

تأثيرات الجرائم الماسة بأمن الطائرات على حقوق الانسان

عباس فاضل بدر الربيعي

إشراف الدكتور: أحمد رضا توحيد

عضو كلية القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة قم، إيران

Ar.tohidi@qom.ac.ir

The effects of crimes affecting aircraft security on human rights

Prepared by: Abbas Fadel Badr Al-Rubaie

alfdlabw444@gmail.com

Supervised by Dr. Ahmed Reda Tawhidi

legalart2@gmail.com

الملخص

مع وجود نظام قانوني دولي تعالج مشكلة الجرائم الماسة بأمن الطائرات وتصنيفها وتحديد أركانها، إضافة الى تحديد الاختصاص القضائي الوطني في معالجة مثل هذه المشاكل وإمكانية تسليم المجرمون المتهمون بهذه الجرائم من خلال جعلها جرائم دولية تطالها الاختصاص العالمي (الشامل) للقوانين العقابية الوطنية، وكل هذه المسائل وجدت لغرض تقليل فرص افلات الجناة من العقاب وسد المنافذ القانونية امامهم الامر الذي تحمي وبشكل صارم الحقوق الأساسية للإنسان. الكلمات المفتاحية: الجرائم، أمن الطائرات ، حقوق الانسان.

Abstract:

The existence of an international legal system that addresses the problem of crimes against aircraft security, classifies them and defines their elements, in addition to defining national judicial jurisdiction in addressing such problems and the possibility of extraditing criminals accused of these crimes by making them international crimes subject to the universal (comprehensive) jurisdiction of national penal laws. All of these issues exist for the purpose of reducing the chances of perpetrators escaping punishment and closing legal outlets before them, which strictly protects basic human rights. **Keywords:** crimes, aircraft security, human rights.

المقدمة

من خلال تحليلنا لموضوع (آثار الجرائم المؤثرة على أمن الطائرات على حقوق الإنسان)، سنحاول تحديد ومناقشة المشكلة الأساسية للدراسة، ألا وهي آثار الجرائم المؤثرة على أمن الطائرات على حقوق الإنسان، والتي تتعكس بشكل فعلي ومباشر بشكل كبير تمس مجموعة من حقوق الإنسان والحريات الأساسية، وهو ما سنبينه من خلال دراسة الجانب القانوني ومدى تطبيقه على مرتكبي هذه الجرائم، والذي تزايد في السنوات الأخيرة وأصبح له تأثير مباشر على حياة الإنسان عندما تتعمق الهجرة عبر الوطنية في هذا الموضوع.

مشكلة البحث

إن الجرائم المتعلقة بأمن الطائرات، مثل الهجمات الإرهابية أو عمليات الاختطاف، لها تأثير كبير على حق الإنسان في الحياة وتستهدف هذه الجرائم الأبرياء وتهدد حياتهم وسلامتهم أثناء الطيران. عندما تحدث جرائم تتعلق بأمن الطائرات، يمكن أن يكون لها تأثير مدمر على الأفراد والأسر

والمجتمعات بأكملها. وبالإضافة إلى الخسائر في الأرواح والإصابات الجسدية، يمكن أن يكون لهذه الجرائم تأثير نفسي عميق على الناجين وأسر الضحايا. قد يعاني الناجون من الصدمة، واضطراب ما بعد الصدمة، والقلق، والاكتئاب، وغيرها من المشاكل النفسية الناجمة عن التجربة المؤلمة. وبالإضافة إلى ذلك، قد يكون للتهديدات الأمنية المستمرة في مجال الطيران تأثير سلبي على حقوق الإنسان وقد يزيد من التوتر لدى الفرد ويقيّد حريته الشخصية وحرية حركته وقد تؤدي الإجراءات الأمنية التي تنفذها السلطات المختصة إلى زيادة كثافة عمليات التفتيش والتفتيش وقد تؤدي إلى انتهاك الخصوصية الشخصية والحقوق الشخصية. ويجب على المجتمع الدولي والدول التعامل مع هذه الجرائم بجدية وفعالية. ويجب على الدول اتخاذ الإجراءات اللازمة لتعزيز سلامة الطيران والحد من التهديدات مع ضمان احترام حقوق الإنسان والحريات الأساسية. ويمكن تحقيق ذلك من خلال تنفيذ إجراءات أمنية فعالة ومتوازنة وفقاً للمعايير القانونية الدولية وحقوق الإنسان.^(١)

أهداف البحث : يهدف هذا البحث إلى:-

١. التعرف على أثار الجرائم الماسة بأمن الطائرات على حق الإنسان في الحياة.

٢. التعرف على اثار الجرائم الماسة بأمن الطائرات على حق الإنسان في التنقل والسفر.

٣. التعرف على اثار الجرائم الماسة بأمن الطائرات على حق الإنسان في الامن.

أهمية البحث :

نظرًا للزيادة الأخيرة في جرائم أمن الطيران، والتي غالبًا ما تكون ناجمة عن مخاوف سياسية أو إرهابية أو اقتصادية، تتأثر ثقة العملاء بسبب الحقوق الأساسية، بما في ذلك الحق في الحياة، والحق في حرية التنقل والسفر، فضلاً عن الحق في على الصعيد الأمني، فضلاً عن التداعيات السياسية والاقتصادية والأمنية الأخرى، ولذلك، هناك حاجة إلى توضيح هذه التأثيرات، وتحديد العوائق وأوجه عدم المساواة، ووضع حلول فعالة للتأكد من أن بنود المعاهدة كافية لردع مثل هذه الإجراءات.

منهجية البحث:

للاطلاع بموضوع البحث تم اتباع المنهج التحليلي لتحليل النصوص القانونية التي تنظم الجرائم الماسة بأمن الطائرات كونها من الجرائم الخطرة الواسعة النطاق، كما احتجنا الى المنهج التأصيلي لدراسة صور واشكال هذه الجريمة ونطاقها ومدى كفاية التشريعات الوطنية والدولية للحد منها.

هيكلية البحث:

بغية تحقيق الاهداف المرجوة من هذه الدراسة، تم تقسيمه الى مبحثين، نتناول في المبحث الاول مفهوم حق الانسان في الحياة، وذلك في مطلبين، نتناول في المطلب الاول ماهية الحق في الحياة وهم المواثيق الدولية التي تركز وتحمي هذا الحق، ومن ثم نبين في المطلب الثاني خصائص الحق في الحياة، أما المبحث الثاني فنبين فيه مدى تأثير حق الانسان في الحياة بالجرائم الماسة بأمن الطائرات، وذلك في ثلاث مطالب ، أذ نبين في المطلب الاول أثر جريمة القرصنة الجوية على حق الانسان في الحياة، وفي المطلب الثاني نبين اثر الجرائم الجوية على حق الانسان في الحياة، ونين في المطلب الثالث اثر جريمة القرصنة على حق الانسان في الحياة، ثم نختم الدراسة بخاتمة تتضمن اهم النتائج والتوصيات التي تساهم في ازالة الابهام والغموض عن النصوص التشريعية ذات الصلة.

المبحث الأول: مفهوم حق الانسان في الحياة

ان الحق في الحياة من المفاهيم المرنة والمتطورة مع تطور الزمان، الا انها لا تقل عن نطاق الحقوق الاساسية الملاصقة لكل فرد منذ نشأته، فالحق في الحياة لا يقتني بمجرد العيش، فالحياة لا تقتصر على مجرد ان يكون على قيد الحياة بالمعنى الدقيق، انما الحياة تشمل توافر جميع الظروف الملاصقة به، الحياة الكريمة، والصحة، والغذاء والبيئة السليمة والماء والتعليم، وغيرها من الحقوق الاساسية، وسنبين في هذا المبحث ماهية هذا الحق وذلك في مطلبين وكما يلي:-

المطلب الأول: تعريف حق الانسان في الحياة

يشير الحق إلى المزايا أو الفوائد أو الحريات التي يتوقع الفرد أو المجموعة الحصول عليها من المجتمع أو الدولة وفقاً لمعاييرها. التكيف القانوني: هو السلطة التي يمنحها القانون للإنسان، وتمكينه من القيام بإجراءات معينة لتحقيق المصالح التي يقرها القانون.^(٢)

الفرع الاول: مفهوم حق الحياة في الإسلام: يرى الإسلام أن الحق في الحياة هو حق فردي مرتبط بالأنشطة الشخصية، وهو أيضاً حق اجتماعي يعتمد عليه البقاء الاجتماعي، ولا يستطيع الإنسان أن يحصل على أي حق إذا لم يستمتع بالحياة، والحياة هي الوسيلة الأساسية لتحقيقها التمنيات. الهدف، وحرمانه منه يعتبر من كبائر الذنوب، خلافاً لحكمة الله تعالى الواضحة التي أعدت للإنسان الحياة وسخر كل ما فيها لخدمته ومصالحته، حتى العمل على منحه القدرة على القيام بها. كل شيء في الكون يُستخدم لخدمة ومنفعة البشرية.^(٣) ويتحقق حق الإنسان في الحياة من خلال هدف الحفاظ على النفس، وهو أحد أهداف الشريعة الإسلامية العامة التي يعتبرها القانون ويسعى إلى تحقيقها من خلال أبوابه التشريعية، كما يعتبر من الأهداف الضرورية للشريعة الإسلامية. فهو إذن حق ضروري لقيام المصالح الدينية والدينية، وحق ضروري لوجود الحقوق الأخرى، ولا يقتصر على حفظ النفوس وحمايتها من التعدي عليها. فقط للإيذاء، بل ليمتد هذا المعنى ليشمل كافة مكونات الحياة واحترام الإنسانية بما يليق بدورها كخليفة على الأرض، ولذلك يمكن القول إن الحق في الحياة يقوم على ركنين: الأول هو الحق المطلق في حماية الناس من القتل، والثاني هو ضمان تمتع الإنسان بالحياة. هناك مظاهر وأشكال عديدة لحماية الإسلام لحق الحياة لجميع الكائنات الحية على وجه الأرض، وتصبح هذه المظاهر أكثر وضوحاً وبارزاً إذا نظر الراصد إلى الأحكام الفعلية التي وضعها الإسلام. فهي توصف لأتباعها، كما أنها تبرز إذا كانت تتعلق بجميع أحوال الإنسانية وأشكالها. سواء كان مسلماً أو وثنياً، أسوداً أو أبيضاً، عربياً أو غير عربي، وهذا الحق لا يفرق بين إنسان وآخر إلا ضمن أسس وضوابط حددها الإسلام، وأدارها وفق قواعد دقيقة، حتى يكون للجنين في بطن أمه -حفظه الله- حق الحياة لمنع الاعتداء عليه، وهو ما لن يؤدي إلا إلى الإضرار به أو بأمه. أهم جوانب حماية الحق في الحياة في الإسلام: لقد حرم الإسلام قتل النفس بغير وجه حق، فقال سبحانه وتعالى (وَلَا تَتَقَتَّلُوا النَّفْسَ الَّتِي حَرَّمَ اللَّهُ إِلَّا بِالْحَقِّ)^(٤)، وهذا يدل على أن الإسلام يحترم ويرعى حق كل نفس بشرية في الحياة، سواء كانت مسلمة أو غير مسلمة، حيث يرى الإسلام أن من قتل نفساً أو قتل نفسه بأية طريقة كان كمن قتل نفس الله. كل الخلق، يقول تعالى: (مَنْ قَتَلَ نَفْسًا بِغَيْرِ نَفْسٍ أَوْ فَسَادٍ فِي الْأَرْضِ فَكَأَنَّمَا قَتَلَ النَّاسَ جَمِيعًا وَمَنْ أَحْيَاهَا فَكَأَنَّمَا أَحْيَا النَّاسَ جَمِيعًا)^(٥)، وقال سبحانه وتعالى: (وَمَنْ يَقْتُلْ مُؤْمِنًا مُتَعَمِّدًا فَجَزَاؤُهُ جَهَنَّمُ خَالِدًا فِيهَا وَعَذَابُ اللَّهِ عَلَيْهِ وَعَلَيْهِ وَلَعَنَهُ وَوَعَدَ لَهُ عَذَابًا عَظِيمًا)^(٦) وتلتزم الدولة بالحماية القانونية لهذا الحق، ولذلك، في الدول التي لم تلغ بعد عقوبة الإعدام، يجب أن توفر قوانينها الجنائية تعريفاً دقيقاً ومحدوداً للجرائم البالغة الخطورة، وفي حالات خاصة، يجوز للجاني: الحرمان القانوني الحق في الحياة لا يشكل انتهاكاً لأحكام هذه الاتفاقية أو اتفاقية منع جريمة الإبادة الجماعية والمعاقبة عليها وفقاً للمادة ٦ من الاتفاقية الدولية، لا يتعين على الدولة اتخاذ التدابير اللازمة لمنع الأعمال الإجرامية التي تؤدي إلى الحرمان من الحق في الحياة فحسب، بل يجب عليها أيضاً إلزام قواتها الأمنية بعدم قتل الأفراد عشوائياً كما تحظر هذه المادة عقوبة الإعدام لمن تقل أعمارهم عن ١٨ عاماً، ولا تنفذ عقوبة الإعدام للنساء الحوامل، وحماية هذا الحق تقتضي التزام الدولة بحماية حق الآخرين في عقوبة الإعدام وفقاً للقانون. محاكمة عادلة، بما في ذلك الحق في المثول أمام قاضٍ طبيعي، وتطبيق مبدأ البراءة حتى تثبت إدانته، وحق المتهم في الاستئناف ضد الإدانات والقرارات العليا. مستوى السلطة القضائية، علاوة على حق الشخص المحكوم عليه بالإعدام في نهاية المطاف في طلب العفو أو تخفيف العقوبة (وهو ما يجوز منحه في جميع الأحوال).

وتؤكد المادة ٤ من الاتفاقية الأمريكية لعام ١٩٦٩، التي دخلت حيز التنفيذ عام ١٩٧٨، أن لكل فرد الحق في احترام حياته وأن القانون يجب أن يحمي هذا الحق... ولا يجوز حرمان أحد من حياته ومع ذلك، تؤكد المادة ٢ من الاتفاقية الأوروبية أيضاً أن القانون يجب أن يحمي حق الفرد في الحياة، وأنه لا يجوز إعدام أي شخص عمداً إلا تنفيذاً لقرار قضائي يتطلب الإدانة بموجب القانون. كما أكدت اللجنة الأفريقية لحقوق الإنسان والشعوب في اجتهاداتها أن الحق في الحياة هو أحد الحقوق الأساسية. وبدون الحق في الحياة، لا يمكن تنفيذ الحقوق الأخرى، تماماً مثل الميثاق الأفريقي لحقوق الإنسان والشعوب لعام ١٩٨١ وتنص المادة ٤ على الحق في الحياة^(٧) وتنص المادة ٤ من الميثاق على أنه لا يجوز انتهاك كرامة الحياة الإنسانية وسلامته الإنسانية والأخلاقية، ولا يجوز الحرمان من هذا الحق تعسفاً.^(٨) كما أن هناك عدداً من القرارات الدولية التي تضمن حقوق الإنسان للأفراد الذين ليسوا مواطنين في بلد الإقامة، بما في ذلك قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٤٠/١٤٤ بتاريخ ١٣ ديسمبر ١٩٨٥، والذي ينص في مادتيه ٥ و ٦ على: الحق في الحياة والسلامة الجسدية.^(٩) يتضمن القانون الدولي لحقوق الإنسان أيضاً أحكاماً محددة للمجموعات التي تحتاج إلى حماية خاصة، مثل اللاجئين والمشردين داخلياً والنساء والأقليات العرقية والأطفال. يتطلب القانون الدولي لحقوق الإنسان والقانون الإنساني الدولي من الدول مقاضاة ومعاقبة من ينتهكونه لإنهاء الإفلات من العقاب.

ب القانون الإنساني الدولي^(١٠) يؤكد على حق الأفراد في عدم حرمانهم من الحياة تعسفاً، لأن أحكام اتفاقيات جنيف تحظر الاعتداء على الحياة والسلامة البدنية، ولا سيما جميع أشكال القتل ضد الأشخاص الذين لا يشاركون فعلياً في النزاعات المسلحة. وتنص المادة ١٣ من اتفاقية جنيف الثالثة على وجوب معاملة أسرى الحرب معاملة إنسانية في جميع الأوقات، وتحظر على الدولة الحاجزة ارتكاب أي عمل غير قانوني أو إهمال

يؤدي إلى وفاة أسير الحرب المحتجز لديها، وتعتبر بمثابة انتهاك للقانون الدولي الإنساني. انتهاكا خطيرا لهذه الاتفاقية. تحظر المادة ٣٢ من اتفاقية جنيف الرابعة أي إجراء من شأنه أن يسبب معاناة جسدية أو إبادة للأشخاص المحميين الخاضعين لولايتها القضائية ولا يقتصر هذا الحظر على القتل والتعذيب والعقوبات البدنية والتشويه والتجارب العلمية والطبية غير الضرورية طبيا بأفعال الشخص المحمي، ولكنها تشمل أيضًا أي عمل آخر من أعمال العنف، سواء ارتكبه مدنيون أو عسكريون.

الفرع الثاني: الفرق بين الحق في الحياة والحق في السلامة الجسدية الحق في الحياة هو المصلحة أو القيمة التي يستمر بها جسم الإنسان في أداء وظائفه التي لا غنى عنها دون أن يدمرها تدميرًا كاملاً ويحميها القانون، ولذلك فإن الحق المعتدى عليه في جريمة القتل هو الحق في الحياة وليس الحق في الحياة بالمكان الفعلي الذي ارتكبت فيه الجريمة، ولأن المصالح المشروعة يحميها القانون الجنائي لأنها حيوية لبقاء المجتمع وتطوره، ولأن إهدار هذه المصالح أو تهديدها بالخطر يشكل جريمة بموجب القانون الجنائي، فقد عاقب المشرعون القتل لأنه جريمة. ولا تتم حماية حق البشر في الحياة فحسب، بل تتم حماية حق المجتمع ككل في الوجود أيضًا، إن حياة الإنسان ليست حقه الحصري، بل للمجتمع السيطرة عليها، ولا يستطيع الفرد التصرف في حياته كما يشاء. بالنسبة للإنسان، الحياة هي أعلى وأثمن شيء لديه. وهي الشرط الأساسي للتمتع بالحقوق الأخرى والقيام بالوظائف والالتزامات الاجتماعية المنوطة به لصالح المجتمع، فهي أساس بقائه وازدهاره. ومن ثم فإن رضا المجني عليه لا يكون سببا في جواز القتل لأنه صدر من شخص غير أهل للتصرف في الحق.^(١١) أما الحق في السلامة الجسدية فينقسم إلى ثلاثة عناصر: الاهتمام بالحفاظ على السلامة الجسدية، ومستوى الصحة والسلامة البدنية، وأي انتهاك لهذه العناصر مهما كانت خطورته سيؤدي إلى انتهاك هذا الحق. يمين. ولذلك فهو يستحق الحماية القانونية لأن الحق في السلامة الجسدية هو فرع من الحق في الحياة، وحماية الحق في الحياة تتطلب حماية الحق في السلامة الجسدية. والأخير جزء من الأول، إن الاعتداء على الحق في الحياة هو في الواقع اعتداء على تكامل الجسد إلى حد أنه يدمر جميع وظائف الجسم ويحرم من نوعية الحياة. يُنظر إلى الحق في التكامل الجسدي على أنه هجوم. إن أركان الوجود الإنساني ومؤسساته وقوانينه تحميه منذ القدم وحتى يومنا هذا.^(١٢)

المطلب الثاني: خصائص وواقع حق الانسان في الحياة

ويعتبر من الحقوق الأصلية للإنسان ولا يسمح للإنسان بالتنازل عن حقه في الحياة ولا يجوز المساس بهذا الحق، وللإنسان الحق في الحياة وهو في بطن أمه، ويستمر حق الإنسان في الحياة حتى بعد وفاته، وحقوق الإنسان في الحياة ليست مطلقة، ولكن هناك استثناءات، سنبين خصائص هذا الحق وذلك في فرعين وكما يلي:-

الفرع الاول: خصائص الحق في الحياة يعد حق الإنسان في الحياة من أبرز وأبسط حقوق الإنسان. الحق في الحياة هو حق أساسي يسمح للفرد بالعيش والبقاء على قيد الحياة بحرية وأمان وحق الإنسان في الحياة هو حق كل إنسان في التمتع بالحياة والبقاء على قيد الحياة. ويجب على الدولة والجهات المعنية حماية حق الأفراد في الحياة واتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان سلامتهم وحمايتهم من التهديد والعنف والقتل.^(١٣) ويشمل الحق في الحياة أيضاً حظر التعذيب والمعاملة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة. ويجب على الدول أن تتخذ تدابير فعالة لمنع استخدام التعذيب وضمان عدم تعرض الأفراد للمعاملة القاسية أو اللاإنسانية.^(١٤) للأفراد الحق في الدفاع عن أنفسهم عندما تتعرض حياتهم للتهديد أو الهجوم. في أوقات الخطر الوشيك، يمكن للأفراد اتخاذ خطوات لحماية أنفسهم والدفاع عن حقهم في الحياة. ويجب على الدولة ضمان العدالة والمساءلة في حالات انتهاك الحق في الحياة. ويجب على الدول أن تبدأ فوراً بتحقيقات مستقلة في حالات القتل غير القانوني أو التعذيب أو انتهاكات الحياة، ومحاسبة المسؤولين عن هذه الأفعال، وتقديم التعويض المناسب للضحايا. ألغت العديد من الأنظمة القانونية حول العالم عقوبة الإعدام أو قيدت استخدامها بشكل كبير. ويؤكد حظر عقوبة الإعدام على أهمية حق الإنسان في الحياة وحقه في عدم التعرض للقتل على يد الدولة. وتشكل هذه الخصائص أساس حق الإنسان في الحياة وتهدف إلى ضمان حماية الأفراد والحفاظ على كرامتهم وسلامتهم البدنية. ويجب على الدول والمجتمعات أن تعمل معاً لضمان احترام حق الإنسان في الحياة وتوفير بيئة آمنة ومستدامة للجميع.^(١٥) تعد قضايا حقوق الإنسان من أهم القضايا في الساحة السياسية الحالية، حيث تحتل صدارة الاهتمام العالمي والمحلي. وعلى المستوى العالمي، بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، بالإضافة إلى جهود العديد من الشعوب في السعي من أجل الاستقلال وإقامة الدول القومية، ظهرت أيضاً الحاجة إلى السلام العالمي والحاجة إلى إقامة توازن دولي. أدى التركيز الدولي المتزايد على حقوق الإنسان والحريات الأساسية إلى إصدار عدد من الإعلانات والاتفاقيات الدولية في مجال حقوق الإنسان، أهمها الإعلان العالمي لحقوق الإنسان لعام ١٩٤٨. في السنوات الأخيرة، كانت هناك محاولات عديدة من قبل المنظمات الدولية وغيرها لتوسيع

إطار حقوق الإنسان. وبالإضافة إلى الحق في التعبير وحرية التعبير والمساواة أمام القانون، تسعى هذه المنظمات أيضًا إلى التأكيد على الحق في العمل والحق في التعليم والحق في التمتع بثقافة معينة قد ينتمي إليها بعض المواطنين.

الفرع الثاني: واقع تطبيق الحق في الحياة

على الرغم من أن حقوق الإنسان يتم تناولها باستمرار في وسائل الإعلام، إلا أن الناس ما زالوا لا يعرفون ما تعنيه. أظهر استطلاع أميركي أن ٩٣٪ من الأميركيين لا يفهمون مضمون الإعلان العالمي لحقوق الإنسان. إذا كان هذا هو الحال في بلد مثل الولايات المتحدة، فماذا عن بلدنا⁽¹⁶⁾. حقوق الإنسان هي حقوق يتمتع بها الشخص لمجرد كونه إنساناً، وبالتالي فهي حقوق يتمتع بها جميع البشر "عالمياً". كما أنها تعتبر "عالمية" لجميع الأفراد وجميع المؤسسات، كما أنها مقبولة عالمياً - على الأقل خطابياً أو كمعايير مثالية - باعتبارها حقوقاً أخلاقية سامية. وكثيراً ما تعلن الدول قبولها لهذه الحقوق، وتعتبر الاتهامات بانتهاكات حقوق الإنسان اتهامات قوية على مستوى العلاقات الدولية. لقد أصبح مفهوم حقوق الإنسان مفهوماً شائع الاستخدام في الأدبيات السياسية الحديثة والخطاب السياسي المعاصر. وبينما تحاول بعض الأعمال الغربية إثبات "عالمية" مفهوم حقوق الإنسان، فإن دراسات أخرى، وخاصة في الإطار الأنثروبولوجي، تؤكد على نسبية المفهوم وحدوده الثقافية، مع التأكيد على أهمية النظر في رؤى الحضارات الأخرى للإنسانية. تعتمد الحياة الجنسية وحقوقها على الفلسفة السائدة في الأبحاث الأنثروبولوجية الحديثة، والتي تؤكد على تنوع وتعدد الثقافات والهوية الثقافية لكل منطقة⁽¹⁷⁾. إن نسبية الثقافة حقيقة لا تقبل الجدل. توفر القواعد الأخلاقية والمؤسسات الاجتماعية دليلاً واضحاً ومددهشاً على التنوع الثقافي والتاريخي. ولكن إذا كانت حقوق الإنسان هي حقوق لجميع البشر، أي أنها حقوق عالمية، فكيف يمكن التوفيق بين مزاعم النسبية الثقافية وعالمية حقوق الإنسان؟ تمثل حقوق الإنسان مجموعة فريدة من الممارسات الاجتماعية، المرتبطة بمفاهيم معينة عن الكرامة الإنسانية، والتي ظهرت لأول مرة في الغرب المعاصر استجابة للتغيرات الاجتماعية والسياسية التي أنتجتها الدولة الحديثة واقتصاد السوق الرأسمالي الحديث. وكما كان الحال في الغرب القديم، فإن معظم التقاليد الثقافية والسياسية غير الغربية لا تقف على تقاليد حقوق الإنسان فحسب، بل تقف أيضاً على فكرة حقوق الإنسان نفسها.⁽¹⁸⁾ يقارن البعض حقوق الإنسان بأزمة الأمان في السيارات ويعتقدون أن المجتمع التقليدي لا يملك أزمة الأمان لأنه لا توجد سيارات! لماذا لا توجد حقوق الإنسان في المجتمعات التقليدية الغربية وغير الغربية؟ الجواب ببساطة هو أنه قبل ظهور اقتصاد السوق الرأسمالي والدولة الحديثة، لم تكن المشاكل التي سعت حقوق الإنسان إلى معالجتها أو الانتهاكات التي سعت حقوق الإنسان إلى منعها موجودة ولم تكن مفهومة على نطاق واسع على أنها مشاكل اجتماعية أساسية. إن اقتصاد السوق القائم على المال، والذي يعتمد في المقام الأول على حقوق الملكية الخاصة غير المحدودة، دمر تدريجياً الأسس الاجتماعية للمجتمع التقليدي، مما أدى إلى خلق أفراد منفصلين ومتميزين بدلاً من الأشخاص الذين يحدد موقعهم في التسلسل الهرمي الاجتماعي، ويصبحون أصحاب هذه الحقوق. تشكل الأسواق الحديثة مجموعة جديدة من التهديدات لكرامة الإنسان، وبالتالي تمثل أحد المصادر الرئيسية لمطالب حقوق الإنسان وفي الوقت نفسه، أنشأت الدولة الحديثة، باعتبارها فاعلاً اجتماعياً وأداة للبرجوازية الناشئة، مؤسسات وممارسات جديدة مكنتها من غزو حياة المزيد والمزيد من الناس وتهديد كرامتهم من خلال وسائل جديدة⁽¹⁹⁾ (بمعنى آخر، لا تسير السيارات على الطرق الغربية فحسب، بل إنها تخرج عن نطاق السيطرة وتدمر المجتمع. رداً على ذلك، بدأ الغربيون في اختراع أزمة الأمان والمطالبة بها، ليس فقط ولكن أيضاً قوانين المرور الجديدة. ظهرت أزمة الأمان - أي حقوق الإنسان - لأول مرة في الغرب حيث ظهرت السيارات لأول مرة في الغرب، ولكن بمجرد ظهور السيارات على الطرق في أجزاء أخرى من العالم، جلبت معها الحاجة إلى أزمة الأمان وأشياء أخرى كثيرة. على الرغم من أن حقوق الفرد بموجب المواد من ٣ إلى ١١ تعترف بالحق في الحياة والحرية والأمن الشخصي، وأمن الشخصية القانونية، والحماية من العبودية، والاعتقال التعسفي، والسجن أو النفي، وضد المعاملة اللاإنسانية أو المهينة - إلا أنها تتمتع بحقوق مقبولة عالمياً، ومجموعة من الحقوق الأخرى التي تتأثر بالنسبية الثقافية. على سبيل المثال، يعكس حق الزوجين الراغبين في الزواج في الموافقة الحرة والكاملة تفسيراً ثقافياً محدداً للزواج، وهو تفسير جديد نسبياً في الأصل، وهو ليس عالمياً بأي حال من الأحوال اليوم، حتى في الغرب⁽²⁰⁾ وعلى المستوى الاجتماعي، تنظر الكتابات الغربية إلى تحريم الإسلام للمرأة المسلمة الزواج من غير المسلمين، باعتباره تقييداً لحقوق المرأة، وإهداراً لحقوق الإنسان، وتمييزاً على أساس العقيدة، وحرماناً للمرأة من حرية اختيار نفسها. والرؤية الإسلامية تراه الحفاظ على شكل الأسرة الإسلامية، وحماية عقيدة الأبناء، وحماية المرأة المسلمة من أن يرأسها من هو غير مسلم، ونحو ذلك. كما أن الملكية الفردية لوسائل الإنتاج لا تتوافق أيضاً مع مجتمع حيث لا تستطيع بعض الأسر سوى الوصول إلى الأراضي الجماعية، والسماح للأفراد بالانفصال وامتلاك أراضيهم بشكل مباشر من شأنه أن يقوض المؤسسات التقليدية. إن حقوق الإنسان هي أفضل أداة سياسية ابتكرتها العبقورية البشرية لحماية الكرامة الفردية من التهديدات النمطية التي يواجهها المجتمع الحديث. ومع ذلك، فإن فهم مفهوم حقوق الإنسان لا ينبغي أن يكون مجرداً، بل يجب

أن يتم في إطار الثقافة السائدة في المجتمع. لأنه يتحكم في نوع السلوك وتطبيقه العملي. وقد يكون من الضروري السماح باختلافات ثقافية محدودة في شكل وتفسير بعض حقوق الإنسان، ولكن يجب علينا أن نلتزم بخصائصها الأخلاقية العالمية الأساسية⁽²¹⁾.

المبحث الثاني مدى تأثير حق الإنسان في الحياة بالجرائم الماسة بأمن الطائرات

يتأثر الحق في الحياة بندي توفير الامن على المستوى الوطني والدولي، فالامن هو نقيض الخوف، وهو عنصر توافر الحق وتمتع الفرد بحياة كريمة، بعيدة عن الجرائم سواء الوطنية او الدولية او العابرة للحدود، ومن هذه الجرائم هي الجرائم التي تمس بأمن الطائرات، وكجرائم القرصنة والجرائم الجوية التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بحق كل فرد في تمتعه حياة امنة، وسنتناول في هذا المبحث هاتين الجريمتين، كنموذج للجرائم الماسة بأمن الطائرات وذلك في مطلبين وكما يلي:-

المطلب الأول: أثر جريمة القرصنة الجوية على حق الانسان في الحياة

ان جرائم القرصنة متنوعة وكثيرة وهي من الجرائم المتطورة مع التطور التكنولوجي، لذا سنبين في هذا المطلب ماهية هذه الجريمة بشكل مختصر وموقف القانون الدولي منه، وذلك في فرعين وكما يلي:-

الفرع الاول: ماهية جريمة القرصنة تشكل القرصنة انتهاكاً خطيراً لحقوق الإنسان، بما في ذلك الحق في الحياة. القرصنة هي عمل عدائي يشمل الاختطاف القسري لطائرات مدنية أو التهديد بالعنف الذي يمكن أن يسبب ضرراً جسيماً للأفراد والمجتمعات المتضررة. حيث أثناء عمليات القرصنة، يتعرض الركاب وأفراد الطاقم لخطر الإصابة أو الموت، خاصة إذا كان القراصنة مسلحين. وقد يتعرض الأفراد للعنف الجسدي أو التهديد باستخدام الأسلحة، مما يعرض حياتهم للخطر.^(٢٢) وقد يتعرض الركاب وأفراد الطاقم لضغوط نفسية كبيرة أثناء حادث القرصنة. وقد يشمل ذلك القلق والخوف من الموت أو الإصابة، مما قد يؤثر على صحتهم العقلية والعاطفية. في أعقاب حادث القرصنة، قد يعاني الأفراد من القلق والخوف المستمر بشأن سلامتهم الشخصية وسلامة سفرهم في المستقبل، مما قد يؤثر على حريتهم في الحركة وحقهم في عيش حياة طبيعية خالية من الخوف أو التهديدات. وتؤثر جريمة القرصنة الجوية على صناعة السياحة وعلى الاقتصادات المحلية بشكل عام والخوف من السفر وتأثير القرصنة يمكن أن يؤدي إلى تراجع النشاط السياحي والاقتصادي، مما يؤثر على فرص العمل وتنمية المجتمع.

الفرع الثاني: دور قواعد القانون الدولي في مكافحة جريمة القرصنة

من أجل مكافحة القرصنة وحماية حقوق الإنسان، تعمل الحكومات والمنظمات الدولية جاهدة على تعزيز التعاون الدولي وتحسين تدابير السلامة في مجال النقل الجوي، بما في ذلك تدريب الطواقم وتحسين تكنولوجيا الكشف عن المتفجرات وتعزيز إجراءات السلامة.^(٢٣) وتتناول اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ تجريم القرصنة في البحر والجو، وتجريم القرصنة منصوص عليه في المادة ١٥ من الاتفاقية والتي تم تعريفها على النحو التالي: تشير جريمة اختطاف الطائرات والسفن إلى العنف غير القانوني أو الاحتجاز أو أي هجوم يتم تنفيذه لتحقيق مكاسب شخصية:

(١) طائرة أو سفينة، أو ضد الأشخاص أو الممتلكات الموجودة على متن سفينة أو طائرة.

(٢) الطائرات أو السفن أو الأشخاص أو الممتلكات خارج أي دولة. وبالنظر إلى تعريف هذه الجرائم بموجب اتفاقيات جنيف، فمن الواضح أن اختطاف الطائرة يشمل أي عمل من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي هجوم موجه ضد الأشخاص أو الممتلكات الموجودة على متن الطائرة.^(٢٤) ومن أهم التهديدات التي تتعرض لها الطائرات مهاجمتها بالمتفجرات، إذ تشكل المتفجرات تهديداً خطيراً بقتل الأبرياء وأضراراً مادية جسيمة، كما حدث عام ١٩٤٩ عندما قتلت امرأة فلبينية زوجها بوضع متفجرات على الطائرات. من الذي تسبب في وفاة كل من كان على متن الطائرة؟ وبالمثل، فإن حادثه لوكربي عام ١٩٨٨ كانت ناجمة عن انفجار أدى إلى مقتل ٢٥٩ شخصاً كانوا على متن الطائرة و ١١ من سكان القرية التي تحطمت فيها الطائرة.^(٢٥) تم إبرام اتفاقية مونتريال عام ١٩٧١ لتزويد الطائرات بالحماية من الانفجارات، وتتناول المادتان ١ و ٢ من الاتفاقية الحماية القانونية للأفراد الموجودين على متن الطائرات ومركبات الملاحة الجوية في المطارات. الضوابط الخاصة بتعريض الطائرات للخطر عن طريق الإبلاغ عن معلومات كاذبة هي كما يلي:

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

- ارتكاب عمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة إذا كان من شأن الفعل أن يعرض سلامة الطائرة للخطر.
- تدمير طائرة قيد الاستخدام أو إتلافها أو التسبب في ضرر يجعلها غير قادرة على الطيران أو قد يعرض سلامة طيرانها للخطر.^(٢٦)
- استخدام أي وسيلة لوضع أو التسبب في وضع أي جهاز أو مادة على متن طائرة قيد الاستخدام قد تؤدي إلى تدمير الطائرة أو التسبب في تلفها مما يجعلها غير قادرة على الطيران.

• الإبلاغ عن معلومات كاذبة تعرض سلامة الطائرات للخطر.

٢. يعد كذلك مرتكباً للجريمة أي شخص يرتكب فعلاً من الفعلين الآتيين:

• الشروع في ارتكاب الجريمة المنصوص عليها في الفقرة (١) من هذه المادة.

• كن شريكاً مع أي شخص يرتكب أو يحاول ارتكاب أي من هذه الجرائم. ونظراً للمخاطر التي تتعرض لها الطائرات سواء أثناء الطيران أو المتوقفة في المطار، فقد جرم المشرع الإماراتي هذه الجرائم من خلال المادة ٢/٥٥ من قانون الطيران المدني الإماراتي رقم ٢٠ لسنة ١٩٩١. "يعتبر مرتكباً جريمة أي شخص يرتكب، أو يشرع في ارتكاب، أو يكون شريكاً في أو يحاول ارتكاب أي من الأفعال التالية، دون سلطة قانونية، وهو على علم بذلك: الاستيلاء على طائرة قيد الاستخدام أو تدميرها أو إحداث ضرر بها يجعلها غير قادرة على الطيران أو يجعلها خطيرة أثناء الطيران. ولم يفرق المشرع الإماراتي بين من يرتكب جريمة اختطاف الطائرات مع علمه بها، سواء كان فاعلاً أصلياً أو شريكاً، أو من يحاول ارتكاب هذه الجريمة." (٢٧) تنص المادة ١٦ من القانون رقم ١ لسنة ٢٠٠٤ بشأن الجرائم الإرهابية على ما يلي: الإضرار عمداً أو إحداث خطر أو تعطيل وسائل النقل الجوي أو البري أو المائي أو مرافق الملاحة الجوية أو البرية أو المائية أو إعاقة الغرض من ذلك بقصد ارتكاب جريمة. عمل إرهابي، يجب أن يحكم عليه بالسجن مدى الحياة وإذا أدى السلوك السابق إلى إصابة أي شخص داخل أو خارج المركبة أو المنشأة، تكون العقوبة السجن المؤبد. كما يحكم بالإعدام إذا نشأ عن سلوك الجاني وفاة شخص داخل المركبة أو المنشأة أو خارجها. سيتم تغريم المخالفين ضعف قيمة العناصر التي يدمرونها. كما يعمل المشرعون الإماراتيون على توفير المزيد من الحماية للنقل الجوي من خلال فرض عقوبات بغض النظر عن صفة مرتكب الجريمة. لقد كان قلقاً للغاية بشأن سلامة الطيران من خلال الموقف الذي اتخذته في الأحكام القانونية، حيث مساواة مرتكبي الجرائم مع شركائهم حتى لا يتمكن المجرمون من الإفلات من العقاب، بغض النظر عما إذا كانت الجريمة جريمة أو محاولة ارتكاب جريمة. ونظراً للاهتمام الشديد بالمطارات وإجراءات التأمين والمعدات الحديثة للحد من ظاهرة الاختطاف، فقد اعتمد الإرهابيون وسائل جديدة لمهاجمة النقل الجوي، وذلك باستخدام أسلحة محمولة على الكتف تسمى "منظومات الدفاع الجوي المحمولة" التي ظهرت في نهاية القرن العشرين. ونجح المسلحون الأفغان في استخدام هذه الأسلحة ضد الطائرات خلال الحرب مع الاتحاد السوفييتي من عام ١٩٧٩ إلى عام ١٩٨٩، مما أدى إلى انتشار مبيعات الأسلحة للمنظمات الإرهابية المتطرفة في العديد من البلدان. ويعود هذا الخطر إلى أن الطائرات المدنية أكبر حجماً ولا تملك وسائل الدفاع ضد مثل هذه الهجمات الصاروخية، الأمر الذي دفع بعض الشركات إلى تزويد بعض الطائرات المدنية بأجهزة الدفاع الصاروخي. ومن الجدير بالذكر أن أول حادثة لإسقاط طائرة مدنية بصاروخ أرضي حدثت في ١٧ سبتمبر ١٩٧٣، عندما أسقط صاروخ أرضي طائرة تابعة للخطوط الجوية الروديسية كانت تقل ٨٦ راكباً. أدى صاروخ أطلقه الجيش الزيمبابوي إلى مقتل ٣٦ راكباً وأربعة من أفراد الطاقم. (٢٨) ووقع هجوم آخر من هذا القبيل في أبريل/نيسان ١٩٨٤، عندما أسقطت طائرة مدنية كانت تقل رئيس رواندا فوق العاصمة كيغالي (٢٩) وأسفرت العملية عن مقتل جميع من كانوا على متنها، بما في ذلك الطاقم والركاب، وأعقبها إسقاط طائرة مدنية من قبل قوات الأمم المتحدة فوق أنغولا، مما أدى إلى مقتل تسعة أشخاص. أما عن تأثير حمل مثل هذه الأسلحة على طائرات الشحن وكان الحادث عبارة عن طائرة إيرباص A300 مملوكة لشركة DHL والتي كانت تستخدم لنقل البضائع، وتم إسقاط الطائرة بصاروخ بالقرب من مطار بغداد. (٣٠) ومما سبق نجد أن هناك العديد من الجرائم التي تمس النقل الجوي، إلا أن المشرعات والاتفاقيات الدولية لم تهمل معالجة هذه الحالات والتهديدات التي تمس الطائرات، فقد كان المشرعون الإماراتيون حازمين للغاية في التعامل مع مثل هذه الجرائم وفرضوا العقوبات على مرتكبيها من هذه الجرائم يجرمها قانون دولة الإمارات العربية المتحدة في المادة ١٥ من القانون الاتحادي رقم ١ لسنة ٢٠٠٤ التي تنص على أن "كل من اختطف وسيلة نقل جوية أو برية بأي وسيلة كانت أو لغرض ارتكاب عمل إرهابي" النقل المائي يعاقب عليه قانوناً. يعاقب بالسجن مدى الحياة. كما تكون العقوبة السجن المؤبد إذا أدى السلوك المذكور إلى إصابة أي شخص داخل المركبة أو خارجها أو إذا قاوم الجاني السلطات العامة بالقوة أو العنف أثناء قيامها بواجبها في استعادة المركبة من سيطرتها. وتكون العقوبة بالإعدام إذا نشأ عن فعل الجاني وفاة شخص داخل المركبة أو خارجها (٣١)

المطلب الثاني: أثر جرائم الإرهاب الجوي على حق الانسان في الحياة

إن الإرهاب كوسيلة إجرامية من أقدم وأوحش أساليب العنف التي عرفتها البشرية، إلا أنه منذ بداية هذا العصر أصبح من أخطر الجرائم على المجتمع الدولي برمته شعوباً وحكومات. لأن الأعمال الإرهابية المعاصرة لم تعد تقتصر على الهجمات على أفراد محددين، كما كان الحال من قبل واليوم، بل تستهدف وسائل النقل، وخاصة الطائرات، لأنها تلعب دوراً بالغ الأهمية في الحياة الاجتماعية، في إدارة الحركة ووسائل النقل. النشاط الاقتصادي، بالإضافة إلى السرعة والسلامة، يشير الفقهاء أيضاً إلى استخدام القوة أو التهديد بها للتدخل في مسار الطائرة وتحويلها عن

مسارها الطبيعي باعتباره اختطاف طائرة^(٣٢) وسنبين في هذا المطلب ماهية هذه الجريمة ودور قواعد القانون الدولي في مكافحته، وذلك في فرعين وكما يلي:-

الفرع الاول: جرائم الارهاب الجوي

نظرا للمخاطر الجسيمة التي يشكها هذا العمل الإرهابي، فقد حظيت هذه القضية باهتمام كبير من جميع الدول، إقليميا وعالميا، وأصبحت الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي ضرورية ولا مفر منها. وعلى الرغم من تزايد الأنشطة الإرهابية ضد هذه المنشأة المهمة، خاصة بعد الهجمات التي تعرضت لها منشآت أو مرافق الملاحة الجوية في ١١ سبتمبر ٢٠٠١، إلا أن المجتمع الدولي وضع مجموعة من النصوص الدولية لمنع وقوع مثل هذه الأعمال التي تمس أدوات سلامة الملاحة الجوية. الملاحة الجوية والبروتوكول الإضافي لعام ١٩٨٨، حيث يهدفان إلى ضمان الحد الأدنى من السلامة والأمن للركاب والمرافق المتعلقة بالملاحة الجوية، وكذلك الاتفاقية الأوروبية لمنع الإرهاب لعام ١٩٧٧ والاتفاقيتين العربيتين لعام ١٩٨٨.^(٣٣) لقد جرّموا مثل هذا السلوك، لكن هجمات ١١ سبتمبر شكلت تحولا في طبيعة الاستهداف، حيث تحولت الطائرات إلى قنابل استهدفت معالم أميركية مهمة، إضافة إلى مقتل وجرح آلاف الضحايا الأبرياء. تعتبر جريمة الإرهاب الجوي من أخطر أشكال العنف والتهديدات التي تمس حق الإنسان في الحياة. وتشمل هذه الأعمال الإجرامية اختطاف الطائرات أو استخدامها لتنفيذ هجمات إرهابية، بهدف التسبب في الرعب والترهيب وإيذاء المدنيين الأبرياء. تتسبب جرائم الإرهاب الجوي في وقوع خسائر فادحة، حيث من المحتمل أن يتعرض الركاب وطاقم الطائرة والمارة على الأرض لإصابات خطيرة أو للقتل. الأبرياء معرضون للخطر وقد يُقتلون أو يُقَطعون أو صالهم.^(٣٤) يمكن أن يكون للإرهاب الجوي آثار نفسية وعاطفية دائمة على الناجين والشهود وأسر الضحايا. قد يعاني الأشخاص من اضطراب ما بعد الصدمة والقلق والاكتئاب والخوف المستمر، مما يؤثر على نوعية حياتهم وصحتهم العقلية. وقد يتم انتهاك حق الإنسان في الحياة بشكل أكبر من خلال جريمة الإرهاب الجوي. وقد تشمل هذه الانتهاكات انتهاكات للحقوق في الشخصية والحرية والخصوصية وحرية التنقل، حيث تم تنفيذ ضوابط أمنية صارمة وإجراءات أمنية مشددة في أعقاب الهجمات الإرهابية. جرائم الإرهاب الجوي تؤثر بشكل كبير على القطاعات الاقتصادية والاجتماعية. ويمكن أن يتعرض النقل الجوي والسياحة لأضرار جسيمة، مما يؤثر على الوظائف والتجارة والاستثمار والتنمية الاقتصادية. تعتبر مكافحة جرائم الإرهاب الجوي أولوية للدول والمنظمات الدولية. ونحن نتخذ إجراءات أمنية صارمة لمنع هذه الجرائم، بما في ذلك تحسين إجراءات السلامة والأمن في المطارات وتعزيز التعاون الدولي في مكافحة جرائم الإرهاب الجوي. وتعمل العديد من الدول جاهدة على تعزيز التعاون الدولي في مجال مكافحة الإرهاب وتحسين القدرات الأمنية وتبادل المعلومات لمنع هذه الجرائم والحد منها. وتعتمد الدول أيضًا على تشريعات قوية لضمان محاسبة المتورطين في جرائم الإرهاب الجوي ومعايبتهم بموجب القانون الدولي والمحلي.^(٣٥) ومن المهم حماية حقوق الإنسان والحياة في مثل هذه الظروف الصعبة. ويجب أن يكون التركيز على زيادة الأمن والحماية دون التضحية بالحقوق الأساسية للأفراد. ويجب على الحكومات والمجتمع الدولي العمل معًا للتصدي للإرهاب ومكافحته مع ضمان حماية حقوق الإنسان دائمًا. لجرائم الإرهاب الجوي تأثير اقتصادي سلبي على الدول والمجتمعات المتضررة منها وتعتبر صناعة السياحة من أكثر الصناعات تضررًا من جرائم الإرهاب الجوي. وتسببت هذه الجرائم في انخفاض حاد في أعداد السياح الذين يصلون إلى المناطق المستهدفة بسبب شعورهم بعدم الأمان. وانخفضت أماكن الإقامة في الفنادق والمطاعم والمحلات التجارية وغيرها من الخدمات المرتبطة بالسياحة، مما أثر على إيرادات السياحة وأدى إلى فقدان الوظائف.^(٣٦) كما تؤثر جرائم الإرهاب الجوي على قطاع النقل الجوي. وقد يتم تعليق الرحلات الجوية وزيادة إجراءات الفحص والأمن في المطار، مما يسبب تأخيرًا وإزعاجًا للمسافرين. وتعاني شركات الطيران من خسائر مالية بسبب انخفاض الحجزات وارتفاع تكاليف الأمن والتشغيل. جرائم الإرهاب الجوي تؤدي إلى تراجع الثقة الاقتصادية والاستثمار. وقد تنخفض قيمة العملة المحلية وقد تصبح الأسواق المالية غير مستقرة. وتتأثر الشركات والمؤسسات المالية بانخفاض الثقة وتأثير الجرائم الإرهابية على النشاط التجاري والاقتصادي. تزيد جرائم الإرهاب الجوي من التكاليف الأمنية للدول المتضررة. ويتطلب تعزيز إجراءات الأمن والمراقبة وتدريب قوات الأمن. بالإضافة إلى ذلك، فإن إعادة بناء البنية التحتية المتضررة وإصلاح الأضرار المادية الناجمة عن الهجوم سوف تتطلب استثمارات ضخمة وتكاليف إضافية.^(٣٧) كما تعتبر الأعمال الإرهابية المتعلقة بالطائرات مرحلة جديدة من مراحل الإرهاب الجوي، حيث تهدف معظم أشكاله إلى الضغط على جهة معينة لتحقيق غرض معين، وأصبحت وسيلة للانتقام غير المحدود من الولايات المتحدة. وعاملاً في الإعلان العالمي لحرب عالمية على الإرهاب، حتى تبحث الأسئلة الملحة المحيطة بمستقبل النقل الجوي عن إجابات مرضية، أهد الاحتمالات هو هل يبقى الخوف مصير كل راكب على متن طائرة مدنية عندما يتم اختطافهم مع ركاب آخرين وتحويلهم إلى ورقة تفاوض وأداة مساومة

وتحويلهم إلى أسلحة دمار ضد أهداف استراتيجية. وهل هناك آليات وإجراءات للحد من ظاهرة الإرهاب الجوي في المستقبل القريب؟ ما هي وسائل وآليات مكافحة الإرهاب الجوي؟ وما هي الجهود الدولية والإقليمية التي بذلت للحد من هذه الظاهرة الخطيرة

الفرع الثاني: دور قواعد القانون الدولي في مكافحة جرائم الإرهاب الجوي

على الرغم من وجود العديد من الاتفاقيات الدولية لمكافحة الأعمال غير القانونية ضد الطيران المدني الدولي، إلا أنها لا تزال غير كافية لمنع الأعمال التي تقوض سلامة الملاحة الجوية، والتي كانت محور اهتمام الحكومات الوطنية منذ فترة طويلة والتي أدت إلى تعزيز تدابير السلامة على مستوى العالم. المستوى الوطني. توجد ميزات أمنية في المطار وعلى متن الطائرات لضمان حماية الركاب. ومع ذلك، ظل الإرهاب قادراً على استيعاب العديد من القيود الأمنية التي حدثت في الولايات المتحدة في ١١ سبتمبر. تعتبر أفضل مثال على القدرة على التكيف، ففي عام ٢٠٠١ تمكنت أربع مجموعات من أعضاء القاعدة من تقجير هذه السيارات التي تحولت إلى انتحاريين^(٣٨) إن المعاناة الإنسانية والحق في الحياة مسألتان مهمتان تثيران العديد من المخاوف والتحديات في ظل وجود الإرهاب الجوي. يشير الإرهاب الجوي إلى الأعمال العدائية والعنف التي تستخدم القوة الجوية ضد المدنيين والممتلكات، سواء من خلال الغارات الجوية أو ضربات الطائرات بدون طيار أو غيرها من الوسائل. الإرهاب الجوي ينتهك حقوق الإنسان ويعرض المدنيين للخطر والإصابة والموت المفاجئ وهذا يتعارض بشكل كبير مع حق الناس في الحياة والسلامة الشخصية ينبغي أن يتمتع كل فرد بالحق في الحياة والأمن والتحرر من العنف.^(٣٩) وبالإضافة إلى ذلك، فإن الإرهاب الجوي يدمر البنية التحتية والممتلكات العامة والخاصة، مما يؤثر على حقوق الإنسان مثل التعليم والصحة والإسكان والحياة اليومية. ويوجد الأفراد في المناطق المستهدفة صعوبة في مواصلة حياتهم الطبيعية والاعتماد على الخدمات الأساسية. ولمعالجة هذه المعاناة وحماية حقوق الإنسان، يجب على المجتمع الدولي والدول اتخاذ إجراءات فعالة لمكافحة الإرهاب الجوي ويجب على الدول أن تتعاون لهزيمة الجماعات الإرهابية، وتبادل المعلومات، وتعزيز الأمن الجوي، وتعزيز العدالة، ومحاسبة المسؤولين عن الأعمال الإرهابية. بالإضافة إلى ذلك، يجب زيادة الوعي العام بهذه القضايا والحاجة إلى حماية حقوق الإنسان وسط التهديدات الجوية. ويجب على المجتمع الدولي أن يعمل على تعزيز القانون الدولي لحقوق الإنسان وضمان تنفيذه الصارم.^(٤٠) وفي نهاية المطاف، يجب أن تصبح المعاناة الإنسانية وحقوق الإنسان أولوية عالمية، ويجب على الجميع أن يعملوا معاً للحد من الإرهاب المحمول جواً وحماية حقوق الإنسان حيثما وكلما أمكن ذلك.

المطلب الثالث: مدى تأثير حقوق الإنسان الأخرى بالجرائم الماسة بأمن الطائرات

إن الجرائم التي تمس سلامة الطائرات وتعرض حياة الركاب وطاقم الطائرة للخطر قد تؤثر أيضاً على حقوق الإنسان الأخرى، حيث يعتبر الحق في الحياة والسلامة الجسدية من أهم حقوق الإنسان. ويتعارض هذا الحق بشكل مباشر عند ارتكاب جريمة تهدد سلامة الطائرة، حيث يتعرض ركاب الطائرة وطاقمها للخطر وقد يتعرضون للإصابة أو القتل، يعتبر السلوك الإجرامي الذي يؤدي إلى عمليات تقتيش وتفتيش غير قانونية للمسافرين وممتلكاتهم انتهاكاً للخصوصية والكرامة، وبعد وقوع بعض الجرائم، قد يتم فرض إجراءات أمنية مشددة على المسافرين، مما يؤثر على حرية التنقل والخصوصية الشخصية.^(٤١) الحق في التنقل والسفر هو حق أساسي من حقوق الإنسان. عندما تتعرض طائرة لهجوم أو التهديد، قد يتم فرض قيود أمنية على السفر الجوي، مثل زيادة عمليات الفحص والتفتيش وتشديد قواعد السفر. وقد يكون لذلك تأثير على حرية الأفراد في السفر والتنقل، الجرائم التي تؤثر على سلامة الطائرات قد تؤثر على الوصول إلى العدالة. في حالة حدوث جريمة، قد تتطلب التحقيقات والإجراءات القانونية وقتاً وجهداً إضافيين، مما قد يؤثر على قدرة الأفراد المتضررين على الوصول إلى العدالة بسرعة وفعالية، ولحماية حقوق الإنسان، يجب على الدول والوكالات الدولية العمل معاً لتعزيز الأمن والسلامة في صناعة الطيران ووضع استراتيجيات متعددة الأطراف للتصدي للجرائم التي تعرض سلامة الطائرات للخطر مع تقليل تأثيرها على حقوق الإنسان الأخرى.^(٤٢)

الفرع الاول: أثر جريمة القرصنة الجوية على حق الانسان بالسفر والتنقل

تمثل القرصنة انتهاكاً خطيراً لحقوق الإنسان في السفر والتنقل. وتؤثر هذه الجريمة على الأفراد والمجتمع بطرق عديدة. تؤدي القرصنة إلى فرض قيود على حرية السفر الفردية. وقد يكون لذلك تأثير سلبي على الحياة الشخصية والمهنية للأفراد، حيث قد يضطر الأشخاص إلى تأجيل السفر أو إلغاء خططهم الشخصية والتجارية. كما يمكن للقرصنة أن تعرض حياة الركاب وأفراد الطاقم للخطر. التهديد بالعنف أو الاستخدام المفرط للقوة، مما قد يؤدي إلى الإصابة الجسدية أو الوفاة. قد يكون للأفراد المعرضين لجرائم القرصنة تأثير كبير على صحتهم العقلية والعقلية، وقد يصاب الأفراد بالقلق والخوف واضطراب ما بعد الصدمة، مما قد يؤثر على قدرتهم على السفر والمشاركة في الأنشطة المستقبلية. يمكن أن يكون لجرائم الاختطاف تأثير اقتصادي سلبي على صناعة السياحة. وقد ينخفض الطلب على السفر إلى المناطق المتضررة من هجمات القرصنة، مما يؤدي

إلى انخفاض الدخل وفقدان الوظائف. قد تؤثر جريمة القرصنة على مستوى الثقة والسلامة في النقل الجوي. قد يتردد الناس في السفر جواً ويخافون على سلامتهم، مما يؤثر على صناعة الطيران بأكملها. يجب على الوكالات والحكومات والمجتمع الدولي العمل معاً لمكافحة جريمة القرصنة وتعزيز حق الإنسان في السلامة وحرية السفر والحركة. حرية التنقل هي إحدى الحريات الأساسية للإنسان وإحدى الحريات الأساسية في نطاق الحرية الشخصية.^(٤٣) البعض يسميها حرية الحركة، والبعض الآخر يسميها حرية الذهاب والإياب. ويمكن التمييز بين أنواع مختلفة من الحركة، مثل الحركة الجوية والبحرية والبرية، إلا أن هذه الأنواع هي الأكثر وضوحاً وانتشاراً. هي الحركة على الأرض، والتي تتم بأشكال مختلفة وبطرق مختلفة، مثل المشي أو ركوب الخيل أو التحرك بالسيارة، وأهمها حركة المشي، لأنها تتطلب قدرًا أكبر من الحرية والتنقل. يرتبط بحركة الإنسان الطبيعية.⁽⁴⁴⁾ ممارسة الرياضة في الصباح والمساء هي حق طبيعي من حقوق الإنسان وهي ضرورية لبيئة الإنسان المعيشية (مثل العمل والدخل والتعليم)، لأن ممارسة الرياضة هي أساس الحياة وضرورتها^(٤٥) ويتخذ هذا الحق أشكالاً عديدة، منها حق التنقل والإقامة والسفر والعودة والهجرة والحماية من الترحيل.^(٤٦)

الفرع الثاني: تنظيم الحق في حرية التنقل

أ. النظم الدستورية: حرصت النظم الدستورية على تقنين حرية التنقل، فقد أشار الدستور العراقي لعام ٢٠٠٥ في المادة (٤٢)^(٤٧) وينص على ((أن العراقيين يتمتعون بحرية التنقل والسفر والإقامة داخل العراق وخارجه. ثانياً: لا يجوز نفي العراقيين أو ترحيلهم أو حرمانهم من حق العودة إلى وطنهم))^(٤٨) وبمقارنة التطبيق الحالي والسابق نجد أن الدستور العراقي السابق أقر هذا الحق، لكنه لم يشمل كافة أشكال هذا الحق، كما أنه لم ينص على حق الهجرة وحق منع الترحيل، على عكس الدستور العراقي الحالي الدستور مختلف. ويحمي الدستور المصري لعام ١٩٧١ حق التنقل من خلال أربع مواد: ونصت المادة ٤١: "لا يجوز حرمان أحد أو منعه من التنقل..." ونصت المادة ٥٠ على أنه "في غير الأحوال التي يبينها القانون، لا يجوز منع المواطنين أو إجبارهم على الإقامة في أماكن محددة". المادة ٥١ تنص على ذلك أنه "لا يجوز ترحيل المواطنين أو منعه من العودة". ونصت المادة ٥٢ على أنه "للمواطنين حق مغادرة البلاد بصفة دائمة أو مؤقتة، وبين القانون هذا الحق وإجراءات وشروط الدخول والخروج". ولذلك يؤكد الدستور حق الفرد في التنقل كما يشاء داخل أراضي الدولة بل ومغادرة أراضي الدولة ومغادرة الدولة والعودة عندما يشاء.^(٤٩) أيضاً الدستور الإيطالي لعام ١٩٤٧ حرية التنقل، حيث تنص المادة ١٦ على ما يلي: "لكل مواطن حرية التنقل والإقامة في أي مكان على أراضي الدولة... لكل مواطن حرية مغادرة أراضي الجمهورية والعودة إليها" دون أي قيود. وهذا يشمل الالتزامات القانونية. ويضمن الدستور السويسري لعام ١٩٩٩ حرية التنقل. وناقشت المادة (٢٤) على وجه التحديد حرية الإقامة وتضمنت فقرتين؛

١. يحق للرجال والنساء السويسريين العيش في أي مكان يختارونه في سويسرا
٢. ولهم أيضاً الحق في مغادرة سويسرا أو العودة إليها. تتناول المادة (٢٥) على وجه التحديد الحماية من الإبعاد أو التسليم أو الإبعاد وتحتوي على ثلاث فقرات:

١. يضمن الدستور عدم جواز طرد أي امرأة أو رجل سويسري من سويسرا أو تسليمه إلى سلطات أجنبية دون موافقتها.
٢. لا يجوز تسليم اللاجئين أو ترحيلهم إلى البلدان التي يتعرضون فيها للاضطهاد.
٣. لا يجوز طرد أي شخص إلى بلد يهدد فيه بالتعذيب أو أي شكل آخر من أشكال المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية.⁽⁵⁰⁾ كما أن القضاء ليس بعيداً عن احترام هذا الحق، حيث أصدرت المحكمة الإدارية العراقية قراراً في ٢٥ شباط/فبراير ١٩٩٢م يقضي باعتبار قرار منع السفر عملاً سيادياً. وتتخصص وقائع القضية في أن المدعي كان عضواً في إدارة الطاقة الذرية، وعند انتهاء خدمته في القوات المسلحة انتهت علاقته بإدارة (الطاقة الذرية)، وعندما أطلق سراحه للسفر، وبأمر من رئيس الجمهورية توجه إلى مكتب الجوازات لإجراءات السفر إلى الخارج، إلا أنه فوجئ بظهور اسمه في قائمة الحظر لمدة ثلاث سنوات لأنه عضو في شركة الطاقة الذرية، وطلب المدعي من المحكمة رفع قرار منعه من السفر باعتباره غير دستوري. إلا أن المحكمة ردت الدعوى قائلة: إن قرار منع المدعين من السفر تم اتخاذه بتوجيه من مكتب الرئيس الذي يضم جميع المعنيين بقرارات المنع بغض النظر عما إذا كانوا أصليين أم لا. الموظفين أو المعارين حيث أن أسباب المنع موجودة بالنسبة لهم جميعاً لدواعي أمنية... وتم استئناف القرار إلى المديرية العامة للمجلس الاستشاري الوطني التي أصدرت قرارها في ١٩٩٢/١٢/٢٥ وقررت أنه في إن رأي القضاء الإداري، يمنع هذا الشخص المميز من السفر لمدة ثلاث سنوات، هو إجراء احترازي اتخذته السلطة التنفيذية وفقاً لمقتضيات الأمن القومي ومصالحه.^(٥١) لذلك نجد أن قانون الجوازات العراقي ينص على ما يلي: "لكل شخص ممنوع من السفر بموجب الفقرة (١) من هذه المادة أن يستأنف قرار المنع أمام محكمة القضاء الإداري وفق الإجراءات المنصوص عليها في الفقرة (٢) من هذه المادة". (١٩٧٩ رقم المادة ٧ من قانون

مجلس الشوا الوطني رقم ٦٥. وفي حكم للمحكمة العليا المصرية رأيت المحكمة أن الحكم بالقرار المطعون فيه وإلغاء الأمر المؤقت رقم ١٢٥٥ لسنة ١٩٨٦ الذي سمح للمستأنف بالسفر إلى الخارج على أساس أن المستأنف مدين لبنك الاستئناف الأول ، يعني أن المستأنف يمكنه أن يتطلب قواعد القانون اتخاذ قرار، وإلا فسيتم منعك من السفر^(٥٢) وبذلك فإنه يكون قد خالف القانون بما يوجب نقضه^(٥٣) كما وجدنا أن الدائرة الإدارية والقضائية المصرية أكدت على حماية الحق في حرية التنقل، قائلة: "إن حرية التنقل من مكان إلى آخر والسفر إلى الخارج مبدأ أصيل في المواطن وحق يمنحه المواطن بموجب القانون". ولا يجوز انتهاك الدستور بغير معقول، ولا يجوز الانتقاص منه إلا بما يحقق مصلحة المجتمع وحمايته، ولا يجوز فرض أي قيود في نطاق هذا التشريع والمادة (١١) من القانون رقم ١٠ لسنة ٢٠٠٨ بشأن حقوق الإنسان ويعني القانون رقم (٩٧) لسنة ١٩٥٩ بشأن جوازات السفر أن منح قرار تجديد أو سحب جواز سفر صاحب الجواز يستند إلى أسباب مهمة يقدرها وزير الداخلية. وهذه الصلاحيات ليست مطلقة بل تخضع للرقابة القضائية.^(٥٤)

الذاتمة

إن جريمة القرصنة تنتهك بشكل مباشر حق الإنسان في التنقل والسفر الآمن. عندما يتم اختطاف طائرة أو الاستيلاء عليها بالقوة، يتم تقييد حرية الفرد في الحركة والسفر بشكل غير قانوني وتتعرض سلامة حياته للتهديد، تؤثر جريمة القرصنة بشكل مباشر على حق الإنسان في التنقل والسفر من خلال تقييد حرية السفر وتهديد الأمن الشخصي. يمكن أن تؤدي هذه الجرائم إلى فقدان الثقة في صناعة الطيران وتؤثر سلبيًا على السفر والتجارة الدولية.^(٥٥)

ولمكافحة جريمة القرصنة وحماية حقوق الإنسان في التنقل والسفر، تتعاون البلدان مع بعضها البعض ومع المنظمات الدولية مثل منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) لتحسين الإجراءات الأمنية في المطارات وعلى متن الطائرات. وتكمن الأهمية في تحقيق التوازن بين تعزيز الأمن وحماية حرية السفر وحقوق الإنسان الأخرى مثل الخصوصية والكرامة الشخصية.^(٥٦)

التائج

١. انتهاك الحق في الحياة والسلامة الجسدية للجرائم الماسة بأمن الطائرات كالاغتداء أو الاستيلاء عليها تهدد حياة الركاب والطاقم.
٢. انتهاك الحق في الأمن والسلامة وهذه الجرائم تسبب الرعب والخوف لدى الركاب، مما ينتهك حقهم في الشعور بالأمن.
٣. تهديد الحق في الخصوصية بالإجراءات الأمنية المشددة كالمراقبة والتفتيش قد تنتهك الخصوصية.
٤. الإخلال بحقوق المجتمع كالجرائم تضر بالمصالح العامة للمجتمع ككل.
٥. محدودية الإجراءات الأمنية وقد تؤدي التدابير الأمنية المشددة إلى انتهاكات جديدة.

التوصيات

١. حماية الحق في الأمن والشعور بالسلامة من خلال تحسين إدارة أزمات الطوارئ.
٢. ضمان احترام الخصوصية وكرامة الأفراد أثناء عمليات التفتيش والمراقبة.
٣. تطوير سياسات تؤمن التوازن بين متطلبات الأمن والحقوق الأساسية.
٤. تعزيز التعاون الدولي لمكافحة الجرائم الماسة بأمن الطائرات.
٥. تعزيز برامج التدريب والتوعية في مجال حقوق الإنسان للعاملين في الأمن الجوي.

المراجع

القران الكريم

أولاً: الكتب

١. أحمد مخلف عبد، حقوق الانسان بين النظرية والتطبيق في الدساتير العراقية، مطبعة كلية العلوم الإسلامية قسم التفسير وعلوم القرآن، دون سنة نشر.
٢. اشرف توفيق شمس الدين، الحماية الجنائية للحرية الشخصية من الوجهة الموضوعية، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٦.
٣. أمير موسى حقوق الإنسان مدخل إلى وعي حقوقي، الطبعة الأولى، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٩٤.
٤. بدر عبد اللطيف ياقوت، تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٩.
٥. إيهاب سيد العمادي، دور الشرطة في حماية امن الطيران المدني، مطابع الشرطة، القاهرة ٢٠١١

٦. جورج شفيق ساري ، اصول واحكام القانون الدستوري ،، دار النهضة العربية ، القاهرة، ط٤ ، ٢٠٠٣.
٧. عبد الفتاح مراد ، اوامر المنع من السفر والتصرف والتحفظ ، بلا مكان طبع ، ٢٠٠١ .
٨. عبد الكريم ابو الفتوح إبراهيم درويش، مكافحة الجرائم ضد الطائرات الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الاعتداء على الطائرات المدنية بالصواريخ، القاهرة ١٩٩٨ ، دار النهضة العربية.
٩. عبد الكريم أبو الفتوح، مكافحة الجرائم ضد الطائرات، الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الاعتداء على الطائرات المدنية، ١٩٩٨.
١٠. عصام أحمد محمد النظرية العامة للحق في سلامة الجسم، المجلد الأول، ط٢، القاهرة، ١٩٨٨.
١١. عوض محمد جرائم الأشخاص والأموال، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية ١٩٨٥.
١٢. غازي حسن صباريني، الوجيز في حقوق الانسان وحرياته الأساسية، دار الثقافة للنشر ، ٢٠١١.
١٣. محمد السيد سعيد حقوق الإنسان منشورات الغالي مصر الجديدة، بدون سنة نشر.
١٤. محمد المجنوب، خطف الطائرات في الممارسة والقانون، معهد البحوث والدراسات ، القاهرة، ١٩٧٤.
١٥. محمد سليم غزوي ، الوجيز في التنظيم السياسي والدستوري للملكة الاردنية الهاشمية، دار الثقافة والنشر ، عمان ، ١٩٩٢.
١٦. محمد عيد الغريب دروس في قانون العقوبات القسم الخاص، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ١٩٨٩.
١٧. محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقهي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٣.
١٨. محمد فريد العريني ود. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقات الدولية، ١٩٩٥.
١٩. محمد نعيم علوه، القانون الجوي، الجزء السابع، منشورات زين الحقوقية، بدون سنة طبع.
٢٠. نبيل احمد حلمي، الإرهاب الدولي وفقا لقواعد القانون الدولي العام، دار النهضة، القاهرة، ١٩٧٧
٢١. هاني سليمان الطعيمات ، حقوق الانسان وحرياته الاساسية ، دار الشروق ، عمان، ٢٠٠١.
٢٢. هيثم الناصري، خطف الطائرات دراسة مقارنة في القانون الدولي والعلاقات الدولية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ط٢، بيروت، ١٩٨٨.

ثانياً: البحوث والمجلات

١. أحمد بن عبد العزيز الحلبي، حق الإنسان في الحياة: دراسة تأصيلية مقارنة مجلة البحوث الأمنية، المجلد ١٠ ، العدد ١٩ شعبان ١٤٢٢ هـ /نوفمبر ٢٠٠١م.
٢. حمد بن عبد العزيز الحلبي، حق الإنسان في الحياة: دراسة تأصيلية مقارنة مجلة البحوث الأمنية، المجلد ١٠ ، العدد ١٩ شعبان ١٤٢٢ هـ /نوفمبر ٢٠٠١م.
٣. خميس خضر، تطور التشريع المصري في ميدان النقل الجوي، مجلة القضاء، العدد ٢٦.
٤. عمرو الشعراي، دراسات حديثة ومتطورة في مجال الامن الجوي، مجلة الامن العام، ١٩٨٠
٥. فتحي علي حسين، خطف الطائرات والإرهاب الدولي، مجلة السياسة الدولية، ١٩٨٨.

ثالثاً: الرسائل والاطاريح

١. احمد اكرم عبدالقادر ، اعمال السيادة في ضوء احكام القضاء المقارن، دراسة مقارنة ، اطروحة ماجستير، كلية القانون ، جامعة بابل، ١٩٩٥.
٢. حارث اديب ابراهيم ، تقييد ممارسة الحريات الشخصية ، دراسة دستورية ، رسالة ماجستير، كلية القانون ، جامعة بابل ، ٢٠٠٣.
٣. حمود عبد العزيز، اختطاف الطائرات، رسالة ماجستير، ١٩٩٠.

رابعاً: المواثيق الدولية

١. الإعلان المتعلق بحقوق الإنسان للأفراد الذين ليسوا من مواطني البلد الذي يعيشون فيه الذي اعتمد ونشر على الملأ بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٤٠/١٤٤ المؤرخ في ١٣ كانون الأول / ديسمبر ١٩٨٥م.
٢. التعليق العام رقم ٣ على الميثاق الإفريقي لحقوق الإنسان والشعوب : الحق في الحياة (المادة ٤) خلال الجلسة العادية ٥٧ للجنة الإفريقية لحقوق الإنسان والشعوب التي انعقدت من ٤ إلى ١٨ تشرين الثاني / نوفمبر ٢٠١٥م في بانجول، غامبيا.
٣. الميثاق الأفريقي لحقوق الإنسان والشعوب ١٩٨١م.

- (١) عبد الكريم أبو الفتوح، مكافحة الجرائم ضد الطائرات، الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الاعتداء على الطائرات المدنية، ١٩٩٨، ص ١٨
- (٢) أحمد مخلف عبد، حقوق الانسان بين النظرية والتطبيق في الدساتير العراقية، كلية العلوم الإسلامية / قسم التفسير وعلوم القرآن، دون سنة نشر، ص ٢
- (٣) أحمد بن عبد العزيز الحلبي، حق الإنسان في الحياة: دراسة تأصيلية مقارنة مجلة البحوث الأمنية، المجلد ١٠، العدد ١٩ شعبان ٥١٤٢٢ نوفمبر ٢٠٠١م، ص ٧٣
- (٤) سورة الأنعام: الآية ١٥١.
- (٥) سورة المائدة الآية ٣٢
- (٦) سورة النساء: الآية ٩٣.
- (٧) التعليق العام رقم ٣ على الميثاق الإفريقي لحقوق الإنسان والشعوب: الحق في الحياة (المادة (٤) خلال الجلسة العادية ٥٧ للجنة الإفريقية لحقوق الإنسان والشعوب التي انعقدت من ٤ إلى ١٨ تشرين الثاني / نوفمبر ٢٠١٥م في بانجول، غامبيا - ص ٤.
- (٨) المادة الرابعة من الميثاق الأفريقي لحقوق الإنسان والشعوب الذي تمت إجارته من قبل مجلس الرؤساء الأفارقة بدورته العادية رقم ١٨ في نيروبي (كينيا) يونيو ١٩٨١م.
- (٩) الإعلان المتعلق بحقوق الإنسان للأفراد الذين ليسوا من مواطني البلد الذي يعيشون فيه الذي اعتمد ونشر على الملأ بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٤٠/١٤٤ المؤرخ في ١٣ كانون الأول / ديسمبر ١٩٨٥م.
- (١٠) عبارة عن قواعد دولية مصممة لحماية وتعزيز حقوق الإنسان للجميع، بصرف النظر عن جنسيتهم أو مكان إقامتهم أو نوع جنسهم أو أصلهم القومي أو العرقي - الحماية القانونية الدولية لحقوق الإنسان في النزاع المسلح، الأمم المتحدة، نيويورك، ٢٠١٢، ص ٥
- (١١) محمد عيد الغريب دروس في قانون العقوبات القسم الخاص، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ١٩٨٩، ص ١٨٧
- (١٢) عوض محمد جرائم الأشخاص والأموال، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية ١٩٨٥، ص ١٣٦.
- (١٣) غازي حسن صباريني، الوجيز في حقوق الانسان وحرياته الأساسية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١١، ص ٢٣١
- (١٤) أحمد عبد العزيز الحلبي، حق الانسان في الحياة، دراسة تأصيلية، مقارنة، مجلة البحوث الأمنية، ٢٠٠١، ص ٣٢
- (١٥) محمد السيد سعيد حقوق الإنسان منشورات الغالي مصر الجديدة، بدون سنة نشر ص ٢٤
- (١٦) أمير موسى حقوق الإنسان مدخل إلى وعي حقوقي، الطبعة الأولى، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٩٤، ص ٣٢
- (١٧) أحمد بن عبد العزيز الحلبي، حق الإنسان في الحياة: دراسة تأصيلية مقارنة مجلة البحوث الأمنية، المجلد ١٠، العدد ١٩ شعبان ٥١٤٢٢ نوفمبر ٢٠٠١م، ص ٧٨
- (١٨) محمد السيد سعيد حقوق الإنسان منشورات الغالي مصر الجديدة، بدون سنة نشر ص ٢٧
- (١٩) أحمد بن عبد العزيز الحلبي، حق الإنسان في الحياة: دراسة تأصيلية مقارنة مجلة البحوث الأمنية، المجلد ١٠، العدد ١٩ شعبان ٥١٤٢٢ نوفمبر ٢٠٠١م، ص ٨١
- (٢٠) أمير موسى حقوق الإنسان مدخل إلى وعي حقوقي، الطبعة الأولى، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ١٩٩٤، ص ٣٨ وما بعدها
- (٢١) عصام أحمد محمد النظرية العامة للحق في سلامة الجسم، المجلد الأول، الطبعة الثانية، القاهرة، ١٩٨٨، ص ١٨٧
- (٢٢) نبيل احمد حلمي، الإرهاب الدولي وفقا لقواعد القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٧
- (٢٣) هيثم الناصري، خطف الطائرات دراسة مقارنة في القانون الدولي والعلاقات الدولية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ط ٢، بيروت، ١٩٨٨، ص ٤٥
- (٢٤) عبد الكريم ابو الفتوح إبراهيم درويش مكافحة الجرائم ضد الطائرات الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الاعتداء على الطائرات المدنية بالصواريخ الاعتداء على المطارات القاهرة ١٩٩٨، دار النهضة العربية ص ٩

- (٢٥) بدر عبد اللطيف ياقوت، تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٩، ص ١٢٢
- (٢٦) محمد المجذوب، خطف الطائرات في الممارسة والقانون/ معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، ١٩٧٤، ص ٤٢
- (٢٧) فتحي علي حسين، خطف الطائرات والإرهاب الدولي، مجلة السياسة الدولية، ١٩٨٨، ص ١٣٢
- (٢٨) تقرير معد بمعرفة وزارة النقل البريطانية TRANCE، نقلا عن إيهاب سيد العماوي، دور الشرطة في حماية امن الطيران المدني، مطابع الشرطة، القاهرة ٢٠١١، ص ١٣٨
- (٢٩) منظمة الطيران المدني الدولي (التهديدات التي تواجه الطيران المدني) الدورة الخامسة والثلاثون للجنة التنفيذية، البند ١٤، أمن الطيران.
- (٣٠) بدر عبد اللطيف ياقوت، تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية، مرجع سابق، ص ١٢٧
- (٣١) محمد فريد العريني ود. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقات الدولية، ١٩٩٥.
- (٣٢) تعددت جرائم خطف الطائرات من بداية الستينات ففي الفترة من ١٩٦٢ - ١٩٦٧ تم اختطاف حوالي ١٧ طائرة وتم الشروع في خطف ١٢ طائرة أخرى وقعت هذه الأفعال في أمريكا الشمالية وفي عام ١٩٦٨ تم خطف ٢٣ طائرة وتزايدت هذه الظاهرة نبعث ذلك حيث تم اختطاف ٨٠ طائرة في سنة ١٩٦٩ وحوالي ٩٠ طائرة في سنة ١٩٦٩
- (٣٣) عدا ما استنته تشريعات الدول المتعاقدة او التي لم تصادق عليها المادة الأولى فقرة ٣ من الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لعام ١٩٩٨
- (٣٤) محمد فريد العريني ود. محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠٠٣.
- (٣٥) محمد نعيم علوه، القانون الجوي، الجزء السابع، منشورات زين الحقوقية، بدون سنة طبع.
- (٣٦) خميس خضر، تطور التشريع المصري في ميدان النقل الجوي، بحث منشور في مجلة القضاء العدد ٢٦.
- (٣٧) ام الاضرار والاحظار التي اصابت الولايات المتحدة الامريكية لمنحصر بعدد الاوراح البشرية المفقودة وثمان الأبنية المدمرة بل تجاوزت الى عمق الأسواق المالية وصولا الى خلق ازمة ثقة لدى المواطن داخل الولايات المتحدة
- (٣٨) تعاني بعض الحكومات خاصة الفقيرة منها البلدان الافريقية على وجه الخصوص من عدم قدرتها على تزويد مطاراتها بالوسائل الكافية للكشف عن المتفجرات والأسلحة والسوائل الخطيرة ما يتيح الفرصة لزيادة الثغرات الامنية
- (٣٩) عمرو الشعراي، دراسات حديثة ومتطورة في مجال الامن الجوي، مجلة الامن العام، ١٩٨٠
- (٤٠) حمود عبد العزيز، اختطاف الطائرات، رسالة ماجستير، ١٩٩٠، ص ٣٤
- (٤١) أحمد بن عبد العزيز الحلبي، حق الإنسان في الحياة: دراسة تأصيلية مقارنة مجلة البحوث الأمنية، المجلد ١٠، العدد ١٩ شعبان ١٤٢٢ ٥ نوفمبر ٢٠٠١، ص ٧١
- (٤٢) غازي حسن صباريني، الوجيز في حقوق الانسان وحرياته الأساسية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١١، ص ١١٢
- (٤٣) اشرف توفيق شمس الدين، الحماية الجنائية للحرية الشخصية من الوجة الموضوعية، دراسة مقارنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٦، ص ٣٤.
- (٤٤) محمد سليم غزوي ، الوجيز في التنظيم السياسي والدستوري للملكة الاردنية الهاشمية، دار الثقافة والنشر ، عمان ، ١٩٩٢ ، ص ٨٣.
- (٤٥) هاني سليمان الطعيمات ، حقوق الانسان وحرياته الاساسية ، دار الشروق ، عمان، ٢٠٠١، ص ١٤٨، ص ١٣٨
- (٤٦) محمد سليم محمد غزوي ، الوجيز في اثر الاتجاهات السياسية المعاصرة على حقوق الإنسان، المصدر السابق، ص ٨٣
- (٤٧) أقر الدستور العراقي لعام ١٩٧٠ ، في المادة (٢٤) منه على انه : ((لايجوز منع المواطن من السفر خارج البلاد ، أو من العودة اليها ، ولا تنقيده تنقله واقامته داخل البلاد الا في الحالات التي يحددها القانون)).
- (٤٨) من الدساتير العربية التي كفلت هذا الحق ، المادة (٣٣) من الدستور السوري لعام ١٩٧٣، والمادة (٥٧) من الدستور اليمني لعام ١٩٩٤ ،
- والمادة (٤٤) من الدستور الجزائري لعام ١٩٩٦، والمادة (١٩/ب) من الدستور البحريني لعام ٢٠٠٢ ، والمادة ٣٦ /فق من الدستور القطري لعام ٢٠٠٣.
- (٤٩) ماجد راغب الحلو، النظم السياسية والقانون الدستوري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ٢٠٠٥ ص ٨٤٠ وما بعدها

- (50) جورج شفيق ساري ، اصول واحكام القانون الدستوري ،، دار النهضة العربية ، القاهرة، ط٤ ، ٢٠٠٣ ، ص٦٩٠ وما بعدها.
- (51) حكم محكمة القضاء الإداري العراقي ، العدد٢١، قضاء إداري ،٩١- جلسة ١٥/٢/١٩٩٢ غير منشور. ينظر، احمد اكرم عبدالقادر ، اعمال السيادة في ضوء احكام القضاء المقارن، دراسة مقارنة ، اطروحة ماجستير، كلية القانون ، جامعة بابل، ١٩٩٥، ص١٥٤-١٥٥.
- (52) ومن الدساتير الاجنبية التي كلفت هذا الحق ، المادتين (٩٩،٩٠) من الدستور الاتحاد السوفيتي ١٩٥٤ ، والمادة (٢/٢٧) من الدستور اصيني لعام ١٩٨٢.
- (53) عبد الفتاح مراد ، اوامر المنع من السفر والتصرف والتحفظ ، بلا مكان طبع ، ٢٠٠١، ص٨٣.
- (54) ينظر في ذلك قرار المحكمة الإدارية العليا في الطعن رقم ٢٧ لسنة ٢٦ قضائية ، في ٢٧/٢/١٩٨٢، منشور في مجلة العلوم الإدارية ، العدد الأول السنة السادسة والعشرون، يونيو، ١٩٨٤، ص١٦٢.
- (55) هاني سليمان الطعيمات ، حقوق الانسان وحياته الاساسية ، دار الشروق ، عمان ، ٢٠٠١ ، ص١٤٨ .
- (56) حارث اديب ابراهيم ، تقييد ممارسة الحريات الشخصية ، دراسة دستورية ، رسالة ماجستير، كلية القانون ، جامعة بابل ، ٢٠٠٣ ، ص٤٧.