلى الحد الأدنى الضروري. ويجب كذلك أن تكون القوة المستعملة على قطعة بحرية محددة لتطبيق القيود مدرجة ومعقولة قياسا بالتهديد من تلك القطعة البحرية في ذلك الوقت. وينبغي آخر الأمر أن يتم العلم سلفا بفرض قيود من هذا النوع لتعلم ذلك الجهات التي قد تتأثر بها ومنها دول المنطقة وسلطات الموانئ والقطع البحرية التي تبحر في المنطقة.

ثمة طريقة أخرى لمواجهة إنذار عام بمس متوقع بالمنصات وهي صلاحية إجراء "زيارة وتفتيش" لقطع بحرية مريبة - وهذه صلاحية مصدرها أحكام الحرب. ويمكن استعمال هذه الصلاحية على قطع بحرية يوجد مبرر معقول للظن أنها تستعملها منظمة إرهابية، وفي الوقت الذي تلاحظ فيه قطعة بحرية كهذه يمكن وقفها لإجراء تفتيش على متنها. ويمكن استعمال هذه الصلاحية على مسافة كبيرة من المنصات بشرط أن يتم ذلك خارج المياه الإقليمية للدول التي ليست طرفا في القتال. وإذا عارضت القطعة البحرية المريبة التوقيف أو التمكين من إجراء التفتيش فيمكن استعمال القوة استعمالا مناسباً لفرض ذلك عليها.

كلما كانت الخطوات التي تستعملها الدولة أكثر تحديدا في الزمان والمكان، وكلما كان التهديد الذي توجه عليه أقرب وأقوى حسنت احتمالات أن تبرهن الدولة على أن فرض القيود واستعمال القوة لفرضها تمت بمقتضى القانون. وينبغي أن يؤخذ في الحسبان في هذا السياق أنه قد تنشأ صعوبة حقيقية لتسوية استعمال القوة على قطعة بحرية تعدت على القيود، ويتبين بعد ذلك أنها لم تكن لها صلة بالإرهاب. في هذه الحال تضطر الدولة إلى أن تبرهن للمجتمع الدولي على أنها معرضة لتهديد حقيقي وقريب وأن الوسائل التي استعملت ثبتت لشرطي الضرورة والتناسب. وقد تكون البرهنة على هذه الدعوى مركبة إذا انتبهنا إلى صعوبة الكشف عن المعلومات الاستخبارية التي اعتمد عليها إنذار من هذا القبيل.

سادسا: الحد من الملاحة في مناطق يجري فيها نشاط عملياتي بحري:

قد تمنح أحكام الحرب الدولة صلاحيات أخرى لفرض قيود على الملاحة قرب منصات التنقيب. وأحد الإمكانيات هو إعلان "منطقة حصرية" - وهي منطقة في البحر تخول جهة من جهات المواجهة

المسلحة أن تمنع دخول قطع بحرية إليها لضرورة عسكرية. وإن مسألة صلاحية الإعلان عن مناطق حصرية مختلف فيها بين الخبراء بالقانون الدولي.

ومع ذلك يعترف مرشد سان ريمو بقانونية هذه الخطوة بصفتها "وسيلة شاذة". وعلى حسب المرشد يخول طرف في مواجهة مسلحة يعلن عن منطقة حصرية أن يستعمل فرض القانون على قطع بحرية تتعدى القيود على الملاحة في المنطقة. ومن الأمثلة البارزة على استعمال هذه الصلاحية إعلان بريطانيا عن منطقة حصرية عرضها ٢٠٠ ميل بحري حول جزر فوكلاند في خلال المواجهة العسكرية التي تمت في المنطقة بينها وبين الأرجنتين في ١٩٨٢. وقد كان رد المجتمع الدولي على تلك الخطوة فاترا جدا^{٢٣٧}.

إن الإعلان عن منطقة حصرية يخضع لعدد من الشروط. الأول مساحة المنطقة وموقعها ومدة فرض القيود ووسائل الفرض المستعملة، كل ذلك يجب أن يناسب الضرورة العسكرية التي أعلنت المنطقة بسببها. ويمكن في الحقيقة استعمال القوة بصورة مناسبة لفرض القيود لكن مجرد دخول المنطقة ليس مبررا للهجوم على قطعة بحرية، والثاني أنه ينبغي أن تنقل إلى الدول التي ليست أطرافا في القتال رسالة تتضمن موعد استعمال المنطقة الحصرية وموقعها ومساحتها والوسائل المستعملة لفرض القانون، والثالث أنه ينبغي عدم منع الوصول الآمن الحر إلى موانئ هذه الدول. وينبغي كذلك إظهار "اعتبار مناسب" لحقوق تلك الدول في البحر مع تأكيد حرية الملاحة^{٢٣٨}.

يبدو على خلفية الاختلاف في قانونية "المناطق الحصرية" في القانون الدولي أن ظروف قتال فعال مهم فقط يمكن أن تسوغ استعمال هذه الصلاحية. ويحق للدولة إلى ذلك أن تفرض قيودا على الملاحة في المنطقة التي يجري فيها نشاط عملياتي بحري، أي المنطقة التي تجري فيها عمليات قتالية أو تعمل فيها قوات مقاتلة بالفعل. فإذا تعدت قطعة بحرية على القيود أمكن استعمال القوة بصورة مناسبة للسيطرة عليها بشرط ألا تكون القيود قد فرضت بصورة تعسفية. وعلى سبيل المثال إذا اضطر الجيش الإسرائيلي إلى القيام بعمل قتالي قرب المنصات فإنه يمكن فرض قيود على الملاحة حولها. ويمكن في هذا السياق إثارة زعم يرى أن النشاط العملياتي الذي يرمي إلى حماية منصات التنقيب من هجوم في ذروة قتال يسوغ في حد ذاته فرض قيود على الملاحة بفعل هذه الصلاحية^{٢٣٩}.

²³⁷ - Lawrence Freedman: The Official History of the Falklands Campaign: War and diplomacy, 2005, p.255

^{٢٣٨} - أندرو جيه كارزويل: تحويل المعاهدات إلى تكتيكات في العمليات العسكرية، القانون الدولي الانساني في النزاعات المسلحة المعاصرة، اللجنة الدولية للصليب الأحمر، ٢٠١٩، ص ١٠٥.

^{٢٣٩} - جيمس كروفورد: المواد المتعلقة بمسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دوليا الأمم المتحدة، ٢٠١٧، ص ١٢

سابعا: فرض قيود بفعل أحكام الحرب وأحكام الدفاع عن النفس:

إن أحكام الحرب وأحكام الدفاع عن النفس قد تتيح في الحقيقة وسائل قانونية أخرى لحماية منصات التنقيب من الهجمات الإرهابية. لكن الحديث عن وسائل محدودة تناسب في الأساس مواجهة سيناريوهات يوجد فيها إنذار بهجوم أو حينما يجري قتال بالفعل يؤثر في محيط المنصات القريب. ولا تتيح مصادر هذه الصلاحية حلا حقيقيا للمهمة العادية وهي حماية المنصات حينما لا يوجد إنذار أو عمل قتالي في المنطقة. ليس قانون حماية منصات التنقيب من الهجمات الإرهابية تحديا لدولة بعينها وحدها، إن الرد القانوني الكامل على تهديد المنصات يوجب تعاوننا دوليا على تعديل الوثيقة البحرية تعديلا يمكن من تحديد مناطق أمان أوسع من ٥٠٠ متر أو صوغ توصيات إلى منظمة الملاحة العالمية في ذلك الشأن (بحسب الصلاحية الممنوحة لها في الوثيقة البحرية)، تسمح بزيادة مساحة مناطق الأمان. ولما كان هذا الحل لا يتوقع أن يتحقق في المدى القريب فإن دولا مثل إسرائيل تحتاج إلى أن تجد حولا عملية لحماية المنصات مع الأخذ في الحسبان قدرتها المحدودة على التشويش على الملاحة في المناطق وراء ٥٠٠ متر عن المنصات.

ويمكن مع الوسائل التقنية لتحديد التهديدات بصورة مبكرة، أن تستعمل تقنيات "لينة" لتقدير الخطر المحتمل من قطع بحرية تبجر بالقرب من المنصات. ومن الأمثلة على هذه التقنية مساءلة القطع البحرية التي تقترب إلى مسافة ما من المنصات وفي إطار هذه المساءلة التي يمكن أن تتم من قطعة بحرية أو وسيلة طيران أو من المنصة نفسها يمكن أن يطلب إلى القطعة البحرية أن تقدم بواسطة جهاز الاتصال معلومات تمكن من تحديد مقدار التهديد المحتمل منها. ويمكن أن تشمل هذه المعلومات على سبيل المثال الموانئ التي خرجت القطعة البحرية منها والتي تتجه إليها، وآخر الموانئ التي زارتها، ومسار الرحلة البحرية المخطط لها، وهوية العاملين في الفريق وما أشبه. ويمكن التحقق من المعلومات التي سلمت في إطار المساءلة بمعلومات تملكها الدولة من مصادر أخرى كمعلومات من منظومات آلية مركبة على قطع بحرية. ويمكن كذلك العمل على التحقق من المعلومات بالتوجه إلى دولة العلم للقطعة البحرية أو إلى دول الميناء والغاية إذا أتاح الوقت ذلك. وبالاكتفاء على المعلومات التي يتم الحصول عليها من القطعة البحرية أو استعدادها للمشاركة في المساءلة، يمكن تحديد مقدار التهديد المحتمل منها وأن يقرر هل يوجب نشاطها انتباها خاصا (متابعة وزيادة التأهب في المنصة وما أشبه).

ويمكن على نحو ذلك تحديد "مناطق تحذير" على مسافة أميال بحرية حول المنصات وتوصية القطع البحرية بالامتناع عن دخولها بإبلاغ سلطات الموانئ وقطع بحرية تبجر في المنطقة. والقطعة البحرية التي تدخل منطقة التحذير مع كل ذلك تتم مساءلتها على نحو يشبه المخطط المقترح آنفا. ولا يمكن أن يكون رفض القطعة البحرية الاستجابة للتوصية أو عدم استعدادها للمشاركة في المساءلة، في أنفسهما سببا

للحد من حرية ملاحقتها، لكن مع فرض أنه لا يكون لمستعملي القطع البحرية المدنية في الأكثر مصلحة في الامتناع عن المشاركة في المساءلة، تسهل هذه الطريقة على الدولة أن تتعرف على التهديدات المحتملة في وقت مبكر جدا.

إن استعمال طرق المساءلة وتحديد "مناطق تحذير" يمكن أن يسهم في القدرة على التعرف على تهديدات في منطقة المنصات. وعلى الرغم من ذلك فإن جدوى هذه الطرق يمكن أن تضعف على مر الوقت إذا لم يوجد تعاون بين الدول في ذلك الشأن.

ويستطيع نظام للتعاون الدولي أن يحسن فاعلية هذه الوسائل. قد يكون هذا النظام على سبيل المثال على هيئة ميثاق دولي يلزم القطع البحرية أن تسلم معلومات إلى الدولة الساحلية وقت المرور قرب منصات تنقيبها. وفي إطار هذا الميثاق يمكن تحديد إجراءات لتعاون سريع بين الدولة الساحلية ودولة العلم لمواجهة قطعة بحرية ترفض تسليم معلومات (بالحصول مثلا على موافقة دولة العلم على وقف القطعة البحرية وتفتيشها). وقد يكون الدفع بأنظمة من هذا النوع قدما مهمة مركبة، لكن يمكن أن نقدر أن ذلك سيكون أقل تركيبا من إحراز موافقة دولية على زيادة مساحة مناطق الأمان حول منصات التنقيب.

الخاتمة

رغم تلك الرحلة القصيرة، خلصت الدراسة فيها إلي أن هناك ما يشبه الإجماع لدى فقهاء القانون الجنائي على القاعدة التي رسخت في مجال التشريعات الجنائية من أنه لا يمكن مواجهة جرائم الإرهاب بالتشريعات الإجرائية العادية بل لابد من التوسع في السلطات الممنوحة للقائمين علي تطبيق القانون بما يكفل فاعلية المواجهة، فالحماية الموضوعية لا تستقيم ما لم تقترن بخطة إجرائية تكفل مواجهة جرائم الإرهاب، وملاحقة مرتكبها على نحو فعال، إلا أنه من ناحية أخرى لا يمكننا التسليم بأن تجيء هذه السلطات طليقة من كل قيد أو شرط، مما يقتضي التوازن بين موجبات المواجهة والضمانات الإجرائية.

وتجب الإشارة أخيرا، أن منظومة المواجهة الفاعلة لجرائم الإرهاب توجب إزالة عوائق المواجهة التي تعترض سير الخصومة الجنائية من بدئها إلى نهاية ولا يكفي الاهتمام بمرحلة دون الأخرى، بل أن إحكام القواعد التي تضمن المواجهة لجرائم الإرهاب في بدء الخصومة الجنائية تضمن بقدر كبير الوصول إلى إنفاذ القانون بتطبيقه على المخالف أيا كانت صفته، وخاصة أن المرحلة التي تشهد بدء الخصومة الجنائية، هي المرحلة الأهم في عمرها حيث أنها تشهد ضبط الأدلة عن الجريمة وجمع التحريات عنها، بما يؤكد أو ينفي بعد تحقيق الدعوى إثبات الجريمة أو نفيها، وهو ما يتطلب تفعيل القواعد التي تضمن المواجهة الفاعلة للجريمة في مرحلة بدء الخصومة الجنائية.

وقد خلصت الدراسة إلي عدة نتائج بلوغا نستعرضها علي النحو الآتي:

١- تتعدد الأساليب و الوسائل التي تلجأ إليها المجموعات الإرهابية لتحقيق أهدافها و غاياتها كما تتطور تلك الأساليب و تختلف باختلاف المكان و الزمان باختلاف الإمكانيات و القيادات ، و تتفاوت بتفاوت الأهداف و التنظيمات من حيث الحجم و التنظيم و التخطيط و الدقة التي قد تتوفر جميعا أو بعض منها ، على أنه يمكن القول بوجود نمط عام مشترك من الأساليب الإرهابية يتركز بصورة أساسية كالآتي:

- الجرائم الإرهابية الواقعة على وسائل النقل كخطف الطائرات.
- إختطاف الأفراد و أخذ الرهائن.
- زرع المتفجرات و إلقاء القنابل.
- استخدام الطائرات الموجهة عن بعد أو الطائرات المسلحة بلا طيار.
- الإرهاب الفكري أو العنصري

- ٢- تتعدد و تتنوع المواقف التي ينبثق منها الإرهاب و تعدد آراء الباحثين فيما يتعلق بدراسة و تحليل دوافع الإرهاب و مثيراته من دوافع سياسية و دينية و اقتصادية و غيرها من الدوافع ذات الصلة.
- ٣- أن قضية المحافظة على الأمن سواء كان داخليا أو دوليا بمعناه الشامل كانت وراء التصدي لمواجهة الإرهاب، إلا أن هذه المواجهة تكون قاصرة و غير منضبطة ما لم تكن في إطار من احترام حقوق الإنسان، فمواجهة الإرهاب لا يمكن أن تتم خارج حكم القانون الذي تندمج فيه قواعد المنع والتجريم والعقاب مع قواعد حماية حقوق الإنسان، ولا يتناقض الالتزام الدولي بتجريم الإرهاب والمعاقبة عليه ومكافحته مع اتخاذ التدابير المناسبة التي تتفق مع احترام حقوق الإنسان
- ٤- أن دور القاضي الجنائي هو الحافظ الأمين على مبدأ الشرعية، وهو من يتصدى لكل محاولة جنائية من شأنها المساس بهذا المبدأ أو النيل منه، وإن تجاهل القاضي أي أصل من الأصول القانونية يعرض حكمه للنقض، كما يعرض شخصه إلى الشك في نزاهته و أمانته، وهذا ما لا يعقل أن يكون في قضاة الشرع.
- ٥- أن تطور الظاهرة الإجرامية نتج عنه زيادة كبيرة في عدد القضايا المعروضة أمام القضاء، مما شكل عبئا على كاهل المحاكم في الفصل في الدعاوى في مدد معقولة . وأصبح البطء في الإجراءات الجنائية مشكلة تعاني منها كثيرا من دول العالم . خاصة تلك التي تعاني من الجرائم الإرهابية، فأصبح التأخير في الفترة ما قبل المحاكمة نقطة الضعف الأولى في العدالة الجنائية، وهذا ما أكدته لجنة حقوق الإنسان التابعة للأمم المتحدة حيث كشفت في عدد كبير من القضايا بأنه قد تمضي فترات طويلة بين توجيه الاتهام وبدء محاكمة دون أن يكون هناك أدنى مبرر من ظروف الدعوى.
- ٦- أن السرعة في الإجراءات الجنائية لتوقيع العقوبة على المجرم في اقصر وقت من ارتكاب الجريمة تحقق العدالة، وإعادة التوازن الاجتماعي الذي أخل به المجرم بسبب ارتكاب الجريمة ،خاصة في جرائم خطرة كجرائم الإرهاب، كما أن المصلحة العامة تتحقق بتوقيع العقوبة على المتهم بشكل سريع، فتبرز الارتباط بين الجريمة والعقوبة المحكوم بها.
- ٧- لقد اتفقت كل من الشرعية الدولية المتمثلة في الوثائق الدولية كمصدر للقانون الدولي والشرعية الدستورية المتمثلة في أحكام الدستور بضرورة التوازن بين مقتضيات مواجهة الإرهاب ومتطلبات حماية حقوق الإنسان، تأكيدا لوحدة حكم القانون، ومن خلال هذه الوحدة لا تكون مواجهة الإرهاب بعيدة عن متطلبات حماية حقوق الإنسان أو منفصلة منعزلة عن ضوابطها، بل تكون مندمجة معها، وذلك باعتبار أن حكم القانون لا ينحاز لجانب دون آخر.

٨- إن مواجهة جرائم الإرهاب تتطلب التعامل مع التحديات التي تملها دولة القانون، و متطلبات الديمقراطية و حماية حقوق الإنسان، وهي تحديات تنبعث من مبادئها مضافا إليها قيم العدالة، و لهذا احتلت جريمة الإرهاب جانبا مهما من مسؤوليات النظام القانوني، و قد ارتكزت هذه المسؤولية في القدرة على التوازن بين متطلبات المبادئ الأساسية للقانون و الديمقراطية و حقوق الإنسان و إعلاء قيم العدالة، و متطلبات مكافحة الإرهاب في منع الجريمة و العقاب عليها، لم تعد التحديات القانونية لمواجهة الإرهاب قطاعا منفصلا عن غيرها من التحديات، بالنظر إلى أن عالمية حقوق الإنسان وقيم الديمقراطية أصبحت جزءا لا يتجزأ من قيم المجتمع الدولي بحكم الشرعية الدستورية في دساتير الدول المختلفة، مما جعلها اطارا لا يمكن تجاوزه لمواجهة الإرهاب بكافة وسائله الكلاسيكية و المستحدثة، أيا كان التكييف القانوني للإرهاب، مما يجعل التحديات القانونية في مواجهة الإرهاب ركنا ركينا في المواجهة الشاملة للإرهاب على اختلاف أنواعها و أبعادها.

٩- على الشارع حينما يخطط أو يشرع في معالجة مسألة في غاية الحساسية كالإرهاب، فعليه ألا يتجاوز بسلطته أو يجور على حقوق الأفراد العامة بالمصادرة أو الانتقاص منها، أو بما يفرغها من مضمونها، إذ على الرغم من كون الإرهاب بعواقبه الوخيمة يلقي تحديات سياسية و أمنية واقتصادية، فإن التحديات القانونية لمواجهة الإرهاب تبدو هامة وحاسمة في ظل عصر سادت فيه قيم دولة القانون، و الديمقراطية وحقوق الإنسان، وأصبحت هذه القيم جزءا من الضمير العالمي، ومن هنا احتلت مواجهة جريمة الارهاب جانبا مهما من مسؤوليات النظام القانوني متى تتم المواجهة من خلال التوازن بين متطلبات مكافحة الإرهاب في منع الجريمة أو العقاب عليها أو ضبط الجناة، وبين متطلبات حماية حقوق الإنسان، فبغير الثقة في هذا النظام وسيادة القانون يكون الكفاح ضد الإرهاب ناقصا، وكما قيل فإن سلاح الإرهاب يجب أن يكافح بسلاح العدالة، و أن الفكرة الفاسدة يجب مكافحتها بفكرة صالحة، ولا يجوز أن يعالج الضرر بضرر مثله، ويجب حماية القانون بالقانون.

١٠- لقد عرف المجتمع الدولي العديد من جرائم الارهاب بمختلف أنواعها ومنها الواقعة على وسائل النقل المختلفة و المواصلات من طرف هجوم العديد من المنظمات والجماعات الإرهابية، والتي ارتكزت في الستينات في أمريكا اللاتينية وذلك لتحقيق الأهداف السياسية.

١١- أن الهدف من العقاب هو مكافحة الجريمة، والحيلولة دون أن تكون الجريمة الواقعة مقدمة ممهدة لوقوع جرائم أخرى بالتبعية لها. كما يحدث في الإرهاب، و حتى ينجح أعمال الردع العام يجب أن يكون الأفراد على يقين من تعرضهم للعقاب إذا ما ارتكبوا الجريمة . لما يحدثه الجزاء

الجنائي الواقع على عاتق المحكوم عليه من ترهيب لبقية أفراد المجتمع وإحباط الإرادة الإجرامية لديهم . وهذا الردع يتفاوت فيه الناس بحسب نوع العقوبة ودرجة جسامتها.

١٢- تعتبر السفن و وسائل النقل البري أوجه أخرى بديلة و ضرورية من وسائل النقل، فتعتبر السفن هي الوسيلة الأساسية للنقل البحري و تتنوع أشكالها باختلاف مهامها من حيث أغراضها الاقتصادية و التجارية و غير ذلك ، و نظرا لطبيعة الجرائم الارهابية والمصلحة المحمية، فقد خرج المشرع على القواعد العامة، لتحقيق الفعالية لهذه الحماية الجنائية في نطاق مكافحة الجرائم الإرهابية ضد وسائل النقل بمختلف انواعها، ولذلك جرم المشرع بعض أنماط السلوك التي لو تركت للقواعد العامة ما قامت المسؤولية الجنائية عنها، فمراحل الجريمة تبدأ بالتفكير وتنتهى بالبده في التنفيذ أو تمام الجريمة.

١٣- لقد شكلت التحديات الراهنة إلى دفع الدول إلى التعاون وبناء القدرات العسكرية من أجل الحفاظ على الأمن البحري، وقد تبنت الدول و الجهات الفاعلة الدولية مثل الاتحاد الأوروبي نهجا أكثر شمولاً واستباقية للأمن البحري، والذي يركز على ممارسة الاحتكار على الاستخدام المشروع للعنف في البحر إلى جانب التدابير الوقائية (مثل لوائح أمن الموانئ) و التدابير التفاعلية (مثل عمليات مكافحة الجريمة في البحر) يرتبط الأمن البحري بشكل متزايد بالاعتبارات الاقتصادية و البيئية، كما هو موضح في السياسة البحرية المتكاملة للاتحاد الأوروبي (IMP) المعتمدة في ٢٠٠٧ و " Growthinitiative Blue" المعتمدة في ٢٠١٢.

١٤- ليس قانون حماية منصات التنقيب من الهجمات الإرهابية تحديا لدولة بعينها وحدها، إن الرد القانوني الكامل على تهديد المنصات يوجب تعاونا دوليا على تعديل الوثيقة البحرية تعديلا يمكن من تحديد مناطق أمان أوسع من ٥٠٠ متر أو صوغ توصيات إلى منظمة الملاحة العالمية في ذلك الشأن (بحسب الصلاحية الممنوحة لها في الوثيقة البحرية)، تسمح بزيادة مساحة مناطق الأمان. ولما كان هذا الحل لا يتوقع أن يتحقق في المدى القريب فان دولا مثل إسرائيل تحتاج إلى أن تجد حولا عملية لحماية المنصات مع الأخذ في الحسبان قدرتها المحدودة على التشويش على الملاحة في المناطق وراء ٥٠٠ متر عن المنصات.

١٥- ويمكن مع الوسائل التقنية لتحديد التهديدات بصورة مبكرة، أن تستعمل تقنيات "لينة" لتقدير الخطر المحتمل من قطع بحرية تبحر بالقرب من المنصات.

١٦- ويستطيع نظام للتعاون الدولي أن يحسن فاعلية هذه الوسائل. قد يكون هذا النظام على سبيل المثال على هيئة ميثاق دولي يلزم القطع البحرية أن تسلم معلومات إلى الدولة الساحلية وقت المرور قرب منصات تنقيبها. وفي إطار هذا الميثاق يمكن تحديد إجراءات لتعاون سريع بين الدولة

الساحلية ودولة العلم لمواجهة قطعة بحرية ترفض تسليم معلومات (بالحصول مثلا على موافقة دولة العلم على وقف القطعة البحرية وتفتيشها). وقد يكون الدفع بأنظمة من هذا النوع قدما مهمة مركبة، لكن يمكن أن نقدر أن ذلك سيكون أقل تركيبا من إحراز موافقة دولية على زيادة مساحة مناطق الأمان حول منصات التنقيب.

١٧- تعد مرحلة جمع الاستدلالات تحضيراً وإعداداً للدعوى الجنائية، فالمعلومات التي يمكن جمعها في هذه المرحلة يمكن أن ينتج عنها أدلة في الدعوى، هذا وقد تعول المحكمة في تكوين عقيدتها على ما جاء بمحاضر جمع الاستدلالات من معلومات باعتبارها معززة لما ساقته من أدلة ما دامت تلك التحريات قد عرضت على بساط البحث بالجلسة بالنظر لما اعتاد القضاء عليه من الاعتداد بالمعلومات الخاصة بالتحريات والاستدلالات التي يجمعها مأمور الضبط القضائي في تكوين عقيدة القاضي، بل والاعتداد أحيانا بالإقرار الصادر من المتهم أمام الشرطة القضائية حتى ولو عدل عنه أمام النيابة^{٢٤٠}، فيجب النص على تقرير البطلان كجزء على عدم تحرير مأمور الضبط القضائي بكل إجراء يتخذه، أو إغفال أحد البيان الجوهرية الواجبة فيه (الجهة التي حررت، وأسم وصفة محرره، تاريخ اتخاذ الإجراء وتحرير المحضر... الخ).

١٨- وجوب النص صراحة على حق المشتبه فيه في الاستعانة بمحام منذ اللحظة الأولى لبدء احتجاز الشخص من قبل عناصر الشرطة القضائية، مع تخويله الحق في طلب ندب محام له إذا لم يكن قادرا على ذلك. إتساقا مع نص المادة ٥٢ من القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٨٣ بشأن المحاماة والذي أوجب علي دوائر الشرطة أن تقدم التسهيلات التي يقتضيها القيام بواجبه وتمكنه من الإطلاع على الأوراق والحصول علي البيانات.

١٩- حماية الشهود والضحايا باعتبار أن هذه الحماية تشكل تعزيزا لنظام العدالة الجنائية، وقد نصت (المادة ٦٢-١) من قانون الإجراءات الجنائية الفرنسي والتي تجيز للأشخاص الذي يمكنهم تقديم عناصر إثبات هامة للتحقيق أن يصرحوا بناء على إذن نائب الجمهورية (المدعى العام) بإعتبار محل إقامتهم مركز الشرطة، والهدف بطبيعة الحال هو إضفاء قدر من الحماية الشخصية لمثل هؤلاء الشهود.

٢٠- وجوب تقييد أمر الحبس الاحتياطي بتوافر دلائل خطيرة ومتطابقة دون الاكتفاء بفكرة الدلائل الكافية، وتقييد هذا الأمر كذلك بأسباب محددة، أو تقرير بدائل له.

^{٢٤٠} - نقض ٢٣ أبريل ١٩٦٢ مجموعة أحكام النقض، س ١٣، ص ٤٠٨، رقم ٢٤. نقض ٣ مارس ١٩٨٠، س ٣١، ص ٣١٣، رقم ٦٠.

٢١- جانب المشرع المصري الصواب فيما نص عليه بالمادة ٤٦ من القانون رقم ٩٤ لسنة ٢٠١٥ بمراقبة وتسجيل المحادثات والرسائل في الجرائم الإرهابية، فيما جاوبه النص أن يكون الأذن لمدة لا تزيد علي ثلاثين يوما ويجوز تجديدها لمدة أو مدد أخرى مماثلة، دون أن يحدد المدد المماثلة، مما يجعل الأذن غير محدد المدة.

٢٢- أفترض المشرع المصري حتما اصدار النيابة العامة للأذن!. فلم يتناول بالتنظيم حالة رفض النيابة العامة اصدار الأذن بالمراقبة والتسجيل مردا علي عدم جدية التحريات، فلم يرسم المشرع لمأمور الضبط القضائي طرقا إجرائيه للتظلم من هذا الرفض الحاصل، وهو ما يقتضي من المشرع مواجهة هذا العوار، وإلا أصبح هذا من جانب المشرع إفتراض بصور إذن النيابة العامة. حيث أن مناط تقدير جدية التحريات وكفايتها أمرا موكول لسلطة التحقيق، فإذا أقتعت بجدية الاستدلالات أصدرت الأذن، أما اذا لم تقتنع رفضت اصدار الأذن.

٢٣- جانب المشرع المصري الصواب أن ينص المشرع علي التدابير التحفظية التي تتخذ النيابة العامة علي الحسابات والودائع (المادة ٤٨)، ثم يلي ذلك النص علي إقرار حق النيابة العامة في الاطلاع علي هذه الحسابات والودائع (٤٧)، فمن المفترض أن يكون الاطلاع سابق علي الإجراء لا لاحقا عليه. فترتيب النص الإجرائي ليس عملا تنظيما للمشرع فقط، بل معبرا عن خطة المشرع الإجرائية بشأن الإجراءات التي تتبع في حالة قيام النيابة العامة بالتحقيق في الجريمة الإرهابية وتسلسل إجراءاتها.

٢٤- إن إيراد المنع من السفر دون تحديد لمدة، يشوبه عوار عدم الدستورية، فلا يجوز أن يمنح القانون أي جهة حتي ولو كانت النيابة العامة سلطة دون أن يقيد بها بمدة محدده.. ولا يجوز قياس المنع من السفر على التحفظ على الأموال أو غيره من الإجراءات، لأنه لا قياس في التدابير المنطوية الإجراءات الماسة بالحرية الشخصية. ولا يعد ما أورده المشرع بالمادة ٤٧ تنظيم محكما لحالات المنع من السفر، فالنص جاء خاليا من مدته، وطرق التظلم فيه

وأخيرا.. هذه محاولة، قمت بها جادا مخلصا، فإن وفقت فيما قصدت إليه، فذلك فضل الله يؤتيه من يشاء، وأن كانت الأخرى، فحسبي أنني حاولت واجتهدت، والنقض من سمات البشر، تأدبا بقول رب العزة: " ما أصابك من حسنة فمن الله وما أصابك من سيئة فمن نفسك"^{٢٤١}، وما الكمال إلا لله وحده، والله أسأل أن يجعل عملي هذا خالصا لوجهه الكريم وأن يوفقني إلى ما فيه الخير، وإنه نعم المولى ونعم البصير، وبسم الله بدئت، وبفضله إنتهيت.

^{٢٤١} - سورة النساء: الآية ٧٩.

قائمة المراجع

أولاً: المصادر الدينية:

- ١- القرآن
- ٢- السنة النبوية

ثانياً: المراجع الفقهية:

- ١- ابن رشد: بداية المجتهد و نهاية المقتصد، دار الفكر، دمشق، ب.ن، ج ٢/٦٧٩ .
- ٢- ابن منظور الأفرقي، لسان العرب، ط، بيروت، دار صادر، ١٩٩٠م، ج ٩.
- ٣- ابراهيم أنيس و آخرون: المعجم الوسيط، ط ٢، ج ٢.
- ٤- أبو الحسن أحمد بن فارس بن زكريا، معجم مقاييس اللغة، (بيروت : دار الجيل) ج ٢.
- ٥- أحمد بن فارس : معجم مقاييس اللغة، ج ٣.
- ٦- د. أحمد فتحي بهنسي، العقوبة في الفقه الاسلامي، ط ١، ١٤٠١هـ، دار الرائد العربي، بيروت.
- ٧- الزبيدي: تاج العروس، ج ٧.
- ٨- بطرس البستاني، محيط المحيط، قاموس مطول للغة العربية، مكتبة لبنان، بيروت، ١٩٧٧م.
- ٩- شوقي ضيف، العصر العباسي الأول، ط ٨، دار المعارف، القاهرة.
- ١٠- فؤاد البستاني: توطئة كتابة المسمى منجد الطلاب، ط ١٩، دار المشرق، بيروت، لبنان.
- ١١- علاء الدين الكاساني: بدائع الصنائع، دار الكتاب العربي، بيروت، ط ٢، ١٩٨٢م، ج ٧.
- ١٢- لويس معطوف اليسوعي: المنجد في اللغة و الإعلام، ط ٢٥، دار المشرق، بيروت.
- ١٣- محب الدين محمد مرتضى الزبيدي، تاج العروس من جواهر القاموس، دراسة و تحقيق: علي بشري (بيروت : دار الفكر) ج ١٢.
- ١٤- هـ جايفور دستيفر و آخر، كتاب الطيران ، المقدمة

ثالثاً: المراجع العامة:

- ١- د. آمال عبد الرحيم عثمان: النظريات المعاصرة للعقوبة، المجلة الدولية للعلوم الجنائية، ع ١٤ - ٢٠١٦.
- ٢- د. ابراهيم خليفة: القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ٢٠٠٢.
- ٣- د. إدوار غالى الذهبي: اختصاص القضاء الجنائي بالفصل في الدعوى المدنية، دار النهضة العربية، ط ٢، ١٩٩٦.

- ٤- د. إبراهيم حامد طنطاوي: شرح قانون الإجراءات الجنائية، دار النهضة العربية، ٢٠٠٥.
- ٥- د. أحمد شوقي أبو خطوة: شرح الأحكام العامة لقانون العقوبات، دار النهضة العربية، ٢٠٠٢.
- ٦- د. أحمد شوقي أبو خطوة: أصول علمي الإجرام والعقاب، ٢٠٠١-٢٠٠٢، الكتاب الثاني، علم العقاب
- ٧- د. أحمد شوقي أبو خطوة: شرح الأحكام العامة لقانون العقوبات، دار النهضة العربية، ١٩٩٩.
- ٨- د. أحمد فتحي سرور: الشرعية و الإجراءات الجنائية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٧م.
- ٩- د. أحمد فتحي سرور: الوسيط في قانون العقوبات - القسم الخاص، الجرائم المضرة بالمصلحة العامة، جرائم الأشخاص، دار النهضة العربية ١٩٧٩.
- ١٠- د. أحمد عوض بلال: النظرية العامة للجزاء الجنائي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط٢، السنة ١٩٩٦.
- ١١- د. أحمد عوض بلال: الإجراءات الجنائية المقارنة والنظام الإجرائي في المملكة العربية السعودية، دار النهضة العربية، ١٩٩٠.
- ١٢- د. أحمد عوض بلال: مبادئ قانون العقوبات المصري، القسم العام، دار النهضة العربية، ٢٠٠٧-٢٠٠٨.
- ١٣- د. أحمد عوض بلال: علم العقاب (النظرية العامة والتطبيقات)، دار الثقافة العربية، ط. ١٩٨٤.
- ١٤- د. أشرف توفيق شمس الدين: شرح قانون الإجراءات الجنائية، ج١، مرحلة ما قبل المحاكمة، طبعة خاصة بالتعليم المفتوح ومزودة ومنقحة طبقا لأحدث التعديلات وأحكام القضاء، جامعة بنها، ٢٠١٢.
- ١٥- د. السعيد مصطفى السعيد: الأحكام العامة في قانون العقوبات، ط٤، مطبعة دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٢م.
- ١٦- د. السعيد مصطفى السعيد: في تبسيط الإجراءات الجنائية، نظام الأمر الجنائي، مجلة القانون والاقتصاد، ١٤، س١١، يناير ١٩٤١.
- ١٧- د. أمين مصطفى محمد: علم الجزاء الجنائي بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٩.
- ١٨- د. جلال ثروت: الظاهرة الإجرامية، دراسة في علم الإجرام والعقاب، ١٩٧٩.
- ١٩- د. حسن عبد الرحمن قدوس: الحق في التعويض، مقتضيات الغائية ومظاهر التطور المعاصر في النظم الوضعية، دار النهضة العربية، ط١، ١٩٩٨.

- ٢٠- د. حسن صادق المرصفاوي: المرصفاوي في قانون الإجراءات الجنائية، دار منشأة المعارف، ١٩٩٧.
- ٢١- د. حسنى الجندي: شرح قانون العقوبات اليمنى طبقا لمشروع قانون الجرائم والعقوبات الشرعية والقانون الشرعي للجرائم والعقوبات، ج٢، العقوبة، ١٩٩٠.
- ٢٢- د. حسنى الجندي: الجندي في شرح قانون الإجراءات الجنائية، دار النهضة العربية، ٢٠١٣/٢٠١٤.
- ٢٣- د. حسنى الجندي: الجندي في شرح قانون الإجراءات الجنائية، دار النهضة العربية، ط٢، ٢٠٠١-٢٠٠١.
- ٢٤- د. خير الدين عبد اللطيف: اللجنة الأوروبية لحقوق الإنسان ودورها في تفسير وحماية الحقوق والحريات الأساسية للأفراد والجماعات، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩١.
- ٢٥- د. رؤوف عبيد: المشكلات العلمية الهامة في قانون الإجراءات الجنائية.
- ٢٦- د. رؤوف عبيد: جرائم التزييف والتزوير، مطبعة النهضة الجديدة، ١٩٧٨.
- ٢٧- د. رمسيس بهنام: الجريمة و المجرم، منشأة المعارف، الاسكندرية،
- ٢٨- د. رمسيس بهنام: الإجراءات الجنائية تأصيلا وتحليلا، منشأة المعارف، ١٩٨٤.
- ٢٩- د. رمسيس بهنام: نظرية التجريم في القانون الجنائي، معيار سلطة العقاب، تشريعا وتطبيقا، ط٢، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٧.
- ٣٠- رمسيس بهنام، النظرية العامة للقانون الجنائي، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، ١٩٩٧، مصر.
- ٣١- رضا فرج، قانون العقوبات الجزائري، الأحكام العامة للجريمة، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، بدون سنة، الجزائر.
- ٣٢- د. سمير الجنزوري: الأسس العامة لقانون العقوبات مقارنا بأحكام الشريعة الإسلامية، مطبعة دار نشر الثقافة، ١٣٩٧هـ.
- ٣٣- سمير الجنزوري: النظام العام في قانون الإجراءات الجنائية، دار النهضة العربية، ٢٠٠٦.
- ٣٤- د. سلوى بكير: العقوبة في القانون الجنائي المصري، النسر الذهبي، للطباعة، ١٩٩٩.
- ٣٥- سمير عالية، شرح قانون العقوبات القسم العام دراسة مقارنة، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، ٢٠٠٢، لبنان.
- ٣٦- سيزار دي بيكاريا ترجمة د. يعقوب محمد حياتي: الجرائم والعقوبات، مؤسسة الكويت للتقدم العلمي، إدارة التأليف والترجمة، ١٩٨٥.
- ٣٧- د. شريف سيد كامل: علم العقاب، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٩٥.

- ٣٨- عادل قورة، محاضرات في قانون العقوبات (القسم العام . الجريمة)، ديوان المطبوعات الجامعية، ٢٠٠١، الجزائر.
- ٣٩- د. عبد الرؤوف مهدي: شرح القواعد العامة للإجراءات الجنائية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٣.
- ٤٠- د. عبد العظيم مرسي وزير: شرح قانون العقوبات، القسم العام، ج٢، النظرية العامة للعقوبة، ١٩٨٩.
- ٤١- د. عبد العظيم وزير: شرح قانون العقوبات - القسم العام، الجزء الأول، النظرية العامة للجريمة، ط٤، دار النهضة العربية، ٢٠٠٦.
- ٤٢- د. عبدالرحيم صدقي: التزييف والتزوير، دار النهضة العربية، ١٩٩٤.
- ٤٣- د. عبدالفتاح الصيفي : القاعدة الجنائية، الشركة الشرقية للنشر و التوزيع ، بيروت ، لبنان.
- ٤٤- د. عبد الفتاح الصيفي: حق الدولة في العقاب، نشأته وفلسفته، اقتضاؤه وانقضاؤه، ط٢، دار النهضة العربية، ١٩٨٥.
- ٤٥- د. عبد المهيم بكر: إجراءات الأدلة الجنائية، ج١، التفتيش، ط١، ١٩٩٦-١٩٩٧.
- ٤٦- عبد الله سليمان ، شرح قانون العقوبات الجزائري، القسم العام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، ٢٠٠٢، الجزائر.
- ٤٧- د. عمر السعيد رمضان: مبادئ قانون الإجراءات الجنائية، ج١، دار النهضة العربية، ١٩٩٣.
- ٤٨- د. عمر السيد رمضان: دروس في علم الإجرام، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٧٢م،
- ٤٩- د. على أحمد راشد: القانون الجنائي وأصول النظرية العامة، ط٢، دار النهضة العربية، ١٩٧٤.
- ٥٠- د. على زكي العربي باشا: المبادئ الأساسية للإجراءات الجنائية، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، ١٩٥١.
- ٥١- د. فوزية عبد الستار: شرح قانون الإجراءات الجنائية، دار النهضة العربية، ١٩٨٦.
- ٥٢- د. فوزية عبد الستار: شرح قانون العقوبات - القسم العام، دار النهضة العربية، ١٩٩٦.
- ٥٣- د. مأمون سلامة : قانون العقوبات القسم العام ، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٩م.
- ٥٤- د. مأمون سلامة: قانون الإجراءات الجنائية معلقا عليه بالفقه وأحكام القضاء، ٢٠٠٥، ط٢
- ٥٥- د. مأمون محمد سلامة: حدود سلطة القاضي الجنائي في تطبيق القانون، دار الفكر العربي، ١٩٧٥.
- ٥٦- د. مأمون سلامة: ضمانات المتهم في مرحلة التحقيق الابتدائي في ضوء النظام الإجرائي الليبي، الحلقة العربية الثالثة للدفاع الاجتماعي، المنظمة العربية للدفاع، ١٩٧٣

- ٥٧- د. محمد زكي أبو عامر: دراسة في علم الإجرام والعقاب، القسم الثاني، علم العقاب، ١٩٨٧.
- ٥٨- د. محمد عيد الغريب: شرح قانون العقوبات، القسم العام، السنة ٢٠٠١-٢٠٠٢.
- ٥٩- د. محمد سامي ، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية ، الاسكندرية، عام ٢٠٠٢.
- ٦٠- د. محمد زكي أبو عامر: قانون العقوبات ، الجرائم المضرة بالمصلحة العامة، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، د.ت.
- ٦١- د. محمد أبو العلا عقيدة: شرح قانون الإجراءات الجنائية، دار النهضة العربية، القاهرة، ط٢، السنة ٢٠٠١.
- ٦٢- د. محمود مصطفى : شرح قانون العقوبات القسم العام ، ط٧، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٧م.
- ٦٣- د. محمود محمود مصطفى: شرح قانون العقوبات- القسم العام، دار النهضة العربية ، ط ١٠ ، ١٩٨٣.
- ٦٤- : د. محمود محمود مصطفى: شرح قانون الإجراءات الجنائية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٨، ط١٢.
- ٦٥- د. محمود نجيب حسني: شرح قانون العقوبات القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، د.ت.
- ٦٦- د. محمود نجيب حسني: شرح قانون العقوبات اللبناني، القسم العام، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط٣ ، جديدة (معدلة ومنقحة) ، ١٩٩٨.
- ٦٧- د. محمود نجيب حسني: شرح قانون الإجراءات الجنائية، دار النهضة العربية، ١٩٩٨، ط٣
- ٦٨- د. محمود نجيب حسني: دروس في علم الإجرام والعقاب، دار النهضة العربية، ١٩٨٢،
- ٦٩- د. محمود نجيب حسني: شرح قانون الإجراءات الجنائية، ط٢، دار النهضة العربية، السنة ١٩٨٨.
- ٧٠- د. يسر أنور علي، د.آمال عثمان: أصول علمي الإجرام والعقاب، ج١، علم العقاب، دار النهضة العربية، ١٩٩٣.
- ٧١- د. يسر أنور علي: شرح قانون العقوبات- القسم العام، دار النهضة العربية، ١٩٩٦.

رابعاً: المراجع المتخصصة:

- ١- د. إبراهيم عيد نايل: السياسة الجنائية في مواجهة الإرهاب، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٦.
- ٢- د. إبراهيم عيد نايل: المرشد السري، دراسة قانونية عن استعانة رجل البوليس بالمرشد السري ، دار النهضة العربية ، ١٩٩٥.

- ٣- د. إبراهيم حامد طنطاوي: الدفع ببطلان إذن النيابة العامة بالتفتيش، توزيع المكتبة القانونية، ط ١، ١٩٩٥.
- ٤- أبو زيد رضوان : القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، بيروت، ١٩٨١م.
- ٥- د. أحمد أبو الروس: الإرهاب والتطرف والعنف الدولي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ٢٠٠١.
- ٦- د. أحمد شوقي أبو خطوه: جرائم التعرض للخطر العام، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية.
- ٧- د. أحمد فتحي سرور: الشرعية الدستورية وحقوق الإنسان في الإجراءات الجنائية، دار النهضة العربية، ١٩٩٣.
- ٨- د. أحمد فتحي سرور: حكم القانون في مواجهة الإرهاب،
- ٩- د. أحمد فتحي سرور: القانون الجنائي الدستوري: ط ١، دار الشروق، القاهرة، ٢٠٠٠م.
- ١٠- د. أحمد عوض بلال: الإجراءات الجنائية المقارنة والنظام الإجرائي في المملكة العربية السعودية، دار النهضة العربية.
- ١١- أحمد غطاشة: الطيران المدني، الموسوعة العربية العالمية، سوريا.
- ١٢- د. السيد عتيق: التفاوض على الاعتراف في قانون الإجراءات الجنائية الفرنسي في ضوء أحدث التعديلات، دار النهضة العربية، ٢٠٠٥.
- ١٣- د. أمين مصطفى محمد: الحماية الجنائية الإجرائية للصحفي، دراسة في القانون المصري والفرنسي، دار الهدى للمطبوعات، الإسكندرية، ٢٠٠٨.
- ١٤- أندرو جيه كارزويل: تحويل المعاهدات إلى تكتيكات في العمليات العسكرية، القانون الدولي الانساني في النزاعات المسلحة المعاصرة، اللجنة الدولية للصليب الأحمر، ٢٠١٩.
- ١٥- جين ناي شوي: ارهاب الطيران، ترجمة خاصة لأخ خالد صغيرون، ط ١، مطبعة مارثي، ١٩٩٤م.
- ١٦- جيمس كروفورد: المواد المتعلقة بمسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دوليا الأمم المتحدة، ٢٠١٧.
- ١٧- د. جميل عبد الباقي الصغير: أدلة الإثبات والتكنولوجيا الحديثة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٠.
- ١٨- د. حامد راشد: أحكام تفتيش المسكن في التشريعات الإجرائية العربية، دراسة مقارنة، ط ١، دار النهضة العربية، القاهرة.
- ١٩- حسام حميد شهاب، القرصنة البحرية في الصومال وأثرها على الملاحة الدولية، جامعة تكريت،

- ٢٠- د. حسن صادق المرصفاوى: المرصفاوى في المحقق الجنائي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ب. ت .
- ٢١- د. حسني عبد الحميد: الفصل بين الضبط الإداري والضبط القضائي، مجلة المحاماة، مايو ١٩٨٦.
- ٢٢- د. حسنين عبيد: الجريمة الدولية، دراسة تحليلية تطبيقية، ط٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥.
- ٢٣- د. حسنين توفيق: ظاهرة العنف السياسي في النظم العربية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٩٢.
- ٢٤- خالد سعود البشر: المواجهة الجنائية و الأمنية لخطف الطائرات ، المطابع الأمنية بدار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب، الرياض، ١٤١٤ هـ / ١٩٩٣ م.
- ٢٥- د. سالم عبد المنعم شرف الشيباني: الحماية الجنائية للحق في أصل قرينة البراءة - دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، ط١، ٢٠٠٦.
- ٢٦- د. سامي الحسيني: النظرية العامة للتفتيش في القانون المصري والمقارن، دار النهضة العربية، ١٩٧٢.
- ٢٧- د. سمير الشناوي: الشروع في الجريمة، دراسة مقارنة، ط٣، دار النهضة العربية، ١٩٩٢.
- ٢٨- د. شريف سيد كامل: الحق في سرعة الإجراءات الجنائية (دراسة مقارنة)، دار النهضة العربية، ٢٠٠٥.
- ٢٩- صفية محمد صفوت، القصد الجنائي والمسؤولية المطلقة، دراسة مقارنة، ترجمة عبد العزيز صفوت، الطبعة الأولى، دار بن زيدون، ١٩٨٦، لبنان.
- ٣٠- طالب حسن موسى: القانون الجوي الدولي، ط١، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، ١٩٩٧ م.
- ٣١- د. قديري عبد الفتاح الشهاوي: الموسوعة الشرطية القانونية، عالم الكتب القانونية، القاهرة.
- ٣٢- د. رمسيس بهنام: علم الوقاية والتقويم، الأسلوب الأمثل لمكافحة الإجرام، منشأة المعارف، ١٩٨٦.
- ٣٣- د. رمسيس بهنام: المجرم تكويناً وتقويماً، منشأة المعارف، الاسكندرية.
- ٣٤- د. رمسيس بهنام: البوليس العملي، أو فن التحقيق، منشأة المعارف الإسكندرية، السنة ١٩٩٦.
- ٣٥- د. رمسيس بهنام: الاجراءات الجنائية تأصيلاً وتحليلاً، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٤.
- ٣٦- د. طارق رخا: تحريم التعذيب والممارسات المرتبطة به، دار النهضة العربية، ١٩٩٩.

- ٣٧- عادل عبد الله المسدي، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية واجراءات مكافحتها في ضوء قواعد القانون الدولي و قرارات مجلس الأمن، دار النهضة العربية، القاهرة، ط١، ٢٠١٠.
- ٣٨- د. عادل يحيى قرني: الضوابط المستحدثة للحبس الاحتياطي في ضوء القانون رقم ١٤٥ لسنة ٢٠٠٦ المعدل لبعض أحكام قانون الاجراءات الجنائية، دار النهضة العربية، ٢٠٠٧ .
- ٣٩- د. عبد الحميد الشوربي: الإخلال بحق الدفاع في ضوء الفقه والقضاء، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٧.
- ٤٠- د. عبد الفتاح مصطفى الصيفي: حق الدولة في العقاب، ط٢، ب. ت، ١٩٨٥ م .
- ٤١- د. رؤوف عبيد: مبادئ الإجراءات الجنائية في التشريع المصري، ط١٤، دار الجيل للطباعة، القاهرة، ١٩٨٢.
- ٤٢- د. عصام زكريا عبد العزيز: حقوق الإنسان في الضبط القضائي، دار النهضة العربية، ٢٠٠١.
- ٤٣- د. علي عبد القادر القهوجي: المعاهدات الدولية أمام القاضي الجنائي، دار الجامعة الجديدة للنشر، ١٩٩٧.
- ٤٤- د. غنام محمد غنام: حق المتهم في محاكمة سريعة، دار النهضة العربية، ١٩٩٣.
- ٤٥- محمد المجذوب : خطف الطائرات بين الممارسة و القانون، معهد البحوث و الدراسات العربية، ١٩٧٤م.
- ٤٦- د. محمد أبو العلا عقيدة، مراقبة المحادثات التليفونية، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٩٣م
- ٤٧- د. محمد علي الحلبي: اختصاص رجال الضبط القضائي في التحري والاستدلال والتحقيق، دار النهضة العربية، ط١، ١٩٨٢.
- ٤٨- محمد طلعت الغنيمي: القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، دون طبعة، ١٩٩٨.
- ٤٩- د. محمد عبد اللطيف: جريمة الإرهاب، دراسة مقارنة، القاهرة، ١٩٩٤
- ٥٠- د. محمد عيد الغريب: حرية القاضي الجنائي في الاقتناع اليقيني وأثره في تسبب الأحكام، النسر الذهبي للطباعة، ١٩٩٦.
- ٥١- محمد سلامة مسلم دويك: البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، طبعة أولى، ٢٠١١.
- ٥٢- محمد سلامة مسلم الدويك: القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية، طبعة أولى ، بدون ناشر.

- ٥٣- محمد مروان، نظام الإثبات في المواد الجنائية ، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ١٩٩٩.
- ٥٤- د. محمد حسن قاسم: إثبات الخطأ في المجال الطبي، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٤، مصر،
- ٥٥- د. محمد بهجت مصطفى الجزار: الجرائم الإرهابية بين القانون الوضعي والشرعية الإسلامية في ضوء أحكام القضاء، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة الزقازيق، ٢٠٠٢.
- ٥٦- محمد علي جعفر: مكافحة الجريمة المنظمة : مناهج الأمم المتحدة و التشريع الجزائري، المؤسسة الجامعية للنشر و التوزيع، لبنان، ١٩٩٨.
- ٥٧- د. محمود كبش: تأكيد الحريات والحقوق الفردية في الإجراءات الجنائية، دراسة للتعديلات الحديثة في القانون الفرنسي، دار النهضة العربية، ٢٠٠١.
- ٥٨- د. محمود نجيب حسنى: النيابة العامة ودورها في الدعوى الجنائية، مجلة إدارة قضايا الدولة، س١٣، ١٩٦٩.
- ٥٩- د. محمود محمد طه: حق الاستعانة بمحام أثناء تحقيقات الشرطة القضائية، ١٩٩٣.
- ٦٠- د. مدحت رمضان: تدعيم قرينة البراءة في مرحلة جمع الاستدلالات، في ضوء تعديلات قانون الإجراءات الجنائية الفرنسي، دار النهضة العربية، ٢٠٠١.
- ٦١- مصطفى مصباح دبارة: الارهاب مفهومه و أهم جرائمه في القانون الجنائي الدولي، منشورات جامعة قار يونس، ليبيا، ١٩٩٠م.
- ٦٢- د. مصطفى مجدي هرجة: الإثبات في المواد الجنائية، دار المطبوعات الجامعية، ١٩٩٢، مصر:
- ٦٣- د. مصطفى فهمي الجوهري: تفريد العقوبة في القانون الجنائي "دراسة تحليلية تأصيلية في القانون المصري وقوانين بعض الدول العربية"، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٢
- ٦٤- د. مصطفى السعداوي: السياسة العقابية للمشرع المصري في مواجهة الارهاب، ٢٠١٧.
- ٦٥- د. مصطفى السعداوي: جرائم الارهاب الواقعة على وسائل النقل، دار العربي الحديث، ٢٠٢٠.
- ٦٦- د. مصطفى سيد سعداوي: مرحلتي الاستدلال والتحقيق في جرائم الإرهاب، دراسة مقارنة ، دار العربي الحديث، القاهرة، ٢٠١٧.
- ٦٧- مصطفى دبارة: الإرهاب،
- ٦٨- مقبل أحمد العمري: التكييف القانوني و الشرعي لجرائم اختطاف الطائرات، دراسة مقارنة، مكتبة الارشاد، صنعاء.

- ٦٩- هيثم أحمد الناصري: خطف الطائرات ، دراسة في القانون الدولي و العلاقات الدولية، ط٢، المؤسسة العربية للدراسات و النشر، بيروت، ١٩٨٨م.
- ٧٠- د. هلالى عبدالله أحمد: تفتيش نظم الحاسب الآلي وضمانات المتهم المعلوماتي، دراسة مقارنة، ط١، دار النهضة العربية، ١٩٩٧.
- ٧١- يحيى البناء: الإرهاب الدولي و مسؤولية شركات الطيران، دار المعارف، الاسكندرية، ١٩٩٤م.
- خامسا : الرسائل العلمية:
- ١- د. إسماعيل محمد سلامة: الحبس الاحتياطي، رسالة دكتوراة كلية الحقوق - جامعة القاهرة ، ١٩٨١
- ٢- د. أحمد حامد البدرى: الضمانات الدستورية للمتهم في مرحلة المحاكمة الجنائية ، دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقوانين الوضعية ، رسالة دكتوراه، طنطا، ٢٠٠٢.
- ٣- د. أحمد حلمي يوسف: الحماية الجنائية لحق الانسان في حياته الخاصة، رسالة دكتوراه مقدمة الى كلية الحقوق في جامعة المنصورة، ١٩٨٣ م .
- ٤- احمد ضياء الدين محمد خليل: "قواعد الإجراءات الجنائية"، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠١، ص ٢٣٥-٢٣٦.
- ٥- د. حسن صادق المرصفاوي: الحبس الاحتياطي وضمان حرية الفرد فى التشريع المصرى، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة القاهرة،
- ٦- د. حسن محمد ربيع: حماية حقوق الإنسان والوسائل المستحدثة للتحقيق الجنائي، رسالة دكتوراه مقدمة الى كلية الحقوق في جامعة الاسكندرية، ١٩٨٥م.
- ٧- د. خالد حامد مصطفى: جريمة غسل الأموال، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية حقوق طنطا، ٢٠٠٨.
- ٨- د. سليمان عبد المنعم : النظرية العامة لقانون العقوبات، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، ٢٠٠٠ .
- ٩- سمير عبد الفتاح: النيابة العامة وسلطاتها في إنهاء الدعوى الجنائية بدون محاكمة، رسالة دكتوراه،
- ١٠- د. شريف كامل: النظرية العامة للخطأ في القانون الجنائي دراسة تأصيلية مقارنة للركن المعنوي في الجرائم غير العمدية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة، السنة ١٩٩٢.
- ١١- د. طارق عزت محمد رخا: تحريم التعذيب والمعاملة أو العقوبة القاسية أو الحاطة بكرامة الإنسان، دراسة مقارنة في القانون الدولي العام والقانون الوطني والشريعة الإسلامية، رسالة دكتوراه، المنصورة، ١٩٩٧.

- ١٢- طارق محمد الديراوي، النظرية العامة للخطورة الإجرامية وأثرها على المبادئ العامة للتشريعات الجنائية المعاصرة، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر (غير منشورة)، بدون سنة.
- ١٣- د. عبد الله عادل خزنة كاتبي: الإجراءات الجنائية الموجزة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق - جامعة القاهرة، ١٩٨٠.
- ١٤- د. كمال عبد الرشيد: التحفظ على الأشخاص، رسالة دكتوراه، أكاديمية الشرطة، ١٩٨٩.
- ١٥- د. محمد عيد الغريب: المركز القانوني للنيابة العامة، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، حقوق القاهرة، ١٩٧٩.

سادسا: الأبحاث العلمية:

- ١- أحمد عبدالصبور : نظام المرور البريء في الملاحة الدولية، ، المجلة القانونية الاقتصادية، عام ٢٠٢٠.
- ٢- د. أحمد فتحي سرور: نظرية الخطورة الإجرامية، مجلة القانون والاقتصاد، ع ١، ١٩٦٤، ص ٥٠٠.
- ٣- د. أحمد فتحي سرور: التحريض علي ارتكاب الجريمة كوسيلة لضبط الجناة ، المجلة الجنائية القومية، س ٦، ١٩٦٣، ص ٢٥١.
- ٤- د. أحمد فتحي سرور: الأمر الجنائي وإنهاء الخصومة الجنائية، المجلة الجنائية القومية، ع ١-٢، ١٩٦٤، ص ٥١٩.
- ٥- بن بوعزيز أسيا: سياسة الاتحاد الأوروبي في مواجهة الهجرة غير الشرعية، دراسات و أبحاث ، العدد ٧، رقم ١٨، مارس ٢٠١٥،
- ٦- بهجت عبد الله قايد: مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة، بحث مقدم للندوة العلمية الخامسة عشر والتي عقدت بمقر المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب في الفترة من ٢٣ - ٢٥ ديسمبر ١٩٨٥ ،المركز العربي للدراسات الامنية والتدريب، الرياض، ١٩٩٠.
- ٧- د. سامي صادق الملا: حق المتهم في الصمت، مجلة الأمن العام، س ١٤، ع ٥٣، أبريل ١٩٧١.
- ٨- د. سامي صادق الملا: حق المتهم في الاستعانة بمحام أثناء مرحلة تحقيقات الشرطة، المحاماة، ع ٩-١٠، ١٩٨٦، ص ٢٦.
- ٩- د. سلوى بكير: تقرير قدمته إلى الحلقة الدراسية الثانية لتنظيم العدالة الجنائية و المنشور بالمجلة الجنائية القومية، العدد الأول و الثاني مارس- يوليو ١٩٧٦م، المجلد ١٩، ص ١٧٥.
- ١٠- د. سمير الجنزوري: الإدانة بغير مرافعة، المجلة الجنائية القومية، ١٩٦٩، ص ٤٠١.

- ١١- د. عبدالعظيم مرسي وزير: الحماية الوطنية والدولية لحقوق الإنسان وحياتهم الاساسية، ورقة عمل مقدمة إلى ندوة دور وزارة الداخلية في حماية حقوق الإنسان وصون حرياتهم الاساسية، مركز بحوث الشرطة، أكاديمية الشرطة، ٢٠٠٣، ص ٦.
- ١٢- د. غنام محمد غنام: مفاوضات الاعتراف بين المتهم والنيابة العامة في القانون الأمريكي، مجلة البحوث الاقتصادية والقانونية، حقوق المنصورة، ع ١٢، أكتوبر ١٩٩٢.
- ١٣- د. قدري عبد الفتاح الشهاوي: ضوابط السلطة الشرطية في التشريع المصري والمقارن، منشأة المعارف، ١٩٩٩، ص ١٤٩.
- ١٤- د. قدري الشهاوي: ضوابط حدود تحريات الشرطة أمام القضاء، المحاماة، ع ٩ - ١٠، نوفمبر - ديسمبر، ١٩٩١، ص ٧١.
- ١٥- د. مأمون سلامة: المحرض السوري، مجلة القانون والاقتصاد، س ٣٨، ١٩٦٨، ص ٢٤٨.
- ١٦- د. محمد سليم العوا، بحث مستخرج من مجلة ادارة قضايا الحكومة، العدد ٤، السنة الحادية والعشرين، ص ٥.
- ١٧- د. محمد أبو العلا عقيدة: فلسفة العقوبات المدنية في الشريعة الإسلامية والتشريعات الغربية، مجلة الأمن والقانون، السنة الخامسة، العدد الثاني، ربيع الأول ١٤١٨هـ، يوليو ١٩٩٧م، (كلية الشرطة - دبي)، ص ٢٥٢.
- ١٨- د. محمد أبو العلا عقيدة: الاتجاهات الحديثة في قانون العقوبات الفرنسي الجديد، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، ع ١، س ٣٩، ١٩٩٧.
- ١٩- د. محسن أحمد الخضيرى: الإرهاب الدولي، الظاهرة، الأسباب، العلاج، مجلة المدير العربي، الناشر: جماعة الإدارة العليا، العدد ٥٥، يوليو ١٩٨٧.
- ٢٠- المجلة المصرية للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد ١٥ / ٢٠٢٠.
- ٢١- د. هشام محمد فريد رستم: الحماية الجنائية لحق الإنسان في صورته، مجلة الدراسات القانونية، حقوق أسيوط، ع ٨، يونيو ١٩٨٦.
- ٢٢- د. يسر أنور علي: دراسة لمبدأ المشروعية، المجلة الجنائية القومية، العدد ٢، ١٩٧٠، ص ٢٢٥.
- ٢٣- د. يسر أنور علي: الأمر الجنائي، دراسة مقارنة في نظرية الإجراءات الجنائية الإيجازية، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، حقوق عين شمس، يوليو ١٩٧٤، ص ٥١٩.

سابعاً: المقالات:

- ١- اتفاق متعلق بالتعاون في مجال الأمن ومكافحة الإجرام المنظم بين فرنسا والجزائر المصادق عليه بموجب المرسوم الرئاسي ٠٧ ، المؤرخ ٠١ / ١٢ / ٢٠٠٧ ، الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد ٧٧ ، ٢٠٠٧.
- ٢- أنس الحجي: ماهي المنصات النفطية؟ مقال على الانترنت منشور بتاريخ ٢٢ مارس ٢٠٢١.
- ٣- جيمس بلاك (James Black) وآخرون، مياه مضطربة: لمحة موجزة حول التحديات الأمنية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، مؤسسة RAND، 2017.
- ٤- محمود مروان السيد، تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية Code ISPS وأثرها على صناعة النقل البحري، الملتقى العلمي: قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن، ١٣ - ١٤ / ٠٤ / ١٤٣٣.
- ٥- معاذ محمد: الاتحاد الأوروبي يحاصر تجفق الأسلحة إلى ليبيا وحاولات لإحياء دور " صوفيا" الثلاثاء ١٨/فبراير ٢٠٢٠، م.ت.ت ٢٠/٢/٢٠٢٠.
- ٦- د. مسلم اليوسف : مبدأ الشرعية الجنائية في الجرائم و العقوبات التعزيرية، بحث منشور على شبكة الألوكة، ب.ت، ص ٧. تاريخ الزيارة ٢٢/١١/٢٠٢١.
- ٧- هناء أبو العز، الاتحاد الأوروبي يطلق عملية لفرض حظر تصدير الأسلحة على ليبيا بد ا من الغد، الثلاثاء ٣١ مارس ٢٠٢٠.

ثامناً: الأحكام القضائية:

- ١- دستورية عليا في ٤ يناير ١٩٩٢، قضية رقم ٢٢ لسنة ٨ قضائية دستورية، مجموعة أحكام محكمة الدستورية العليا، ج ٥ (المجلد الأول) قاعدة ١٤ ص ٨٩.
- ٢- محكمة دستوريا عليا: جلسة ٦ يناير ٢٠٠١م، مجموعة الأحكام، س ٩، ص ٨٤٣.
- ٣- نقض ١٠/٣٠/١٩٥٩، أحكام النقض، س ١٠، رقم ٨٥، ص ٣.
- ٤- نقض ١٧ يناير ١٩٦٠، مجموعة أحكام النقض، س ١١، رقم ١٣، ص ٧٩.
- ٥- نقض ٨ أكتوبر ١٩٧٢، مجموعة أحكام النقض، س ٢٣، رقم ٢١٨، ص ٩٧٩.
- ٦- نقض أول مايو ١٩٦١، مجموعة أحكام النقض، س ١٢، رقم ٩٥، ص ٥١٣.
- ٧- (نقض ١٩٥٩/٦/١) مجموعة أحكام محكمة النقض س ١٠ رقم ١٣١ ص ٥٨٩، ١٧/١١/١٩٥٩، س ١٠ رقم ١٨٩، ص ٨٨٨).
- ٨- نقض ١٩٧٣/٣/٢٥، مجموعة أحكام النقض، س ٢٤، رقم ٨١، ص ٣٨٢.

- ٩- الطعن رقم ٥٤ لسنة ٦٠ مكتب فنى، جلسة ١٥/١/١٩٩١، س٤٢، ص٦٧.
- ١٠- نقض ٩/٦/١٩٨٠، مجموعة أحكام النقض، س٣١، رقم ١٤٣، ص٧٤٢.
- ١١- نقض ١٣/٦/١٩٨٣، مجموعة أحكام النقض، س٣٤، رقم ١٥١، ص٧٥٩.
- ١٢- نقض أول يناير ١٩٦٢، مجموعة أحكام النقض، س١٣، رقم ٥، ص٢٠.
- ١٣- نقض جلسة ١١/١١/١٩٨٧، مجموعة أحكام النقض، س٣٨، رقم ١٥٣، ص ٩٤٣.
- ١٤- نقض جلسة ١١/١٢/١٩٨٦، مجموعة أحكام النقض، س٣٧، رقم ٢٠٠، ص ١٠٥٩.
- ١٥- نقض جلسة ٤/٦/١٩٥٣ مجموعة القواعد القانونية، س٤، ص ٩٠٩.
- ١٦- نقض ١٤ أكتوبر ١٩٦٨، مجموعة أحكام النقض، س١٩، رقم ١٦٥، ص٨٣٥.
- ١٧- الطعن رقم ١٣١٩٦ لسنة ٧٦ ق جلسة ٤٨/٥/٢٠٠٦، المستحدث من المبادئ التي قررتها الدوائر الجنائية بمحكمة النقض من أول أكتوبر ٢٠٠٥ حتى آخر ديسمبر ٢٠٠٦، ص ٢٦٧.
- ١٨- الطعن رقم ٥٣٩٦ لسنة ٥٩ ق، جلسة ٢١/٤/١٩٩٣، س٤٤، رقم ٥٨، ص٤١٨.
- ١٩- الطعن رقم ٢٢٦ لسنة ٤٣ ق، جلسة ٢٩/٤/١٩٧٣، س ٢٤، رقم ١١٥، ص٥٥٩.
- ٢٠- الطعن رقم ١٧٣٩ لسنة ٣٥ ق ، جلسة ١٥/١١/١٩٦٥، س١٦، رقم ١٦٦، ص ٨٦٥.
- ٢١- الطعن رقم ٤٧٨ لسنة ٤٦ القضائية، الدوائر الجنائية - جلسة ١٠/١٠/١٩٧٦ مكتب فنى (سنة ٢٧ - قاعدة ١٦٤ - صفحة ٧٢٢).
- ٢٢- نقض ٢٣ أبريل ١٩٦٢ مجموعة أحكام النقض، س١٣، ص٤٠٨، رقم ٢٤. نقض ٣ مارس ١٩٨٠، س٣١، ص٣١٣، رقم ٦٠.
- ٢٣- نقض ١٥/١٠/١٩٤٥، مجموعة القواعد القانونية، ج٦، رقم ٦١٣، ص ٧٥٩.
- نقض ٢٧/٣/١٩٥٠، مجموعة أحكام النقض، السنة الأولى، رقم ١٥٢، ص ٤٦٣.
- ٢٤- نقض ١١/١١/١٩٦٣ م ، مجموعة أحكام النقض، س١٤، رقم ١٤٣، ص٧٩٥.
- ٢٥- نقض ١٤/١/١٩٨٦ م ، مجموعة احكام النقض، س٥٥، رقم ١٤، ص ٦٤ .
- ٢٦- نقض ٢٤ فبراير ١٩٨٠، مجموعة أحكام النقض، س٣١، رقم ٥٢، ص٢٦٢.
- ٢٧- الطعن رقم ٢٤٣ لسنة ٢١ ق دستورية، مجموعة أحكام المحكمة الدستورية، س٩، ص٧٧٧.
- ٢٨- نقض ٢٥ أكتوبر ١٩٧٦، مجموعة أحكام النقض، س٢٧، رقم ١٧٦، ص٧٧.
- ٢٩- نقض ٨ ديسمبر سنة ١٩٨٢، س٢٣، رقم ١٩٩، ص٩٦٢، نقض ٣١ يناير سنة ١٩٨٤، س٣٥، رقم ١٩، ص٩٥.
- ٣٠- نقض ١٥ أكتوبر ١٩٨٦، مجموعة أحكام النقض، س٣٧، رقم ١٥٧.
- ٣١- نقض ٢٠ مارس ١٩٥٦، مجموعة أحكام النقض، س٧، رقم ١١٦، ص٣٦٤.

٣٢- نقض ٢/٢٨ / ١٩٨٥، المكتب الفني، س٣٦، ص٣١٥.

٣٣- الطعن ٢٥٩٣ لسنة ٣٣ ق، ١١/٣/١٩٦٣، مجموعة المبادئ القانونية للنقض، ج٣، ص٦٤٦.

تاسعا: المراجع الأجنبية الإنكليزية :

- 1- **Akar, FURKAN.** (2019). Maritime security challenges in Mediterranean Sea and how NATO respond to them Thesis (PDF Available), August 2019.
- 2- Arquilla, John (2011). Insurgents, Raiders, and Bandits: How Masters of Irregular Warfare Have Shaped Our World. Ivan R. Dee.
- 3- **Angela CARPENTER**, Security and Europe's Sea Ports: Threats and Issues facing Maritime Gateways to Europe, in: Maria O'NEILL, Ken Swinton & Aaron Winter, New Challenges for the EU Internal Security Strategy, Cambridge Scholars Publishing, 2013.
- 4- **Adriano MENDY**, La lutte contre le terrorisme en Droit International, Thèse Doctorat, Faculté de Droit et de science politique, Université de Reims Champagne- Ardenne, Université de Reims Champagne-Ardenne, 2009.
- 5- **Aydalot (M.):** La liberté et la détention provisoire dans la jurisprudence de la Cour de Cassation Mélanges Ancel, 1975.
- 6- **Al-Shabaab** seizes Kenyan ship, take hostages, World Bulletin, July 12, 2014.
- 7- **Bouzat (P) et Pinatel (J):** Traité de droit pénal et criminologie, Dalloz, 1979.
- 8- **Bjorn Moller:** piracy & maritime terrorism and naval strategy, Danish Institute for International Studies (DIIS report), 2009.
- 9- **Christian WALTER**, Terrorism, in Max Planck Encyclopaedia of Public International Law (New York: Oxford University Press, 2015).
- 10- **Chopten**, Interception of communication ACT 1985, chopten 56, Report of the commissioner for 1986, January 1987,
- 11- **Diana Chang:** Piracy laws and the effective prosecution of pirates, Boston College International & Comparative Law Review (Vol. 33:273), 2010.
- 12- "Foreign Affairs – Terrorism Goes to Sea". December 8, 2007. accessed on 12/3/2022.
- 13- **F. Clerc:** "La détention préventive en Suisse" Rev. Sc. Crim. 1975.
- 14- **Guo Xinning:** Anti-Terrorism Maritime Security and ASEAN-China Cooperation; A Chinese Perspective, Institute of Southeast Asian Studies, 2005.
- 15- Lawrence Freedman: The Official History of the Falklands Campaign: War and diplomacy, 2005.

- 16- **Lisa Watanabe**, 'EU-Maghreb Counter-Terrorism Cooperation: The Need for a More Holistic Approach', Geneva Centre for Security Policy, (PDF), December 2011.
- 17- Pyeatt: Maritime terror in Europe and the Mediterranean sea, Maritime Policy, 1988.
- 18- **Peter Gordon - James E. Moore- Harry W. Richardson**: Economic Impact Analysis of Terrorism Events, Discussion Paper No. 22 (Prepared for the OECD/ITF Round Table of 11-12 December 2008 on Security, Risk Perception and Cost-Benefit Analysis.
- 19- **Robert D. McFadden**: A deranged hijacker of an American Boeing in 1972: The New York Times, Jan. 30, 1972.
- 20- **Ondřej FILIPEC**, The Evolution of EU counter-piracy Policy, European Journal of Transformation Studies, Vol 5, No 1, 2017.
- 21- **Heebøll-Holm**, Thomas (2013). Ports, Piracy and Maritime War: Piracy in the English Channel and the Atlantic, c. 1280-c. 1330.
- 22- **Juan Pablo Pérez-León ACEVEDO**, International Law and Maritime Terrorism, November 19, 2019.
- 23- **United Kingdom**: Report of royal commission on criminal procedure (1981).
- 24- **Khaled Dawoud**, With ISIS Allegiance Egypt's Security Woes Worsen, Atlantic Council, November 24, 2014
- 25- **Kleanthis Kyriakidis**, Maritime Terrorism History, Typology And Contemporary Threats, ASPIS, October / November 2017.
- 26- **Kamel HADDOUM** : « Le Droit Maritime Face aux nouvelles Technologies », 2017.
- 27- **Khansa LAGDAMI**, La menace du terrorisme maritime en Méditerranée.
- 28- **Natalie KLEIN**, Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea, New York: Cambridge Publishing, 2005.
- 29- **Natalie KLEIN**, Maritime Security and the Law of the Sea, Oxford University Press, 2011.
- 30- **Nuvolone**: La Détention preventive dans la législation pénale italienne, Revue de droit pénal et de criminologie, 1966.
- 31- **Pennell, C. R.** (2001). "The Geography of Piracy: Northern Morocco in Bandits at Sea: the Mod-Nineteenth Century". In Pennell, C. R, NYU Press.
- 32- **Peter Lehr**, (NO) Princes of the Sea: Reflections on maritime terrorism, in: Joachim Krause and Sebastian Bruns (eds.), Routledge Handbook of Naval Strategy and Security, (Oxon, Routledge, 2016), p. 202.
- 33- **Robert Fisk**: How Achille Lauro hijackers were seduced by high life, independent, accessed on 12/3/2022

- 34- **Senia Febrica**, Maritime Security and Indonesia: Cooperation, Interests and Strategies, (Oxon, Routledge, 1st edition: 2017).
- 35- "TEDx Talk: What is Piracy?" 4 March 2016.
- 36- Operation Sea Guardian, 09 July. 2018.
- 37- Opérations de l'UE en mer méditerranée, Fiche d'information actualisée le 4 octobre 2016.
- 38- **Peyman .H. K & Mohsen. A.**, International Measures in the Fight against Maritime Terrorism, Science Arena Publications Specialty Journal of Politics and Law Available online at: www.sciarena.com 2016.
- 39- **Wolfrum. R**, Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law. (2008).

عاشرا: المراجع الأجنبية الفرنسية:

- 1- **Antoine IZAMBARD**, Comment la France veut créer un champion de la Cybersécurité maritime, le 31.01.2020.
- 2- **A.Fabbri et Quéry**: La vérité dans le procès pénal ou l'air du catalogue, Revue de Science Criminelle, 2009.
- 3- **Brwnths**: L'effet avait un grand avantage: il était révélateur de la faute, Comment va-t-on la saisir indépendamment de lui? C'est la difficile question de la preuve: il s'agit de découvrir un critère autre que la mort ou les blessures est susceptible de déceler l'imprudence ».
- 4- **Bouzat (Pierre)-Pinatel (Jean)**: Traité de droit pénal et de Criminologie, T. 1 er. Droit pénal général, par P. Bouzat, Paris 1970, No. 317.
- 5- **C. Lazerges**: Le renforcement de la protection de la présomption d'innocence et des droit des victimes: histoire d'une navette parlementaire, RSC. 2001, n°1, janvier-mars, 2001.
- 6- **Caston Stefani, Georges Levasseur et Bernard Bouloc**: Procédure. Pénale, éditions, Dalloz, Paris, 1996.
- 7- **CHAMBON (P)**: "Le juge d'instruction 3e éd. Dalloz, 1985.
- 8- **Cadre juridique** universel contre le terrorisme ; Programme de formation juridique contre le terrorisme Module 2, UNODC, Vienne, 2018.
- 9- Décision-cadre du Conseil n° 2002/475/JAI. Modifiant par la Décision-cadre du Conseil n° 2008/919/JAI.
- 10- la Décision 2003/48/JAI du Conseil du 19 décembre 2002 relative à l'application de mesures spécifiques de coopération policière et judiciaire en matière de lutte contre le terrorisme, conformément à l'article 4 de la position commune 2001/931/PESC.
- 11- **Du boys Albert**: histoire du droit criminel des peuples anciens depuis la formation des sociétés jusqu'à l'établissement du christianisme, Joubert, librairie de la cour de cassation, Paris, 1845.

- 12- **Daresté de la Chavanne:** Rodolphe, le droit criminel en Grèce, nouvelles études d'histoire du droit, 3^e série, Recueil Sirey, Journal du Palais et Larose & Forcel, Paris, 1906.
- 13- **DGITM / Direction des Affaires Maritimes,** «Cyber sécurité» évaluer et protéger le navire, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, Edition septembre 2016, Révision n°1 de février 2017.
- 14- **Eudeline HUGUES,** « Le terrorisme maritime, une menace réelle pour la stabilité mondiale », Hérodote, 2016/4 (N° 163), p. 9-31. DOI : /her.163.0009.
- 15- **E. Picard:** La notion de police administrative, LGDJ. 1984. **G.**
- 16- **E. David:** Le terrorisme en droit international , Reflexion sur la definition et la repression de terrorisme, actes de colloque U L B , mars 1973
- 17- **Fournier:** L'acte policier judiciaire, th. Rennes I, 1979.
- 18- **Francois Rigaux:** Le laboration dun (Right of Privacy) par la juris prudence amiricain, Rev, internatonal de droit compare, 1980.
- 19- **Florian:** Trattato di diritto penale, Parte generale, 4ed, Milano 1934.
- 20- **F. Le Gunehec:** Loi n°2000-516 du 15 juin 2000 renforçant la protection de la présomption d'innocence et les droits des victimes, JCP. 28 juin 2000.
- 21- **Fauconnet paul:** la responsabilité étude de sociologie, France, 1928, un document produit en version numérique conjointement par Réjeanne
- 22- **Francis Casorla:** La célérité du procès pénal en droit Français R. I. D. P, 1995.
- 23- **Faustin Helie:** Traité de l'instruction criminelle, Histoire Et Théorie De La Procédure, Criminelle, Charles Hingray Librairé Editeur, Paris 1845.
- 24- **H. Bekaert:** La manifestation de la vérité dans le process pénal, Bruxelles Etablissement Emile Bruylant, 1972.
- 25- **Garraud (René):** Traité théorique et Partique du droit pénal français T. l-er, 3e Edition, Paris 1913, No. 31.
- 26- **Garcon Emil:** le droit pénal, origine évolution état actuel, collection payot, pairs, 1922.
- 27- **G. Levasseur, G. Stéfani et R. Jambu - Merlin:** Criminologie et science pénitentiaire, Précis Dalloz, 4ème éd. 1980.
- 28- **Guinchard (S.), Buisson (J.):** procedure penale, op. cit., p. 977, no14 Actual, Aper. Rap. p. 599.
- 29- **Glasson, Ernest Désiré:** Histoire du droit et des institutions de la France, tome 3, Époque franque, Librairie Cotillon, F. Pichon, paris, 1889.
- 30- **Gerhard Grebing:** La Procédure Accélérée Dans Les procès pénal En République fédérale D'Allemagne, Archives De politique Criminelle, N° 05, 1982.

- 31- **Greenberg et al.** "The Contemporary Threat of Maritime Terrorism." In *Maritime Terrorism: Risk and Liability*, (9-28). (RAND Corporation, 2006).
- 32- **Hugues EUDELIN** ،Terrorisme stratégiques : Une menace en mer, Défense nationale et sécurité collective, mars 2009.
- 33- **HANS-JÖRG, (Albrecht):** Entwicklung der Kriminalität, Ursachen und Rolle der Kriminal politik, in Krise des Strafrechts und der Kriminalwissenschaften m Tagungsbeiträge eines Symposiums der Alexander von Humboldt-Stiftung , veranstaltet vom 1.bis 5 Oktober 2000 in Bamberg, Herausgegeben von Hans Joachim Hirsch, Duncker & Humblot, Berlin, 2001.
- 34- **Jean Pradel:** La Célérité de la procédure pénale, en droit comparé, R.I.D.P, 1995.
- 35- **Jean Pradel: Procédure** pénale, 14^{ème} édition 2008/2009, éditions Cujas, Paris 2008.
- 36- **Jean-claude Soyer,** Droit pénal et procédure pénale, 12em édition, Librairie générale de droit et de jurisprudence E.J.A, 1995, Paris.
- 37- **Jean Marie:** La Cour Pénale Internationale et le terrorisme international: Le problème de compétence ratione materiae, Memoire Online 2007.
- 38- **Jean Pradel:** La détention provisoire selon le droit François contemporain, Revue de droit pénal et de criminologie 1987.
- 39- **Jean-Pierre QUENEUDEC,** «Unité et diversité des espaces maritimes,Questions Internationales, Paris, No. 14, juillet-août 2005.
- 40- **Jean-Christophe MARTIN,** L'Union européenne et la lutte contre la piraterie, contre tout trafic illicite et contre le terrorisme en mer, Droit international de la mer et droit de l'Union européenne: cohabitation, confrontation, coopération?, Actes du colloque de Monaco des 17-18 /10/ 2013.
- 41- **K. Vasak:** La Convention européenne des droits de l'homme, Paris, 1964, p. 48 ets.
- 42- **Khanssa LAGDAMI,** La menace du terrorisme maritime en Méditerranée.
- 43- **Kamel HADDOUM :** « Le Droit Maritime Face aux nouvelles Technologies Université d'Alger1, Colloque International, « L'Intelligence Artificiel : Un nouveau Défi pour le Droit » Alger 27 et 28 Novembre 2018.les annales de l'université d'ALGER, numéro spéciale, (pp.61-82), N 7/2018
- 44- **le gunehec F:** "Loi n 2004-204 du 9 Mars 2004 portant adaptation de la justice aux evolutions de la criminalite: premiere partie: dispositions de

- procedure penale immediatement applicables: pragmatisme, coherence, severite et simplifications" J.C.P, 2004
- 45- Le Terrorisme Maritime, Dossier D'étude, Centre D'enseignement supérieur De La Marine, Cedoc – Section «Études», Ministère De La Défense, France, 20 Janvier 2003,
- 46- **M. Duverger**: Sociologie Politique, P U F, paris, 1968, p. 248
- 47- **M. Cornile**: En théorie; je concède qu'il voudrait mieux se dégager de cette préoccupation de l'effet dommageable produit par la faute mais il serait fort difficile en pratique de ne pas tenir compte de la pression de l'opinion publique qui augmente en proportion des conséquences de la faute.
- 48- **Merle(R). Vitu.(A)**: traite de droit **Criminel**, Droit general, 7eme, Dalloz.1997.
- 49- **. Michele-Laure Rassat**: Procédure pénale, Presses Universitaires De France, Paris 1995.
- 50- **M. Bernhard A. Koch**: indemniser les victims de terrorisme, bureau du comite europeen de cooperation juridique (CDCJ - BU), Strasbourg, 27 novembre 2006.
- 51- **Marcel N'GOUYA**, La criminalité en mer, Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports • Articles et études doctrinales Juillet 2009.
- 52- **Mercadal**: Recherches sur l'intention, R.S.C 1967.
- 53- **Shukri SHAZWANIS**, Security community building in the Mediterranean Sea: The roles of NATO and European Union in managing maritime challenges. PhD Thesis, Cardiff University, 2017.
- 54- **Thierry COQUIL**, Cyber sécurité » évaluer et protéger le navire, Op.cit., p.3.
- 55- La cyber sécurité maritime, une question stratégique civile comme militaire, SDMAGAZINE, 26 septembre 2019.
- 56- **Rokofyllos Christos**: le concept de lésion et la répression de la délinquancen par imprudence, essai de critique, bibliothèque de sciences criminelles, paris, 1967.
- 57- **Règlement (CE) No 2007/2004** du conseil, du 26 octobre 2004, portant création d'une Agence européenne pour la gestion de la cooperation opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne, Journal officiel de l'Union européenne, L 349/1, 25/11/2004.
- R. Schmelck et G. Picca**: op. cit., p. 50 et s.
- 58- **R. Merle et A. Vitu. R. Schmelck et G. Picca**: Pénologie et droit pénitentiaire, Cujas, paris, 1967.
- 59- **R. Merle et A. Vitu**: Traité de droit criminel, T. II, Cujas, Paris, 1979,
- 60- **Robert (Jacques-Henrie)**: Imputation et la complice, J. C. P. 1975.

- 61- **Ridel. G:** Etude critique de la législation du code pénal sur les homicides, coups et blessures involontaires, thèse pour le doctorat, librairie de la société du recueil général des lois et des arrêts, paris, 1905.
- 62- **Rachid EL HOUDAÏGUI,** l'opération active Endeavour et son impact sur le dialogue méditerranéen de l'OTAN, Les paradoxes opérationnels et juridiques de l'OAE report, Nato Défense Collège (2007).
- 63- **Serge Guinchard et Jaques Buisson:** procédure pénale, Edition Litec. paris 2000.
- 64- **S . Uglow . Evidence .** Text and Materials, Sweet & Maxwell , 1997, London.
- 65- **Patrick CHAUMETTE,** Cybersécurité dans le domaine maritime, action de l'état en mer / action at Sea, concepts, droit maritime, le navire, projet / the Project, 22/02/2017.
- 66- **Patrick Canin,** Droit pénal général, Hachette livre, 2000, Paris.
- 67- **Vidal (Georges) et Magnol (Joseph):** Cours de droit criminel et de science pénitentiaire, T. 1 er, 1947, No. 19.
- 68- **Vidal et Magnol:** Cours de droit criminel, T.2, et science pénitentiaire, paris 9eme. Ed, 1949.
- 69- **Von Liszt Franz:** traité de droit pénal allemand, tome1, traduit par René Lobstein, librairie - éditeurs, V.giard et E.briere, Paris, 1911.
- 70- **Yann TEPHANY,** Les compétences de l'État côtier face aux actes illicites intentionnels visant les plates- formes offshore, Patrick Chaumette. Economic challenge and new maritime risks management: What blue growth? Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes : Quelle croissance bleue ?, CHAPITRE 11, GOMILEX, 2017.

الفهرس

- ٩٣ - مقدمة:
- ٩٥ - المبحث الأول جرائم الإرهاب الواقعة على وسائل النقل
- ٩٦ - المطلب الأول: الاحكام الموضوعية لجرائم الإرهاب الواقعة على وسائل النقل
- ١٠١ - المطلب الثاني: السياسية العقابية للمشرع المصري في مواجهة جرائم الإرهاب
- ١٠٣ - المبحث الثاني: الجرائم الواقعة على وسائل النقل الجوي في قانون الطيران المدني
- ١٠٣ - أولاً: أنواع الطائرات من جهة استعمال الانسان لها:
- ١٠٤ - تعريف اختطاف الطائرات:
- ١٠٦ - ثانياً: التعريف في الاصطلاح القانوني:
- ١٠٧ - ثالثاً: تاريخ اختطاف الطائرات:
- ١٢٣ - المبحث الثالث: جرائم الإرهاب الواقعة على وسائل النقل البحري والبري والنهري
- ١٢٣ - تمهيد وتقسيم:
- ١٢٤ - المطلب الأول: الإرهاب الواقع على وسائل النقل البحري
- ١٢٥ - الفرع الأول: مفهوم الإرهاب البحري
- ١٢٥ - أولاً: تعريف الإرهاب البحري:
- ١٢٦ - ثانياً: استخدام العنف غير المشروع في البحر:
- ١٢٨ - ثانياً: تمييز الإرهاب البحري عن الأعمال المشابهة:
- ١٣١ - ثالثاً: أشكال الإرهاب البحري:
- ١٣٣ - الفرع الثاني: استخدام التكنولوجيات الحديثة في ممارسة الإرهاب البحري
- ١٣٣ - أولاً: رقمه القطاع البحري:

- ١٣٤ - ثانيا: الإرهاب البحري الإلكتروني:
- ١٣٧ - الفرع الثالث: مكافحة الإرهاب البحري في البحر
- ١٣٧ - أولا: آليات مكافحة الإرهاب البحري في البحر المتوسط:
- ١٣٩ - ثانيا: تطوير المنظومة التشريعية ضد الإرهاب البحري:
- ١٤٢ - ثالثا: الآليات الإقليمية لقمع الإرهاب البحري:
- ١٤٦ - تعاون فرونتكس مع الناتو:
- ١٤٩ - تاريخ القرصنة البحرية:
- ١٥٢ - المطلب الثاني: جريمة خطف وسائل النقل الجوي والبري والبحري
- ١٥٥ - أولا: الركن المادي.
- ١٦٠ - ثانيا: الركن المعنوي:
- ١٦١ - ثالثا: العقوبة.
- ١٦٣ - المبحث الرابع: جرائم الإرهاب الواقعة على المنصات الثابتة المنشأة لأغراض اقتصادية...
- ١٦٤ - أولا: ماهية المنصات الثابتة المنشأة لغرض اقتصادي:
- ١٦٦ - ثانيا: التحديات التي تهدد وجود واستمرارية المنصات الثابتة:
- ١٦٧ - أ: أحكام البحر:
- ١٦٩ - ب: أحكام الدفاع عن النفس:
- ١٧٠ - ج: أحكام الحرب في البحر:
- ١٧١ - ثالثا: إيجاد مناطق آمنة حول المنصات بفضل الأحكام البحرية:
- ١٧٣ - رابعا: فرض قيود على الملاحة قرب المنصات:
- ١٧٣ - خامسا: إنذار بمس متوقع بالمنصات:
- ١٧٤ - سادسا: الحد من الملاحة في مناطق يجري فيها نشاط عملياتي بحري:

- ١٧٦ سابعا: فرض قيود بفعل أحكام الحرب وأحكام الدفاع عن النفس:
- ١٧٩ الخاتمة.
- ١٨٥ قائمة المراجع.
- ٢٠٦ الفهرس