SAM
Rights & Liberties

شاهد وأثر

سلسلة ملفات حقوقية مصغرة - الإصدار 4

المطارات المدنية تحت النار

هجمات جماعة الحوثي على مطارات اليمن والسعودية أثناء وجود المسافرين وحركة الطائرات

تحقيق حقوقي وثائقي :- نوفمبر / تشرين الثاني 2026



منظمة سام الحقوق والحريات
تتمتع بالصفة الاستشارية لدى المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة (ECOSOC)

من نحن؟

سام للحقوق والحريات

منظمة حقوقية يمنية مستقلة غير ربحية, بدأت نشاطها في يناير 2016 وحصلت على ترخيص عمل في ديسمبر 2017. تعنى المنظمة برصد حقوق الإنسان في الشرق الأوسط وإيصال جرائم الانتهاكات إلى مؤسسات صناعة القرار والمنظمات الحقوقية الدولية المؤثرة والفاعلة

م	العنوان الأساسي	الصفحة
1	مقدمة	4
2	من رحلة «ماهان إير» إلى استهداف المطارات المدنية	5
3	حين يصل الخطر إلى مدرج الطائرة	6
4	منهجية التحقيق ومعايير الإثبات	7
5	المصادر وطريقة المطابقة	8
6	سجل الهجمات السعودية المؤكدة - أكتوبر 2026	9
7	الرياض - 10 أكتوبر: رحلة هبطت قبل الاستهداف بـ 57 دقيقة	10
8	الرياض - 8 أكتوبر: مسافرون وعائلات داخل صالة المغادرة	11
9	الدمام - 11 أكتوبر: طائرة تتحرك وعلى متنها ركاب عند سقوط المقذوف	11
10	أبها - 6 أكتوبر: رحلات قادمة حوّلت ومسافرون شهدوا الهجوم	12
11	الدمام - 21 أكتوبر: هبوط مدني فعلي وتحويل رحلات في ليلة الهجوم	12
12	الوقائع المكملة - جازان ونجران وأغسطس وسبتمبر	13
13	إعلانات المتحدث الحوثي: البصمة الزمنية وتبني استهداف المطارات	14
14	إسناد الهجمات: من الإعلان العسكري إلى الأدلة المستقلة	15
15	مطار عدن الدولي: الهجمات على الطيران المدني حتى 28 أكتوبر 2026	16
16	هل كان الهدف عسكرياً داخل مطار عدن؟	20
17	مطار الريان الدولي: الأهداف العسكرية المعلنة وحدود استخدام المنشآت المدنية	21
18	الأهداف المعلنة والمواقع المصابة: اختبار المشروعية العسكرية للهجمات	22
19	الطائرات المدنية في دائرة الخطر: دلالة توقيت الهجمات ومراحل التشغيل	23
20	حجم التعطيل الواسع للملاحة الجوية	24
21	الأضرار البشرية والإنسانية: من سقوط الضحايا إلى فقدان سبل العيش وتعطيل العلاج	25
22	العلم بالمخاطر: الاستنتاج القانوني المنضبط	27
23	نمط تاريخي سابق 2017-2021: والمعرفة بالمخاطر المدنية	28
24	الأعيان المدنية وحدود الضرورة العسكرية: التقييم القانوني والمسؤولية	28
25	الاستنتاجات	29
26	التوصيات	30

"حين تُختزل فضاءات السفر والشفاء في ممرات الخطر، وتتحول مدرجات الطيران المدني إلى أهداف مستباحة بالصواريخ والمسيّرات، لا يعود الاعتداء مجرد ضربة لمنشأة خدمية، بل يتعداه إلى جريمة متكاملة الأركان تتقصد خنق شرايين الحياة، وترويع المسافرين والعائلات، وانتهاك أبسط قواعد القانون الدولي الإنساني التي جعلت من حماية الأعيان المدنية وطائرات الركاب خطاً أحمر لا يجوز تجاوزه تحت أي ذريعة."

مقدمة

تكشف مراجعة منظمة سام للحقوق والحريات للبيانات الرسمية وسجلات حركة الطيران والشهادات والتسجيلات المصورة المنشورة عن هجمات متكررة شنتها جماعة الحوثي على المطارات المدنية في اليمن والسعودية خلال أكتوبر/تشرين الأول 2026، أثناء استمرار حركة المسافرين والطائرات. وتثبت الأدلة تعرض مدنيين للخطر داخل صالات المطارات وعلى متن طائرات في مراحل الاقتراب من الهبوط والاستعداد للإقلاع والتحرك الأرضي، فضلا عن سقوط قتلى وجرحى وتعطيل رحلات مدنية، في وقائع تكشف خطورة الهجمات بالصواريخ والطائرات المسيّرة على مرافق الطيران المدني.

وفي مطار عدن الدولي، أدى هجوم 7 أكتوبر إلى تحويل الرحلة IY603 القادمة من القاهرة إلى جدة بعد سقوط صاروخ قرب المدرج، بينما استدعى هجوم 16 أكتوبر إخلاء الطائرة IY612 التي كانت تستعد للإقلاع، بالتزامن مع وجود الرحلة QFF101 القادمة من القاهرة في الجو. وفي 28 أكتوبر، تعرض المطار لضربتين عند الساعة 13:00 والساعة 15:00، وفق وزارة النقل اليمنية، وأكدت الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد استهداف مرافق المطار، فيما أعلنت الخطوط الجوية اليمنية تحويل الرحلات القادمة إلى عدن نحو جيبوتي، بما يعكس الأثر المباشر للهجمات على حركة المسافرين وسلامة الملاحة الجوية.

وفي السعودية، أثبتت سجلات الطيران هبوط الرحلة XY388 في مطار الرياض يوم 10 أكتوبر قبل الهجوم بنحو ساعة، بينما وثقت تسجيلات راجعتها رويترز وجود مسافرين داخل الصالات وقت الانفجارات. كما كشفت شهادات منشورة عن وجود عائلات وأطفال ومسنين أثناء هجوم 8 أكتوبر، وركاب على متن طائرة تتحرك أرضيا خلال هجوم مطار الملك فهد بالدمام في 11 أكتوبر. وأسفر هجوم آخر على المطار في 21 أكتوبر عن مقتل شخصين وإصابة ثمانية، فيما تعرض مطار الريان بالمكلا لهجوم بثلاث طائرات مسيّرة، وفق وزارة النقل اليمنية. وامتدت آثار التصعيد إلى تعطيل واسع للملاحة الجوية؛ إذ أظهرت بيانات Cirium التي حللتها رويترز إلغاء نحو 86% من رحلات المغادرة المجدولة من الرياض بين 8 و25 أكتوبر، دون أن يعني ذلك إسناد جميع الإلغاءات إلى هجوم بعينه.

وتخلص منظمة سام إلى أن الهجمات الحوثية المتكررة عرّضت المدنيين والطائرات ومرافق الطيران للخطر، رغم المعرفة بالطبيعة المدنية للمطارات واستمرار استخدامها الفعلي لنقل المسافرين. وتشكل سجلات التشغيل والشهادات والإعلانات العسكرية والتحذيرات الحوثية أدلة مهمة على قابلية توقع الأضرار المدنية والعلم بالمخاطر المرتبطة بهذه الهجمات. وتؤكد المنظمة أن الادعاء بوجود أهداف عسكرية داخل المطارات لا يبرر استهداف أعيان مدنية محمية، ولا يعفي الجماعة من الالتزام بقواعد التمييز والتناسب والاحتياطات الواجبة. وتوفر الوقائع الموثقة أساسا جديا للتحقيق في الانتهاكات وتحديد مسؤولية الآمرين والمخططين والمنفذين ومساءلة المسؤولين عنها.

من رحلة «ماهان إير» إلى استهداف المطارات المدنية

شهدت المطارات المدنية في اليمن والسعودية تصعيدا عسكريا متواصلا منذ يوليو/تموز 2026، أعاد منشآت الطيران المدني إلى دائرة العمليات العسكرية بعد سنوات من التهدئة النسبية. وبدأت المواجهة في 3 يوليو، عندما شغّلت شركة «ماهان إير» الإيرانية رحلة إلى صنعاء لنقل وفد تابع لجماعة الحوثي إلى طهران دون موافقة الحكومة اليمنية المعترف بها دوليا. وفي 13 يوليو، استهدفت ضربات جوية نفذتها القوات الحكومية بدعم من التحالف بقيادة السعودية مدرج مطار صنعاء الدولي، لمنع هبوط رحلة إيرانية كانت تعيد الوفد، ما أدى إلى تحويل مسارها إلى الحديدة. وأكدت هيومن رايتس ووتش، استنادا إلى تحليل صور الأقمار الصناعية، إصابة المدرج العامل في المطار، في واقعة أثارت مخاوف جدية بشأن حماية البنية التحتية المدنية أثناء العمليات العسكرية .

وعقب الهجوم، أعلنت جماعة الحوثي انتهاء مرحلة خفض التصعيد، وشنّت هجمات بالصواريخ والطائرات المسيّرة على مطار أبها الدولي في السعودية، معلنة أنها جاءت ردا على قصف مطار صنعاء. وامتدت العمليات العسكرية خلال الأشهر التالية إلى منشآت ومرافق مدنية، قبل أن تتصاعد بصورة واسعة في أكتوبر/تشرين الأول 2026، مع تكثيف الجماعة هجماتها على المطارات السعودية، بما فيها الرياض وأبها والدمام وجازان ونجران، واستهداف مطار عدن الدولي ومطار الريان في المكلا .

وأظهرت هجمات أكتوبر انتقال الخطر من إلحاق الأضرار بمرافق المطارات إلى تعريض المسافرين والطائرات المدنية للخطر المباشر. فقد أسفرت بعض الهجمات عن قتلى وجرحى، وأدت أخرى إلى تحويل رحلات وإخلاء طائرات وتعليق حركة الملاحة الجوية. وفي 7 أكتوبر، سقط مقذوف قرب مدرج مطار عدن قبيل وصول رحلة مدنية قادمة من القاهرة، ما اضطر السلطات إلى تحويلها إلى جدة. وتكررت الهجمات لاحقا على المطار في أثناء استمرار تشغيل رحلات الركاب، بما يكشف اتساع نطاق الخطر الذي تعرضت له مرافق الطيران المدني ومستخدموها.

ويضع هذا التسلسل الهجمات الحوثية على المطارات ضمن نمط متصاعد من العمليات العسكرية التي طالت منشآت حيوية تؤدي وظائف مدنية. ولا يغيّر اختلاف دوافع العمليات أو الذرائع المعلنة لتنفيذها من الالتزام القانوني بحماية المدنيين والأعيان المدنية. ويشكل هذا السياق مدخلا لفحص الهجمات الموثقة خلال أكتوبر، وتحديد ظروف تنفيذها، ومدى علم الجهة المهاجمة بالمخاطر المدنية المتوقعة، والتزامها بقواعد القانون الدولي الإنساني.

حين يصل الخطر إلى مدرج الطائرة

كانت رحلة الخطوط الجوية اليمنية رقم IY603، القادمة من القاهرة إلى عدن، تقترب من موعد هبوطها فجر السابع من أكتوبر/تشرين الأول 2026، عندما تعرض مطار عدن الدولي لهجوم أعلنت وزارة النقل اليمنية أنه نُفذ بصاروخين باليستيين وطائرات مسيرة .ووفق الوزارة، سقط أحد الصاروخين بالقرب من المدرج قبل دقائق من وصول الطائرة، ما استدعى تحويل مسارها إلى مطار جدة لتجنب تعريض ركابها وطاقمها للخطر.

لم يكن الحدث مجرد إصابة منشأة خدمية أو تعطيل رحلة جوية .فقد وقع الهجوم في مرحلة تشغيلية حساسة، تعتمد فيها سلامة الركاب على دقة الاتصالات الملاحية واستمرار صلاحية المدرج وقدرة الطواقم على تنفيذ إجراءات الهبوط أو تغيير المسار.ويكشف تحويل الرحلة أن التهديد لم يكن افتراضيا، بل استدعى تدخلا تشغيليا عاجلا لحماية طائرة ركاب كانت متجهة بالفعل إلى المطار.

وبعد تسعة أيام، تعرض المطار لهجوم آخر.ففي 16أكتوبر، أعلنت السلطات اليمنية سقوط صاروخين داخل حرم المطار أو في محيط مرافقه، بالتزامن مع وجود طائرة تابعة للخطوط الجوية اليمنية تستعد للإقلاع إلى القاهرة، وأخرى تابعة لشركة فالي عدن قادمة من القاهرة .وأفادت وزارة النقل بإخلاء الطائرة الموجودة على الأرض، فيما أشارت المعلومات الرسمية إلى سقوط أحد المقذوفات على مسافة تقارب 500متر من طائرة اليمنية ونحو 100متر من محور المدرج.

وتطرح الواقعتان سؤالا يتجاوز تحديد المكان الذي سقط فيه الصاروخ :هل جرى اختيار الأهداف والوسائل والتوقيت مع مراعاة حقيقة أن المطار كان يؤدي وظائف مدنية، وأن طائرات الركاب كانت تتحرك في نطاق الخطر؟ وما طبيعة المعلومات التي كانت متاحة للجهة المهاجمة عن استخدام المدرج والمرافق المحيطة به؟

وامتد التصعيد إلى مطارات سعودية، حيث شهدت الرياض وأبها والدمام وجازان ونجران هجمات أفضى بعضها إلى خسائر بشرية، وأظهرت سجلات الرحلات وشهادات المسافرين وقوع اعتداءات أثناء استمرار العمليات الجوية أو وجود مدنيين داخل المرافق المستهدفة.

وفي 21أكتوبر، تعرض مطار الريان الدولي في المكلا لهجوم بطائرات مسيرة، بحسب تقارير محلية، كما شهد مطار الملك فهد بالدمام في اليوم نفسه هجوما أسفر عن مقتل شخصين وإصابة ثمانية وفق البيان الرسمي السعودي المحدث.

وتكشف هذه الوقائع عن إشكالية قانونية وإنسانية أساسية :عندما تُهاجم منشآت مدنية تستخدم لنقل المدنيين، فإن الضرر لا يقاس فقط بموضع سقوط المقذوف أو حجم التلف في المدرج، بل أيضا بالأشخاص الذين تعرضوا للخطر، والطائرات التي اضطرت إلى تغيير مساراتها، والخدمات التي تعطلت، ومدى امتثال المهاجم لواجباته القانونية في التحقق من الأهداف وتجنب الأضرار المدنية.

ويتناول هذا التحقيق الوقائع الموثقة خلال أكتوبر، ويختبر الأدلة المتعلقة بمواقع الهجمات، والوجود المدني، وحركة الطيران، وإعلانات المسؤولية، والأهداف العسكرية المزعومة، مع الاستفادة من السوابق الأممية المتعلقة باستهداف المطارات بين عامي 2017و2021 وهجوم مطار عدن في ديسمبر 2020.

منهجية التحقيق ومعايير الإثبات

اعتمدت منظمة سام للحقوق والحريات في إعداد هذا التحقيق على منهجية البحث والتحقق من المصادر المفتوحة (OSINT)، من خلال جمع وتحليل البيانات الرسمية وسجلات حركة الطيران التاريخية والشهادات والتسجيلات المصورة المنشورة والإعلانات العسكرية الحوثية وتقارير الجهات الحقوقية وآليات التحقيق الوطنية والدولية. وركز التحقيق على إعادة بناء التسلسل الزمني للهجمات على المطارات المدنية في اليمن والسعودية خلال أكتوبر/تشرين الأول 2026، وتحديد ظروف وقوعها، والوجود المدني أثناء تنفيذها، والأضرار البشرية والمادية والتشغيلية الناجمة عنها.

وشملت المراجعة بيانات الجهات المختصة بالطيران المدني في اليمن والسعودية، وتقارير وكالة رويترز، وسجلات FlightStats وCirium وFlightradar24 وFlightAware. واعتمدت المنظمة المطابقة بين مصادر مستقلة للتحقق من تواريخ الهجمات ومواقعها وحركة الطائرات، مع التمييز بين مواعيد الرحلات المجدولة وحركتها الفعلية، وبين الهبوط على المدرج والوصول إلى البوابة، ومراعاة الفروق بين التوقيت المحلي والتوقيت العالمي المنسق (UTC). كما فصلت بين وقت وقوع الهجوم ووقت نشر البيانات الرسمية والإعلانات الحوثية، ولم تعتبر جداول الرحلات المقررة دليلا بذاتها على وجود الطائرات وقت الاستهداف.

واعتمدت منظمة سام معيار «**الأسباب المعقولة للاعتقاد**»، الذي يتحقق عند توافر معلومات موثوقة ومتسقة تكفي لتكوين استنتاج موضوعي بأن الواقعة حدثت على النحو الموصوف. واستند تقييم الأدلة إلى معايير محددة شملت أصالة المصدر وإمكانية التحقق منه، واستقلال المصادر وتعددها الفعلي، والتطابق الزمني والمكاني، والاتساق بين الروايات والأدلة التشغيلية والمصورة، والقدرة على استبعاد التفسيرات البديلة التي لا تسندها الأدلة. ولم تعتبر المنظمة تكرار الخبر في وسائل إعلام متعددة دليلا على تعدد مصادر الإثبات إذا استندت جميعها إلى مصدر أصلي واحد.

وميز التحقيق بين أربعة مستويات للإثبات: وقوع الهجوم وتحديد زمانه ومكانه، ووجود المدنيين والطائرات في نطاق الخطر، وإسناد الهجوم إلى الجهة المسؤولة، وتقييم مشروعيته بموجب القانون الدولي الإنساني. وقُيّمت الأدلة في كل مستوى بصورة مستقلة، دون افتراض أن ثبوت أحدها يؤدي تلقائيا إلى ثبوت البقية. كما ميزت المنظمة بين الوقائع المدعومة بمصادر مستقلة ومتقاطعة، والمعلومات المستندة إلى مصدر منفرد، والشهادات المنشورة التي لم تُقابل المنظمة أصحابها مباشرة، والادعاءات غير المتحقق منها. وعند تعارض البيانات، راجعت أصولها وحددت أوجه الاختلاف دون ترجيح غير مسند.

واقتصر التحقيق على تحليل المصادر المفتوحة دون زيارات ميدانية أو مقابلات مباشرة مع الشهود، مع مراعاة حدود الأدلة المتاحة والقيمة الإثباتية لكل مصدر. ولا يعني تحقق معيار «الأسباب المعقولة للاعتقاد» ثبوت جميع أركان الجريمة أو المسؤولية الجنائية الفردية. واستُخدمت نتائج التحقيق لتحديد الوقائع التي تثبتها الأدلة، وتقييم مدى احترام جماعة الحوثي لقواعد التمييز والتناسب والاحتياطات الواجبة لحماية المدنيين والأعيان المدنية، واستخلاص النتائج القانونية بشأن الانتهاكات الموثقة وتحديد المسائل التي تستوجب تحقيقات إضافية.

المصادر وطريقة المطابقة

اعتمدت منظمة سام للحقوق والحريات في توثيق الهجمات على المطارات المدنية على البيانات الرسمية الصادرة عن الجهات المختصة بالطيران المدني في اليمن والسعودية، وسجلات حركة الطائرات، وشهادات المسافرين والتسجيلات المصورة المنشورة .واستُخدمت بيانات الهيئة العامة للطيران المدني السعودية المنشورة عبر وكالة الأنباء السعودية، وبيانات وزارة النقل اليمنية، للتحقق من تواريخ الهجمات والحصائل البشرية والأضرار المعلنة، فيما استُخدمت سجلات FlightStats وCirium وFlightradar24 وFlightAware للتحقق من حركة الرحلات ومواعيد المغادرة والهبوط والوصول إلى البوابات، وتحديد الرحلات التي حُولت أو أُلغيت.

وركزت المطابقة الزمنية على التمييز بين المواعيد المجدولة والحركة الفعلية للطائرات، وبين الهبوط على المدرج والوصول إلى البوابة، مع مراعاة الفروق بين التوقيت المحلي والتوقيت العالمي المنسق .(UTC)كما جرى الفصل بين توقيت وقوع الهجوم وتوقيت نشر البيانات الرسمية والإعلانات العسكرية الحوثية، وعدم اعتبار وقت الإعلان دليلا على لحظة تنفيذ الهجوم .ولم تُعامل جداول الرحلات المقررة بوصفها دليلا مستقلا على وجود الطائرات وقت الاستهداف، وإنما استُخدمت سجلات الحركة الفعلية حيث توافرت، وقورنت بشهادات المسافرين والتسجيلات المصورة لتحديد الوجود المدني وظروف التعرض للخطر.

وراعى التحقيق اختلاف القيمة الإثباتية للمصادر؛ فالبيانات الرسمية تثبت الوقائع والحصائل التي أعلنتها الجهات المختصة، وسجلات الطيران توثق الحركة التشغيلية المسجلة، بينما توفر الشهادات والتسجيلات المصورة أدلة على وجود المسافرين والطائرات في نطاق الهجمات .ولم تُعامل إعلانات تبني العمليات باعتبارها إثباتا مستقلا لجميع تفاصيل تنفيذها أو الأضرار الناجمة عنها .وهدفت هذه المطابقة إلى إعادة بناء التسلسل الزمني للهجمات، وتحديد مدى تزامنها مع النشاط المدني للمطارات، وتوفير أساس موثق لتقييم المخاطر التي تعرض لها المسافرون والطائرات، دون تجاوز ما تسمح به الأدلة المتاحة.

وظيفتها في التحقيق	لوحة الرحلات التي طُلب فحصها	المطار
تثبت طبيعة الجدول التشغيلي، لكنها لا تعرض من واجهة البحث المتاحة محفوظات 8–11 أكتوبر بصورة كاملة.	القدوم والمغادرة الرسمية	الرياض RUH
لوحة متابعة مباشرة، وليست سجلًا تاريخيًا مستقلًا لهجوم 6 أكتوبر.	Skyscanner - الوصول والمغادرة	أبها AHB
تعرض حالة الرحلات والبوابات؛ تؤخذ السجلات المؤرخة من FlightStats للمطابقة.	الرحلات الرسمية بمطار الملك فهد	الدمام DMM

لا تعني عبارة «إظهار الرحلات السابقة» بالضرورة إتاحة أرشيف ليوم محدد قبل أسابيع. لم تُنسب إلى هذه اللوحات بيانات أكتوبر لمجرد ظهور رحلات حية فيها عند المراجعة.

سجل الهجمات السعودية المؤكدة - أكتوبر 2026

تُظهر مراجعة البيانات الرسمية الصادرة عن الهيئة العامة للطيران المدني السعودية، والتقارير الصحفية المساندة، تعرض عدد من المطارات السعودية لسلسلة هجمات خلال أكتوبر/تشرين الأول 2026، أسفرت عن سقوط قتلى وجرحى وإلحاق أضرار بمرافق الطيران المدني وتعطيل العمليات التشغيلية .ويوثق الجدول التالي ثماني وقائع في مطارات الرياض وأبها والدمام وجازان ونجران، مع بيان تواريخها والأوقات المعلنة والحصائل البشرية والأضرار المسجلة، وإحالة كل واقعة إلى مصدرها الأصلي .وتكتسب هذه الوقائع أهمية تحقيقية في ضوء تكرار الهجمات خلال فترة زمنية قصيرة، وما تكشفه من تعرض مرافق الطيران المدني ومستخدميها لمخاطر مباشرة، بما يستوجب فحص طبيعة الأهداف المقصودة ووسائل الهجوم ومدى احترام قواعد القانون الدولي الإنساني المتعلقة بحماية المدنيين والأعيان المدنية.

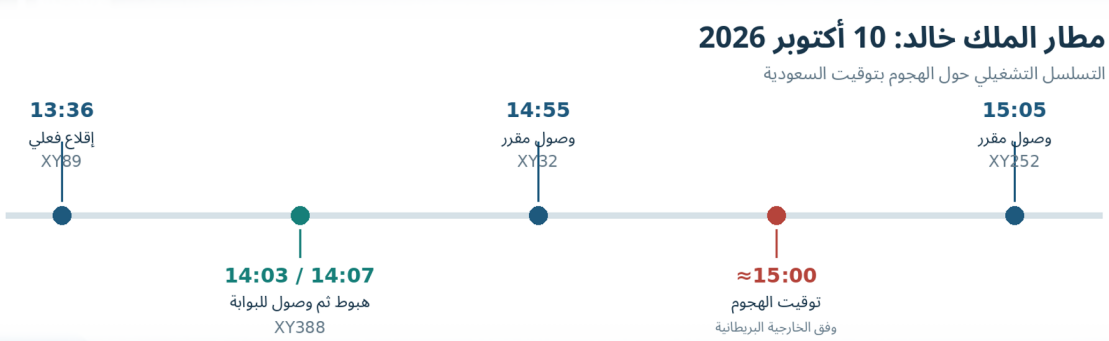
وقد ميز التحقيق بين أوقات وقوع الهجمات وأوقات نشر البيانات بشأنها، ولم يعتمد توقيت نشر أي بيان بوصفه دليلا على لحظة تنفيذ الهجوم، ما لم يرد تحديد مستقل لذلك في المصادر المتاحة.

البيان الأصلي	النتيجة الموثقة	وقت الاستهداف المعلن	التاريخ والمطار
واس - البيان الرسمي	3 إصابات طفيفة وأضرار بمرافق المطارين	مساء الاثنين	5 أكتوبر - جازان ونجران
واس - أبها والرياض	وفاتان و28 إصابة	لا توجد دقيقة منشورة	6 أكتوبر - أبها
واس - أبها والرياض	وفاة و8 إصابات	لا توجد دقيقة منشورة	7 أكتوبر - الرياض
واس - الاعتداءان	اعتداء على المرافق وآخر على طائرة للسعودية؛ 3 وفيات	لا توجد دقيقة منشورة	8 أكتوبر - الرياض
واس - البيان الأول؛ الخارجية البريطانية	13 وفاة وفق الحصيلة اللاحقة، وأكثر من 300 إصابة؛ تعليق التشغيل	نحو 15:00 بحسب الخارجية البريطانية	10 أكتوبر - الرياض
واس - الهجوم الجديد	وفاة مقيم باكستاني و11 إصابة وفق البيان الإلحاقي	عصر الأحد	11 أكتوبر - الرياض
واس - تأكيد الاعتداء؛ رويترز - شاهد الطائرة	استهداف ساحة المطار قرب طائرات متوقفة	نحو 20:30 وفق شاهد رويترز	11 أكتوبر - الدمام
واس - البيان الإلحاقي	وفاتان و8 إصابات وفق تحديث 22 أكتوبر	مساء الأربعاء	21 أكتوبر - الدمام

الساعة التي يظهر بها نشر بيان «واس» ليست ساعة وقوع الهجوم. ولذلك لم يُحوَّل وقت نشر البيان إلى وقت الضربة في أي واقعة.

الرياض - 10 أكتوبر: رحلة هبطت قبل الاستهداف بـ57 دقيقة

Airbus A320neo التفصيلي هبوط طائرة XY388 تؤكد الخارجية البريطانية أن الهجوم وقع نحو 15:00، بينما يثبت سجل على المدرج عند 14:03، ووصولها إلى البوابة 108 في الصالة الأولى عند 14:07 .وتكشف المطابقة عن HZ-NS86 المسجلة هبوط مدني فعلي قبل الهجوم بنحو 57 دقيقة، فضلاً عن تحويل رحلات أخرى كانت مقررة للوصول في النافذة الزمنية نفسها .وتثبت .تسجيلات كاميرات المراقبة بشكل مستقل وجود مسافرين داخل مباني المطار لحظة الاعتداء



المدد الزمنية في الرسم تقابل الساعات الموثقة؛ وصول 32XY و252XY «مقرر» فقط لأن الرحلتين حُوّلتا عن الرياض.

الرابط المباشر	الحدث	التوقيت
XY89 - سجل المدرج والبوابة	خروج 89XY من البوابة ثم الإقلاع من مدرج الرياض إلى أبها	13:36 /13:19
XY388 - السجل التاريخي التفصيلي	هبوط 388XY من دمشق ثم الوصول إلى البوابة 108 بالصالة الأولى	14:03 /14:07
XY32 - رحلة محوّلة	32XY أقلعت من جدة 13:33، وكان وصولها مقررًا 14:55، ثم حُوّلت إلى جدة	14:55 (مقرر)
الخارجية البريطانية	استهداف المطار وفق مصدر حكومي بريطاني	حوالي 15:00
XY252 - رحلة محوّلة	252XY أقلعت من عمّان 13:32 وحُوّلت إلى المدينة، ووصلت 16:21	15:05 (مقرر)

نشرت وزارة الإعلام السعودية تسجيلات مراقبة راجعتها رويترز تُظهر مسافرين مصطفين عند منطقة أمنية، وآخرين في مناطق الانتظار قبل الانفجار وأثناءه. وقد تحققت رويترز من موقع إحدى الكاميرات بالصالة الثالثة. كما وثقت شهادة مسافرة أصيبت بشظايا في الصالة الثالثة بينما كانت قرب بوابات السفر، وهو تأكيد مستقل آخر للوجود المدني لحظة الإصابة.

النتيجة :تثبت الشهادات والتسجيلات المصورة التي راجعتها وكالة رويترز وجود مسافرين داخل صالات مطار الرياض أثناء هجوم 10 أكتوبر، فيما تؤكد سجلات حركة الطيران استمرار النشاط المدني في الفترة المحيطة بالاستهداف، بما في ذلك هبوط الرحلة XY388 قبل الهجوم، وتحويل الرحلتين XY32 و XY252اللتين كان وصولهما مقررا في النافذة الزمنية نفسها. وتؤكد هذه الأدلة تعرض المدنيين للخطر المباشر أثناء الاعتداء، مع التمييز بين الرحلات التي ثبت هبوطها فعليا وتلك التي حُولت قبل الوصول.

4. الرياض - 8 أكتوبر: مسافرون وعائلات داخل صالة المغادرة

أكدت الهيئة السعودية وقوع اعتداءين على المطار والطائرة المدنية. وروى المسافر خالد زعل أنه كان ينتظر رحلة إلى العلا مقررًا انطلاقها 13:15، وأن عائلات وطفلة ومسنين على كراسي متحركة كانوا في صالة المغادرة عندما شاهد إصابة طائرة سعودية متوقفة ثم انفجارات هزّت المنطقة. وأعلنت الخطوط السعودية أن الطائرة المتضررة كانت خالية من الركاب، لكن شهادة زعل توثق وجود مسافرين داخل الصالة المحاذية. (تفاصيل بيان الناقل)

النتيجة والرابط	الوصول المقرر للرياض	الإقلاع الفعلي	الرحلة
حُوّلت إلى القصيم، ووصلت 14:55	12:25	11:52	XY20 - جدة ← الرياض
حُوّلت إلى القصيم، ووصلت 14:06	12:30	10:40	XY388 - دمشق ← الرياض

النتيجة: الاعتداء أصاب منشأة طيران مدنية أثناء وجود مسافرين ينتظرون المغادرة، فيما اضطرت طائرات أقلعت فعلًا باتجاه الرياض إلى تغيير مطارات وصولها. يثبت دليل الشاهد الوجود المدني وقت الاستهداف؛ وتثبت سجلات الرحلات التحويلات الفعلية خلال يوم الاعتداء.

5. الدمام - 11 أكتوبر: طائرة تتحرك وعلى متنها ركاب عند سقوط المقذوف

أكدت هيئة الطيران السعودية الهجوم على مطار الملك فهد مساء الأحد. ونقلت رويترز شهادة شخص على متن طائرة في مرحلة التحرك الأرضي رأى نحو الساعة 20:30 مقذوفًا يسقط بالقرب من طائرات متوقفة ويسبب حريقًا؛ فعادت طائرته إلى البوابة ونزل ركابها. هذه شهادة مباشرة على وجود ركاب على متن طائرة لحظة الاعتداء.

النتيجة / المصدر	الوصول المقرر إلى الدمام	الإقلاع الفعلي	الرحلة
حالة الوصول النهائية غير معروفة	20:30	19:02	XY412 - جدة ← الدمام
حُولت إلى أبوظبي، ووصلت 00:02 يوم 12 أكتوبر	20:05	17:32	ME442 - بيروت ← الدمام

النتيجة: تأكد تزامن الهجوم مع وجود ركاب داخل طائرة تتحرك على أرض المطار. توافق موعد الوصول المقرر لـXY412 مع الساعة التقريبية للضربة، لكنه لا يثبت أنها الطائرة التي ذكرها الشاهد، ولا يثبت أنها وصلت إلى المدرج.

6. أبها - 6 أكتوبر: رحلات قادمة حُوّلت ومسافرون شهدوا الهجوم

أعلنت الهيئة السعودية وفاة مقيمتين وإصابة 28 شخصًا جراء الهجوم. وتكشف سجلات حركة الطيران رحلتين أقلعتا باتجاه أبها ثم حُوّلتا، وتوثق شهادة المسافر عبدالسلام العمري وجوده في المطار عند الاعتداء أثناء استعداده للعودة إلى الرياض.

النتيجة	الوصول المقرر	الإقلاع الفعلي	الرحلة
حُوّلت إلى الرياض، ووصلت 15:42	12:55	11:51	XY2914 الرياض ← أبها -
حُوّلت إلى جدة، ووصلت 15:32	14:25	12:00	G9195 الشارقة ← أبها -
وصلت الرياض 13:27	11:05 للرياض مجدول أصليًا	11:35	SV1664 أبها ← الرياض -

النتيجة: ترافقت الضربة مع وجود مسافرين داخل المطار بحسب الشهادة، ومع نشاط فعلي لرحلات مغادرة وقادمة في يوم الاستهداف. ولا يتضمن البيان ساعة دقيقة للضربة تسمح بإسنادها إلى مرحلة هبوط طائرة بعينها.

7. الدمام - 21 أكتوبر: هبوط مدني فعلي وتحويل رحلات في ليلة الهجوم

ذكر البيان الرسمي السعودي وقوع الهجوم مساء 21 أكتوبر وارتفاع الحصيلة إلى وفاتين وثماني إصابات. ويثبت سجل رحلة NP231 وصول الطائرة القادمة من القاهرة فعلًا إلى الدمام الساعة 22:01؛ كما سُجلت تحويلات لرحلات أخرى في الليلة نفسها.

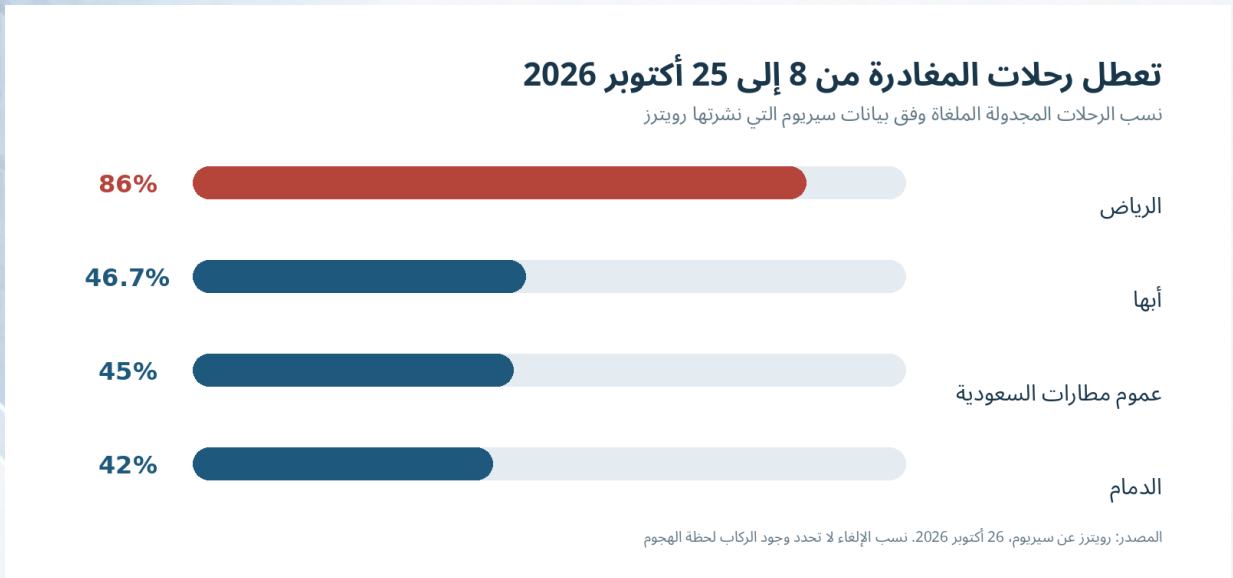
ما جرى فعليًا والرابط	الوقت المقرر	الرحلة
وصلت الدمام فعلًا 22:01	وصول 22:00	NP231 القاهرة ← الدمام -
غادرت 23:00 وحُوّلت إلى جدة؛ وصلت 00:43	وصول 22:00	XY421 جدة ← الدمام -
غادرت 23:13 وحُوّلت إلى جدة؛ وصلت 01:07	وصول 23:55	XY408 جدة ← الدمام -

النتيجة: لم يكن المطار خارج الخدمة طوال أمسية الاستهداف؛ توجد رحلة موثقة وصلت فعلًا، وأخرى محوّلة. والساعة الدقيقة للضربة لم تُنشر، لذلك يُثبت التداخل على مستوى الفترة المسائية لا على مستوى دقيقة الهبوط.

8. الوقائع المكملة - جازان ونجران وأغسطس وسبتمبر

ما تثبته الأدلة	جدول الرحلة المرتبط	الواقعة
اعتداءان مساءً مع رحلات ليلية مجدولة، لكن تشغيل الرحلتين لم يُثبت.	FAD43 - وصول جازان المقرر 21:50؛ SV1856 - وصول نجران المقرر 22:45	5 أكتوبر - جازان ونجران
خبر الهجوم إعلان حوثي؛ لا ساعة سعودية مستقلة تسمح بالمطابقة.	SV1864 - 13:35 مغادرة مقررة أُلغيت	4 أغسطس - إعلان استهداف نجران
لا يثبت وجود طائرة أو مسافرين في هذه الرحلة وقت الضربة.	SV1865 - وصول مقرر 12:50؛ الرحلة ملغاة	20 أغسطس - إعلان استهداف نجران
تثبت تحويلات في يوم التهديد؛ لا يثبت التقرير إصابة مبنى المطار نفسه.	SV1664 - تحويل إلى المدينة؛ SV725 - تحويل إلى المدينة	19 سبتمبر - نيران قرب مطار الرياض

حللت رويترز بيانات Cirium المنشورة في 26 أكتوبر 2026، وكشفت إلغاء 4,071 من أصل 4,736 مغادرة مجدولة من الرياض بين 8 و25 أكتوبر، أي قرابة 86%. وعلى مستوى السعودية تجاوزت الرحلات الملغاة 7,800 رحلة مغادرة، نحو 45% من المجدول. وبلغت نسب الإلغاء في أبها 46.7% والدمام 42%.



النسب توضح تعطيل حركة السفر من 8–25 أكتوبر، ولا تدّعي أن ركاب كل رحلة ملغاة كانوا موجودين في مطار الاستهداف.

9. إعلانات المتحدث الحوثي: البصمة الزمنية وتبني استهداف المطارات

تكتسب الإعلانات العسكرية الصادرة عن جماعة الحوثي أهمية خاصة في التحقيق، باعتبارها مصدرا مباشرا للتعرف على العمليات التي أعلنت الجماعة مسؤوليتها عنها، والأهداف التي قالت إنها هاجمتها، والوسائل التي زعمت استخدامها .غير أن إسناد واقعة محددة إلى الجماعة يتطلب مطابقة الإعلان مع المعلومات المستقلة المتعلقة بالتوقيت والموقع وطبيعة المقذوف والنتائج.

وراجعت المنظمة خمسة منشورات للمتحدث العسكري يحيى سريع على منصة إكس أيام 7 و8 و12 أكتوبر، واستخرجت وتوضح هذه .(UTC+3) أوقات نشرها المحلية من معرّفات المنشورات الرقمية بعد تحويلها إلى توقيت السعودية واليمن .الأوقات زمن صدور الإعلان العلني عن العمليات، لا ساعة سقوط المقذوف بالضرورة

مضمون مرتبط بالمطار	رابط الإعلان الأصلي	وقت النشر المحلي المستخرج من المعرّف
تبنّى استهداف مطار الملك خالد في الرياض بعدة طائرات مسيّرة، وادعى تعطيل الحركة.	فتح المنشور على X	7 أكتوبر 05:46:31
منشور إضافي متصل بالإعلان عن استهداف الرياض؛ أمكن تثبيت الرابط ووقت النشر، ولم يُستعد نصه الكامل بصورة مستقلة.	فتح المنشور على X	7 أكتوبر 06:47:28
أعلن استهداف مطار الملك خالد بصاروخ باليستي «ظهير اليوم»، وادعى حدوث أضرار وتعطيل.	فتح المنشور على X	8 أكتوبر 15:33:01
أعلن استهداف مطار الرياض بصاروخي كروز ومطار نجران بصاروخ باليستي، وادعى تعطيل الحركة فيهما.	فتح المنشور على X	8 أكتوبر 18:45:59
أعلن استهداف مطار الرياض مساء ذلك اليوم بصاروخ باليستي، إلى جانب قاعدة خميس مشيط بمسيّرة.	فتح المنشور على X	12 أكتوبر 22:01:30

وتساند تغطيات صحفية معاصرة بعض مضامين هذه الإعلانات، ومنها تغطية الجزيرة لإعلان الثامن من أكتوبر بشأن الرياض ونجران، وتغطية فرانس برس لإعلان الثاني عشر من أكتوبر.

ولا تعني أوقات النشر أن الهجمات نُفذت في اللحظات نفسها، كما لا تكفي بيانات الجماعة وحدها لإثبات أن جميع المقذوفات أصابت أهدافها أو أحدثت الأضرار التي أعلنتها.

إسناد الهجمات :من الإعلان العسكري إلى الأدلة المستقلة

يمثل إعلان المسؤولية عن هجوم قرينة مهمة على صلة الجهة المعلنة بالعملية، لكنه لا يغني عن تحديد الواقعة التي يشير إليها الإعلان ومطابقتها مع الأدلة المستقلة.

وتبرز في الملف الحالي ثلاثة مستويات للتحقق .يتعلق الأول بإثبات أن جماعة الحوثي أعلنت استهداف مطار معين في تاريخ محدد .ويتعلق الثاني بمطابقة ذلك الإعلان مع الهجوم الذي سجلته السلطات، من حيث توقيته ومكانه والسلاح المستخدم والنتائج المترتبة عليه .أما المستوى الثالث فيتعلق بتحديد الأشخاص والجهات التي خططت للهجوم أو أصدرت أوامر تنفيذه أو أشرفت عليه.

وتسمح المنشورات الخمسة بإثبات وجود إعلانات عسكرية حوثية متكررة بشأن استهداف المطارات السعودية، لكنها لا توفر بمفردها سلسلة إثبات مكتملة لكل إصابة أو وفاة أو ضرر مادي.

ويجب أن يشمل استكمال التحقيق الحصول على النسخ الأصلية للإعلانات وحفظ بياناتها الرقمية، ومقارنتها بتوقيتات الرصد الجوي والاعتراضات ومواقع سقوط المقذوفات، وفحص بقايا الأسلحة وتقارير الخبراء، وأي أدلة تتعلق بسلسلة القيادة والأوامر.

وتختلف القيمة الإثباتية لهذه الإعلانات عن قيمة البيانات الرسمية التي تؤكد وقوع الهجمات أو الحصائل البشرية .فالأولى تتعلق بما أعلنته الجماعة عن عملياتها، والثانية تتعلق بما سجلته السلطات من نتائج .ولا يصح افتراض التطابق الكامل بينهما دون فحص.

مطار عدن الدولي :الهجمات على الطيران المدني حتى 28 أكتوبر 2026

تُظهر البيانات الرسمية وشهادات العاملين أن مطار عدن الدولي تعرض لهجمات متكررة في أكتوبر 2026، شملت تحويل رحلة كانت تقترب من الهبوط يوم 7 أكتوبر، وإخلاء طائرة تستعد للإقلاع يوم 16 أكتوبر، وتعطيل رحلات بعد حركة جوية مدنية وإنسانية في 21 أكتوبر، ثم هجومين جديدين بالصواريخ يوم 28 أكتوبر في الساعة 13:00 والساعة 15:00. وتكشف هذه الوقائع أن خطر الاستهداف طال حركة الطيران المدني في مراحل تشغيلية حساسة وليس المباني وحدها.

وثقت اللجنة الوطنية للتحقيق وقائع 7 و11 و16 أكتوبر بمعاينة ميدانية، وأعلنت وزارة النقل تجدد الاستهداف في 21 و24 أكتوبر، ثم وقوع هجمتين في 28 أكتوبر. وتُعرض الأعداد كما وردت في بيانات الجهات المختصة، لوجود اختلاف بين احتساب الاعتداءات المنفصلة واحتساب أيام الهجمات.

أ. الهجمات وملابسات الرحلات - الأدلة الرسمية

الدلالة المثبتة	الطائرات والمرحلة التشغيلية	الواقعة ورابط البيان
الصاروخ سقط قرب المدرج في وقت اقتراب طائرة ركاب من الهبوط.	603IY قادمة من القاهرة حُولت إلى جدة قبل هبوطها بدقائق؛ مسافرون ينتظرون رحلة إلى جدة قرابة 03:00؛ وجود طائرتين على أرض المطار.	7 أكتوبر - البيان الأصلي لوزارة النقل
واقعة موثقة ميدانيًا؛ مطابقة الرحلات غير مكتملة.	تؤكد اللجنة إدراجه ضمن الهجمات التي عاينتها؛ لم يظهر في المصدر رقم رحلة مرتبطة بالدقيقة.	11 أكتوبر - لجنة التحقيق الوطنية
تزامن موثق مع طائرة ركاب على الأرض وأخرى في الجو.	612IY على المدرج تستعد للإقلاع إلى القاهرة فأُخليت؛ 101QFF قادمة من القاهرة وكانت في الجو؛ إصابة على نحو 500 متر من طائرة اليمنية و100 متر من محور المدرج وفق وزير الإعلام.	16 أكتوبر - وزارة النقل
تداخل مع سلسلة إقلاع وهبوط مدنية وعمليات إنسانية، وتعليق رحلتين.	بعد إقلاع 640IY إلى عمّان و102QFF إلى القاهرة؛ بعد هبوط طائرة إنسانية؛ إيقاف 623IY إلى أديس أبابا و609IY إلى القاهرة.	21 أكتوبر - وزارة النقل
استمرار تكرار الاستهداف؛ لا تُنسب إليه رحلة غير متحققة.	هجوم صاروخي عصر السبت؛ لم تقدم البيانات المتاحة رقم رحلة متأثرة أو ساعة دقيقة.	24 أكتوبر - وزارة النقل

وتكتسب واقعة السابع من أكتوبر أهمية خاصة، لأن تحويل الرحلة IY603 يمثل إجراء اضطراريا مرتبطا بتهديد محدد في محيط المدرج، وليس مجرد تغيير مجدول لوجهة الطائرة.

أما هجوم السادس عشر من أكتوبر، فيوفر قرينة إضافية على قرب المقذوفات من نطاق التشغيل المدني. فقد أفادت الوزارة بإخلاء طائرة الخطوط الجوية اليمنية التي كانت تستعد للإقلاع، وبوجود طائرة أخرى قادمة من القاهرة أثناء الاعتداء.

وفي الحادي والعشرين من أكتوبر، أظهرت البيانات تعطل رحلات بعد مغادرة طائرات أخرى وهبوط طائرة إنسانية، ما يبرز تداخل الخطر العسكري مع وظائف النقل المدني والخدمات الإنسانية.

ب. سجلات الطيران المستقلة: بيانات الرحلات المرتبطة بالهجمات

الاستنتاج التقني ورابط السجل	الوقت المدون في سجل مستقل	التاريخ والرحلة
تؤكد Flightradar24 تحويل الرحلة إلى جدة (JED)، والطائرة 7AFD-O؛ التاريخ معروض في السجل بتوقيت UTC ليلة 6 أكتوبر. | وصف المسار في العربي الجديد	الإقلاع الفعلي 00:15 بتوقيت القاهرة/عدن؛ الوصول المقرر 03:30 إلى عدن.	7 أكتوبر - IY603 القاهرة ← عدن
سجل FlightAware للرحلة QFF101؛ يسند إفادة الوزارة بوجود طائرة قادمة من القاهرة في الجو.	FlightAware: مغادرة القاهرة 20:14، وصول محدون 23:15 محليًا؛ يراجع نوع الوقت قبل اعتباره هبوطًا فعليًا.	16 أكتوبر - QFF101 القاهرة ← عدن
FlightStats المؤرخ 16 أكتوبر | Flightradar24 - السجل المتعدد	FlightStats: مغادرة مقررة 03:30 صباحًا؛ Flightradar24 يعرض تسجيل حركة بتاريخ 16 أكتوبر قبل الاعتداء المسائي.	16 أكتوبر - IY612 عدن ← القاهرة
سجل IY640 لدى Flightradar24؛ تؤكد الوزارة أن الرحلة غادرت قبل الاستهداف، دون وصفه بأنه حدث بعد دقائق.	Flightradar24: إقلاع 04:23 UTC = 07:23 محليًا؛ هبوط في عمّان 07:44 UTC = 10:44 محليًا.	21 أكتوبر - IY640 عدن ← عمّان
سجل IY623 بتاريخ 21 أكتوبر؛ وفق الوزارة أُوقفت الرحلة وتأجلت.	FlightStats: المغادرة المقررة 09:00 بتوقيت عدن، دون مغادرة فعلية مثبتة.	21 أكتوبر - IY623 عدن ← أديس أبابا
سجل H2D102 لدى FlightStats (تظهر حالته ملغاة)؛ لا يجوز مساواة هذه الخانة برحلة QFF102 دون التحقق من تطابق المشغل والرحلة.	يوجد اختلاف بين الترميز المستخدم في بيان الوزارة وبعض مواقع الحجز/التتبع بشأن التشغيل.	21 أكتوبر - QFF102 عدن ← القاهرة

أفادت وزارة النقل اليمنية بأن الهجوم على مطار عدن في 16 أكتوبر وقع بالتزامن مع استعداد طائرة تابعة للخطوط الجوية اليمنية، تحمل رقم الرحلة IY612 ، للإقلاع إلى القاهرة، ووجود الرحلة QFF101 القادمة من القاهرة في الجو. وأكدت الوزارة إخلاء الطائرة الموجودة على الأرض. وتثبت الإفادة الرسمية تزامن الهجوم مع عمليات طيران مدنية، بينما لا يوفر سجل الحركة الصباحية المنشور للرحلة IY612 مطابقة مستقلة لتوقيت الاعتداء المسائي لذلك يُعتمد البيان الرسمي دليلًا على الطائرة التي أُخليت، ولا تُقدَّم الحركة الصباحية دليلاً مستقلاً على دقيقة الهجوم المسائي من دون الحصول على سجل المطار أو تسجيل الطائرة.

تدقيق بشأن عدّ الوقائع :ورد وصف »للمرة الرابعة «في بيانات سابقة خلال أكتوبر، فيما أعلنت وزارة النقل يوم 28 أكتوبر ارتفاع الاعتداءات إلى ستة مع وقوع ضربتين في اليوم نفسه .ولأن تعدد الصواريخ والضربات في يوم واحد قد يؤثر في العد، يحتفظ هذا الملف بتواريخ الوقائع وأوقاتها كما وردت في وثائقها، ولا يُعاد احتساب إجمالي مستقل دون سجل تشغيل شامل.

يوضح الرسم التالي حوادث عدن في 7 و16 و21 و24 و28 أكتوبر وآثارها التشغيلية الموثقة، ولا يعامل وقت نشر البيانات بوصفه وقت سقوط الصواريخ.

تُظهر الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد في عدن في صفحة جداول الرحلات أرقام ومسارات متعددة، لكن الصفحة التي أمكن الوصول إليها تعرض جدولًا ليوم مختلف؛ ولذلك لم يُسقط جدولها الحالي على أيام 7 و16 و21 أكتوبر. ويظل سجل برج المراقبة وقائمة الرحلات الفعلية من المطار مطلوبين للفصل بين أرقام الرحلات المتكررة وتعديلات التشغيل.

يوم 20 أكتوبر معاينة ميدانية لمطار عدن، شملت مواقع اللجنة الوطنية للتحقيق في ادعاءات انتهاكات حقوق الإنسان وأجرت بيان إدارة أمن عدن القصف وآثاره على مرافق التشغيل وسلامة المسافرين والعاملين، وراجعت وقائع 7 و11 و16 أكتوبر .كما أكد تعريض رحلة مدنية ومسافرين وزارة الخارجية اليمنية سقوط صاروخين داخل حرم المطار، بينما أدانت عقب هجوم 16 أكتوبر وعاملين للخطر في الهجوم السابق يوم 7 أكتوبر.

ج. 28 أكتوبر 2026: ضربتان على مطار عدن وتعطيل الرحلات وتحويل الطائرات إلى جيبوتي

تجدد القصف الصاروخي على مطار عدن الدولي مرتين يوم الأربعاء 28 أكتوبر 2026، وحددت وزارة النقل اليمنية وثقت الساعة 13:00 موعدًا للهجوم الأول والساعة 15:00 للهجوم الثاني. ووصفت الوزارة الواقعتين بأنهما امتداد لسلسلة أن الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد في بيان مستقل اعتداءات ارتفع عددها وفق بيانها إلى ستة خلال أكتوبر. وأكدت الضربتين استهدفتا منشآت ومرافق المطار وعرضتا أمن المسافرين والعاملين وسلامة الملاحة الجوية للخطر. وتبين هذه الوقائع أن الهجمات استهدفت منشأة يستمر استخدامها لنقل المدنيين والمرضى وتشغيل الرحلات الجوية.

أن الصاروخ الأول سقط في المطار قبل أن تصدر شهادة نقلتها وكالة فرانس برس عن مصدرين في شرطة عدن وتؤكد توقيت نشر عند الساعة 13:26:40 بتوقيت منشور يحيى سريع الأول جماعة الحوثي دعوتها العلنية إلى إخلائه. وقد حمل عدن، أي بعد موعد الهجوم الأول الذي حددته وزارة النقل بنحو 27 دقيقة. ولا تمحو الدعوة اللاحقة واقعة أن المقذوف سبقها، فيما خلل المطار هدفًا لهجوم ثانٍ بعد ذلك بساعات قليلة.

قبل موعد الهجوم الثاني المعلن عند الساعة 15:00 بنحو سبع منشورًا ثانيًا وفي الساعة 14:53:22 نشر الناطق الحوثي دقائق. وقد حُسب توقيت كل منشور من معرّفه الرقمي لدى منصة إكس، وهو توقيت للنشر لا للإطلاق. ويسمح جمع بإعادة بناء تعاقب الضربتين والتحذيرين: وقعت الضربة الأولى قبل أول تحذير البيان الرسمي تلك البصمات الزمنية مع منشور، ثم سبق التحذير الثاني الضربة اللاحقة بفترة وجيزة.

المصدر المباشر	الواقعة / المنشور	الساعة المحلية
البيان الرسمي	الضربة الصاروخية الأولى وفق وزارة النقل	13:00
منشور يحيى سريع الأول	أول منشور للناطق الحوثي ضمن الروابط المرسلة؛ الدعوة للإخلاء تؤيدها رواية فرانس برس	13:26:40
رويترز العربية على إكس	منشور خدمة رويترز العربية عن التطورات	14:04:14
منشور يحيى سريع الثاني	منشور ثانٍ للناطق الحوثي؛ تجدد التحذيرات وفق التغطيات المنشورة	14:53:22
البيان الرسمي	الضربة الصاروخية الثانية وفق وزارة النقل	15:00
سمير النمري	— منشور صحفي لاحق عن المطار نصه غير قابل للتحقق مباشرة من واجهة إكس	16:28:26
فارس الحميري	منشور لاحق عن التطورات — لا يُنسب إليه مضمون غير متحقق	17:48:31

ويكتسب التسلسل الزمني أهمية خاصة عند تقييم الاحتياطات المفترضة قبل مهاجمة مرفق للطيران المدني، إذ جاء أول كما أن المهلة. وإفادة مصادر الشرطة المنشورة لدى فرانس برس توقيت وزارة النقل تحذير بعد وقوع الضربة الأولى، وفق التي فصلت التحذير الثاني عن موعد الهجوم التالي لم تتجاوز سبع دقائق تقريبًا. وهذه الوقائع تثير سؤالًا جوهريًا بشأن إمكان حماية المسافرين والعاملين وإخلاء مرافق المطار فعليًا قبل وصول الصواريخ.

الخطوط الجوية اليمنية في بيان لناطقها حاتم الشعبي ولم تقتصر تداعيات القصف على محيط المدرج؛ فقد أعلنت تحويل مسار الطائرات القادمة إلى مطار عدن نحو جيبوتي، حفاظًا على سلامة المسافرين والطواقم والطائرات. وأوضح كريترنت البيان، المنشور أيضًا بنصه لدى، أن الطائرات ستتزوّد بالوقود في جيبوتي وتستكمل الإجراءات الفنية والتشغيلية ثم تتجه وفق التصاريح والترتيبات المتاحة إلى مطار داخلي في المناطق المحررة لإنزال الركاب، قبل انتقالها إلى مطار دولي للمبيت وإعادة تنظيم الرحلات.

واعتذرت الشركة عن التأخيرات وتغيير مسارات السفر، ونبهت إلى احتمال تأجيل بعض الرحلات أو تعديل مواعيدها، ودعت أن قرارات التحويل لم تكن افتراضية بيان الناقل الوطني الركاب إلى تحديث أرقام هواتفهم لتلقي إشعارات التشغيل. ويؤكد بوابة الشروق عن إفادة أو مجرد تدبير إعلامي، بل استجابة تشغيلية معلنة لخطر فرضه استهداف المطار. كما نقلت أن القصف أضر بالمدرج، وعطّل أربع رحلات مغادرة مقررة، وأجبر مسافرين بينهم مرضى وأطفال على مغادرة ميدانية المطار. وهذه الحصيلة الأخيرة مستندة إلى الإفادة الميدانية، لا إلى سجل مغادرات فردي.

سياقًا معاصرًا للتطورات، فيما يحسم ومنشور وزارة النقل على منصة إكس تغطية محلية منشورة يوم الهجوم وتضيف تاريخ وقوع الضربتين وتوقيتهما. ويظهر من تطابق المصادر الحكومية مع إعلان النص الرسمي الصادر عن الوزارة اليمنية» أن الهجوم مسّ بنية النقل الجوي وأجبر الناقل الوطني على إعادة توجيه طائراته وتغيير خطط وصول ركاب» مدنيين.

هل كان الهدف عسكريا داخل مطار عدن؟

أعلنت جماعة الحوثي وجود أهداف مرتبطة بالقوات المناوئة لها في محيط بعض المنشـــآت، وفي 28 أكتوبر زعمت وجود طائرة شحن عسكرية سعودية تنقل أسلحة داخل مطار عدن. لكن هذا الادعاء لا يثبت بذاته مشروعية الاستهداف، ولا ينفي وجود مسافرين مدنيين أو مسؤولية المهاجم عن اتخاذ الاحتياطات المستطاعة.

وتظهر البيانات الرسمية المتعلقة بهجومي 7و16 أكتوبر سقوط مقذوفات قرب المدرج وفي نطاق حركة الطائرات المدنية، بينما لا تتضـــمن المواد التي راجعتها المنظمة إحداثيات موثقة لكل هدف عســكري ادعت الجماعة مهاجمته، أو ما يكفي لمطابقة الهدف المعلن مع نقطة الإصابة الفعلية.

وعليه، لا يمكن اعتماد الادعاء بوجود هدف عسكري بوصفه إثباتا لمشروعية الهجوم .كما أن سقوط مقذوف قرب طائرة ركاب لا يثبت بمفرده أن الطائرة كانت الهدف المقصود.

غير أن الوقائع المثبتة توفر أساسا لفحص مدى التزام المهاجم بواجب التحقق من الهدف واختيار الوسائل والتوقيت اللذين يقللان الخطر المدني، بالنظر إلى استمرار استخدام المدارج والمرافق من قبل طائرات الركاب.

مطار الريان الدولي :الأهداف العسكرية المعلنة وحدود استخدام المنشآت المدنية

في 21أكتوبر 2026، أفادت وسائل إعلام يمنية بتعرض مطار الريان الدولي في المكلا لهجوم بثلاث طائرات مسيرة، وقالت قناة حضرموت إن الضربات طالت المدرج وإدارة الكهرباء، فيما ذكرت مصادر أخرى سقوط مقذوفات بالقرب من المدرج وعدم تسجيل إصابات بشرية في المعلومات الأولية.

وأعلنت جماعة الحوثي مسؤوليتها عن الهجوم، وقالت إنها استهدفت معدات عسكرية نقلتها السعودية إلى المطار على متن طائرات شحن عسكرية.

وتعد هذه الواقعة من الحالات التي تستدعي اختبار الادعاء العسكري بصورة مباشرة .إذ ينبغي تحديد طبيعة المعدات المزعومة، ووجودها الفعلي وقت الهجوم، وموقعها داخل المطار، وما إذا كانت تسهم مساهمة فعالة في العمل العسكري، وما إذا كان تعطيلها يحقق ميزة عسكرية أكيدة في الظروف السائدة.

وحتى في حال إثبات وجود معدات عسكرية داخل المطار، فإن ذلك لا يلغي الحماية المقررة للمدرج ومرافق الملاحة والكهرباء والأجزاء المدنية الأخرى التي لا تستوفي شروط الهدف العسكري .كما لا يسقط واجب تقييم الأضرار المدنية المتوقعة أو اتخاذ الاحتياطات الممكنة.

وتفتقر المعلومات المنشورة إلى فحص فني مستقل لنقاط الإصابة، ونوع الطائرات المسيرة ومخلفاتها، وحجم الأضرار، ومدى تأثيرها الفعلي على الحركة المدنية .ولذلك يحتفظ التحقيق بإعلان الجماعة وبالمعلومات المحلية عن مواضع الضرر بوصفها أدلة أولية تحتاج إلى مطابقة فنية، دون اعتماد النتيجة العسكرية التي أعلنتها الجماعة أو نفيها بصورة نهائية.

الأهداف المعلنة والمواقع المصابة :اختبار المشروعية العسكرية للهجمات

تظهر مراجعة الوقائع فجوة تحقيقية بين ما أعلنته جماعة الحوثي عن طبيعة بعض الأهداف التي هاجمتها، وبين المعلومات المتاحة عن مواقع سقوط المقذوفات وأضرارها .وهذه الفجوة جوهرية في تقييم مشروعية الهجمات، لأن وصف المنشأة بأنها ذات أهمية عسكرية أو الادعاء بوجود معدات عسكرية داخلها لا يكفي لإثبات أن الهجوم وُجه إلى هدف عسكري مشروع.

ويستلزم التقييم تحديد الموقع الذي قصد المهاجم إصابته، وطبيعة استخدامه وقت الهجوم، والمسافة التي تفصله عن الطائرات وصالات المسافرين والمدارج، ونوع السلاح ودقته، وما إذا كان المهاجم قادرا على توجيهه إلى هدف محدد مع تجنب إلحاق أضرار مدنية محظورة.

وفي مطار عدن، تُظهر بيانات 7و16 أكتوبر اقتراب المقذوفات من المدرج والطائرات المدنية أثناء التشغيل .وفي الريان، أعلنت الجماعة أنها استهدفت معدات عسكرية، بينما أشارت تقارير محلية إلى تأثر المدرج ومرافق الكهرباء .وفي المطارات السعودية، تضمن عدد من إعلانات الجماعة تبني استهداف المطارات ذاتها، فيما وثقت السلطات وشهادات المسافرين وقوع إصابات وأضرار في بيئة تشغيل مدنية.

ولا تسمح المواد المتاحة بتحديد إحداثيات الأهداف المعلنة ونقاط الإصابة لجميع الوقائع أو إجراء تقييم كامل للوسائل المستخدمة .لكن هذا النقص لا يقلل من أهمية الوقائع المثبتة بشأن تعرض المدنيين للخطر؛ بل يحدد نطاق الأدلة التي ينبغي استكمالها لإثبات مدى احترام قواعد التمييز والتناسب والاحتياطات.

مصفوفة اختبار الأهداف المعلنة

المطار	الهدف المعلن أو الموصوف	الأدلة المتعلقة بموقع الإصابة	المسألة غير المحسومة
عدن	مواقع عسكرية قالت الجماعة إنها استهدفتها	بيانات رسمية عن سقوط صواريخ قرب المدرج والطائرات	تحديد الهدف المقصود ومطابقته مع نقاط السقوط
الريان	معدات عسكرية مزعومة داخل المطار	تقارير عن إصابة المدرج وإدارة الكهرباء	إثبات وجود المعدات وموقعها وخصائص السلاح
الرياض	المطار ذاته في إعلانات حوثية	بيانات رسمية وتسجيلات وشهادات عن أضرار ووجود مسافرين	تحديد كل موقع مصاب وربطه بالإعلان والوسيلة المستخدمة
أبها	المطار في سياق الهجمات المعلنة	حصيلة بشرية وتحويلات رحلات وشهادة مسافر	تحديد نقطة الإصابة وطبيعة الهدف المقصود
الدمام	مرافق بالمطار أو ساحة الطائرات في الوقائع المنشورة	شهادات وبيانات عن مقذوفات وضحايا	فحص مصدر المقذوفات والهدف وآلية الإصابة

وتؤكد هذه المصفوفة أن القضية المركزية ليست مجرد إثبات أن الهجوم وقع على مطار، بل تحديد ما إذا كان الهجوم وُجه إلى عين مدنية أو هدف عسكري محدد، وما إذا كانت طريقة التنفيذ قد راعت المخاطر المعروفة أو المتوقعة على المدنيين.

الطائرات المدنية في دائرة الخطر: دلالة توقيت الهجمات ومراحل التشغيل

يمثل توقيت الهجمات بالنسبة إلى حركة الطائرات زاوية أساسية في هذا التحقيق. فالمطارات ليست منشآت ثابتة الاستخدام فحسب، وإنما بيئات تشغيلية تتغير فيها مواقع الطائرات والركاب باستمرار، وتخضع فيها مرحلتا الإقلاع والهبوط لإجراءات دقيقة تتصل بالمدرج والمراقبة الجوية والملاحة والسلامة.

وفي مطار عدن، تزامن هجوم 7 أكتوبر مع اقتراب الرحلة IY603 من الهبوط، ما أدى إلى تحويلها. وفي 16 أكتوبر، جرى إخلاء IY612 أثناء الاستعداد للإقلاع، بينما كانت QFF101 قادمة من القاهرة في الجو.

وفي الدمام يوم 11 أكتوبر، وصف شاهد كان على متن طائرة تتحرك أرضيا سقوط مقذوف قرب طائرات متوقفة، ما أدى إلى إعادة الطائرة إلى البوابة وإنزال الركاب. وفي الرياض يوم 10 أكتوبر، تثبت السجلات هبوط رحلة مدنية قبل الهجوم بوقت قصير، إلى جانب وجود مسافرين داخل الصالات لحظة الانفجار.

وتُظهر هذه الوقائع أن الخطر لم يقتصر على احتمال تلف مبنى أو منشأة، بل شمل طائرات ركاب أثناء مراحل من التشغيل، وهي ظروف ينبغي إدراجها في تقييم الأضرار المتوقعة والاحتياطات الواجبة.

ولا تثبت المطابقة الزمنية وحدها أن الجهة المهاجمة تعمدت اختيار لحظة الإقلاع أو الهبوط لتعظيم الخسائر. غير أنها تقدم أساسا للتحقيق في المعلومات التي كانت متاحة لها عن حركة الملاحة، وفي مدى مراعاة تلك المعلومات عند اختيار توقيت الهجوم ووسيلته.

كما يتعين مراجعة سجلات التحذيرات والإشعارات الملاحية والأوامر التشغيلية، وتحديد ما إذا كان قد جرى تعليق الهجوم أو تغيير توقيته عند ظهور مؤشرات على وجود طائرات أو مسافرين في نطاق الخطر.

وتتمثل النتيجة الأساسية لهذا المحور في أن نشاط الطيران المدني وقت الهجمات لم يكن عنصرا هامشيا، بل ظرفا مؤثرا في التقييم القانوني للمخاطر المتوقعة وسلوك المهاجم.

11. حجم التعطيل الواسع للملاحة الجوية

لم تقتصر نتائج التصعيد على مواقع سقوط المقذوفات، بل امتدت إلى تعطيل حركة الطيران وتحويل الرحلات وإلغائها، بما أثر في انتظام النقل الجوي وعرّض المسافرين والعاملين لمخاطر واضطرابات متكررة.

فقد أوردت رويترز، استنادا إلى بيانات Cirium التي حللتها في 26أكتوبر، إلغاء 4,071رحلة مغادرة من أصل 4,736رحلة مجدولة من الرياض خلال الفترة بين 8و25 أكتوبر، أي نحو 86%. وعلى مستوى السعودية تجاوزت الرحلات الملغاة 7,800رحلة مغادرة، بنسبة تقارب 45% من الرحلات المجدولة، فيما بلغت نسب الإلغاء في أبها 46.7% والدمام 42%.

مطار عدن: الطائرات والرحلات خلال الهجمات

الوقائع التشغيلية كما وردت في بيانات وزارة النقل وشهادات الطيران المتاحة

7 أكتوبر تحويل رحلة قادمة من القاهرة قبل الهبوط	IY603
16 أكتوبر طائرة على الأرض وأخرى قادمة في الجو	IY612 / QFF101
21 أكتوبر مغادرات وتعليق رحلات خلال الاستهداف	IY640 / QFF102 / IY623
24 أكتوبر لم يتحدد رقم رحلة مرتبطة بوقت الضربة	هجوم جديد
28 أكتوبر تحويل رحلات قادمة إلى جيبوتي	رحلات اليمنية

المواعيد الرسمية للهجمات منفصلة عن مواعيد الرحلات؛ لا يُستنتج توقيت الهبوط من وقت البيان

وتشير هذه الأرقام إلى اتساع الاضطراب في قطاع الطيران خلال الفترة المشمولة، لكنها لا تحدد وحدها مقدار الأثر الناجم عن كل هجوم بصورة مستقلة. ويستلزم الفصل بين أسباب الإلغاء مراجعة قرارات تعليق التشغيل، والإشعارات الملاحية، وتغييرات مسارات الطائرات، والقيود التي فرضتها الجهات المنظمة للطيران.

وفي اليمن، يتخذ تعطيل المطارات بعدا إنسانيا يتصل بمحدودية بدائل التنقل، وصعوبة السفر البري، واعتماد المرضى والطلاب والأسر والجهات الإنسانية على النقل الجوي. وقد يؤدي تحويل الرحلات أو تعليقها إلى تأخير سفر الأشخاص المحتاجين إلى العلاج أو زيادة تكاليف التنقل أو تعطل خدمات أساسية.

غير أن التقرير لا ينسب هذه النتائج إلى جميع الهجمات بصورة تلقائية، لعدم توافر سجلات تفصيلية للمرضى والرحلات الإنسانية والحجوزات المتضررة وتكاليف النقل البديلة.

ويستلزم استكمال التحقيق جمع بيانات عن عدد المسافرين الذين تأثرت رحلاتهم بصورة مباشرة، ومدد التأخير، وعمليات الإجلاء الطبي التي ألغيت أو تأجلت، والخدمات الإنسانية المتضررة، مع حماية البيانات الشخصية للمسافرين والمرضى.

12. الأضرار البشرية والإنسانية: من سقوط الضحايا إلى فقدان سبل العيش وتعطيل العلاج

خلّفت الهجمات الصاروخية وبالطائرات المسيّرة التي شنتها جماعة الحوثي على المطارات المدنية في اليمن والسعودية خلال أكتوبر/تشرين الأول 2026 خسائر بشرية وأضرارا إنسانية امتدت إلى حياة الضحايا وأسرهم، ولم تقتصر على القتلى والجرحى أو تضرر مرافق الطيران. وتُظهر الحصائل الرسمية للهجمات المنفصلة على المطارات السعودية سقوط عشرات القتلى ومئات الجرحى من جنسيات متعددة، بينهم مسافرون وعاملون في مرافق الطيران المدني. ففي هجوم مطار الملك خالد بالرياض يوم 10 أكتوبر، ارتفعت حصيلة القتلى إلى 13 شخصا، بعد وفاة أحد المصابين متأثرا بجراحه، فيما سُجلت أكثر من 300 إصابة. كما أسفر الهجوم على مطار الملك فهد بالدمام في 21 أكتوبر عن مقتل شخصين وإصابة ثمانية آخرين. وتكشف هذه الحصائل أن الاعتداءات أصابت أشخاصا كانوا يمارسون أنشطة مدنية اعتيادية، وأوقعت خسائر تجاوزت مواقع الهجمات لتطال أسر الضحايا وسبل عيشهم واستقرارهم.

وتكشف الشهادات المنشورة عن حجم المأساة الإنسانية التي تختفي خلف الحصائل العددية. فقد كانت الطالبة السعودية لمياء العسيري تستعد للعودة إلى أبها برفقة والدتها بعد زيارة طبية إلى الرياض، عندما وقع الهجوم على مطار الملك خالد في 10 أكتوبر. ووفق شهادة والدها، انقطع الاتصال بهما عقب الانفجارات، قبل أن يتلقى خبر وفاة ابنته ويعثر على جثمانها في المستشفى، بينما نجت والدتها بعد إصابتها بشظايا وكسور استدعت العلاج. وفي الهجوم نفسه، فقد المواطن السعودي سعود مناحي الصراح ابنته عروب، فيما أصيبت شقيقتها تالا، وتحولت استعدادات الأسرة للاحتفال بزواج أحد أبنائها إلى حداد وانتظار لمعرفة مصير المصابين. وتُظهر هاتان الواقعتان كيف أصاب الهجوم أفراد الأسرة الواحدة بالموت والإصابة، وترك الناجين وذوي الضحايا أمام آثار نفسية وجسدية ممتدة.

وامتدت الخسائر إلى أسر العمال المهاجرين التي تعتمد معيشتها على تحويلات ذويها من الخارج. فقد قُتل العامل البنغلاديشي شاهد أحمد، البالغ 35 عاما، أثناء وجوده في مطار الرياض، بعدما كان يتواصل مع طفليه ويخطط للعودة إلى بلاده ولمّ شمل أسرته. وبوفاته فقدت زوجته وطفلاه مصدر دخلهما الأساسي. كما فقدت أسرة الفلسطيني طلال الذهني، البالغ 63 عاما، أبا لستة أبناء كان يمثل مصدر الدعم المالي والمعنوي للأسرة. وفي 11 أكتوبر، قُتل العامل الباكستاني رضوان الله خان أثناء عمله في نقل الأمتعة بمطار الرياض، تاركا زوجة وثلاثة أطفال ووالدين مسنين كانوا يعتمدون على دخله. وتوضح هذه الحالات أن الخسائر البشرية ترتبت عليها أضرار معيشية واجتماعية عابرة للحدود، إذ فقدت أسر في بلدان مختلفة الأشخاص الذين كانوا يؤمنون احتياجاتها الأساسية.

وطالت الهجمات كذلك مسافرين لأغراض دينية وعلاجية وعاملين في قطاع الطيران المدني. فقد قُتل نصر الله البدر، وهو معلم وإمام بنغلاديشي، أثناء مرافقته مجموعة تضم 44 معتمرا كانوا في طريقهم إلى جدة، وترك ثلاثة أطفال فقدوا والدهم. كما قُتلت المضيفة المصرية عزة رمزي محمد حسن، البالغة 28 عاما، أثناء تأدية عملها في مطار الرياض، قبل أيام من موعد زواجها. وتكشف هذه الوقائع أن الخطر شمل الركاب وأفراد أطقم الطائرات والعاملين الذين تقتضي وظائفهم الوجود داخل المطارات، بما يؤكد اتساع دائرة المدنيين الذين تعرضوا للموت والإصابة أثناء الهجمات.

ولم تقتصر الأضرار على الخسائر البشرية المباشرة، بل امتدت إلى تعطيل حركة السفر وتهديد الوصول إلى الرعاية الصحية والخدمات الإنسانية. فقد أظهرت بيانات Cirium التي حللتها رويترز إلغاء 4,071 رحلة مغادرة من أصل 4,736 رحلة مجدولة من الرياض بين 8 و25 أكتوبر، بنسبة تقارب 86%، فيما تجاوز عدد رحلات المغادرة الملغاة في السعودية 7,800 رحلة. وفي اليمن، أدت الهجمات المتكررة على مطار عدن إلى تعليق رحلات وتحويل أخرى، بما زاد صعوبات تنقل المرضى والجرحى الذين يحتاجون إلى العلاج خارج البلاد، في ظل محدودية البدائل وارتفاع تكاليف السفر البري. وقد أكدت منظمة أطباء بلا حدود في 26 أكتوبر أن سقوط صاروخ بالقرب من مطار عدن عرقل إقلاع طائرة كانت تنقل عاملين إنسانيين، واضطر الطاقم والعاملين إلى الاحتماء داخل المطار. وتكتسب هذه الواقعة أهمية خاصة في ظل اعتماد المنظمات الإنسانية على النقل الجوي لإيصال العاملين والإمدادات الطبية إلى مناطق تعاني تدهورا في الخدمات الصحية. ولا تسمح البيانات المتاحة بتحديد إجمالي المرضى الذين تأخر علاجهم بسبب الهجمات، لكنها تثبت تعرض حركة النقل المدني والإنساني للتعطيل، وما يرتبط بذلك من مخاطر على الوصول إلى الخدمات الضرورية.

وامتدت الآثار الإنسانية إلى الأحياء السكنية المحيطة بمطار عدن، حيث أدت الانفجارات المتكررة إلى انتشار الخوف بين الأطفال والأسر واضطراب الحياة اليومية. فقد وثق تحقيق نشرته الجزيرة نت شهادة أم تقيم مع طفلتيها قرب المطار في خور مكسر، روت فيها حالة الهلع التي أصابت ابنتها البالغة عشر سنوات عند سماع الانفجارات، واستعداد الأسرة لمغادرة المنزل خشية تجدد القصف. كما وثقت الجزيرة الانجليزية في 30 أكتوبر شهادات سكان تحدثوا عن اضطرابات النوم لدى الأطفال، وتغيب بعض الطلاب عن المدارس، وانتقال أسر مؤقتا إلى مناطق أبعد عن المطار. وتؤكد منظمة سام أن هذه الشهادات تكشف أضرارا نفسية واجتماعية تتجاوز لحظة الانفجار، وتؤثر في شعور المدنيين بالأمان وقدرتهم على ممارسة حياتهم الاعتيادية.

وتخلص منظمة سام للحقوق والحريات إلى أن الأضرار الناجمة عن الهجمات الحوثية على المطارات المدنية لا يمكن اختزالها في عدد الضحايا أو حجم التلف المادي؛ فقد شملت أسرًا فقدت معيليها، وأطفالا فقدوا آباءهم، وجرحى احتاجوا إلى العلاج، ومسافرين تعطلت رحلاتهم، وعاملين إنسانيين تعرضت حركتهم للخطر، وسكانا باتوا يعيشون تحت تهديد القصف المتكرر. وتؤكد المنظمة ضرورة إدراج هذه الآثار ضمن تقييم الأضرار المدنية المتوقعة والاحتياطات الواجبة، والتحقيق في مسؤولية الجهات التي نفذت الهجمات، وضمان حقوق الضحايا وأسرهم في العلاج والإنصاف وجبر الضرر.

13. العلم بالمخاطر: الاستنتاج القانوني المنضبط

تكشف الأدلة التي راجعتها منظمة سام للحقوق والحريات أن جماعة الحوثي واصلت هجماتها على المطارات المدنية في اليمن والسعودية خلال أكتوبر/تشرين الأول 2026، رغم استمرار استخدامها لنقل المسافرين وتشغيل الرحلات المدنية. وتثبت سجلات حركة الطيران والشهادات والتسجيلات المصورة وقوع عدد من الهجمات أثناء وجود مسافرين داخل المرافق المستهدفة أو طائرات مدنية في مراحل تشغيلية حساسة، شملت الاقتراب من الهبوط والاستعداد للإقلاع والتحرك الأرضي. ففي مطار عدن، أدى هجوم 7 أكتوبر إلى تحويل رحلة ركاب كانت تقترب من الهبوط، بينما جرى إخلاء طائرة تستعد للإقلاع أثناء هجوم 16 أكتوبر. كما تثبت الأدلة المباشرة وجود مسافرين داخل صالات مطار الرياض أثناء هجومي 8 و10 أكتوبر، وعلى متن طائرة تتحرك أرضيا في مطار الدمام يوم 11 أكتوبر، فضلا عن سجلات الحركة الفعلية وتحويل الرحلات في الرياض وأبها والدمام.

وتعزز الإعلانات العسكرية الحوثية والتحذيرات الموجهة إلى المسافرين الأدلة على علم الجماعة بالمخاطر المدنية المتوقعة من هجماتها. فقد أصدرت جماعة الحوثي في 11 أكتوبر تحذيرات علنية للمسافرين وشركات الطيران والعاملين في المطارات السعودية، بما يؤكد إدراكها أن المنشآت التي أعلنت استهدافها تؤدي وظائف مدنية ويستخدمها مسافرون وعاملون معرضون للخطر. ومع ذلك، استمرت الهجمات، ومنها ضربتا مطار عدن في 28 أكتوبر، حيث وقعت الضربة الأولى، وفق توقيت وزارة النقل اليمنية، قبل نشر التحذير الحوثي بنحو 27 دقيقة. ولا يتطلب إثبات قابلية توقع الضرر المدني معرفة المهاجم بأسماء المسافرين أو أرقام رحلاتهم؛ فطبيعة المطار ووظيفته وحركة الطائرات والوجود الفعلي للركاب تجعل هذه المخاطر معلومة أو قابلة للتوقع بوضوح.

وتؤكد منظمة سام أن هذه الوقائع تقوض أي ادعاء عام بخلو المطارات المستهدفة من المدنيين أو بعدم إمكانية توقع تعرضهم للخطر. كما أن قواعد القانون الدولي الإنساني تلزم أطراف النزاع بالتمييز بين الأعيان المدنية والأهداف العسكرية، وتقدير الأضرار المدنية المتوقعة واتخاذ الاحتياطات الممكنة لتجنبها وتقليلها. ولا يكفي ادعاء جماعة الحوثي وجود أهداف أو معدات عسكرية داخل المطارات لإضفاء المشروعية على هجماتها، ما لم تستوف الأعيان المقصودة شروط الهدف العسكري، ولا تتحول مرافق المطار المدنية بمجملها إلى أهداف عسكرية لمجرد وجود استخدام عسكري مزعوم في أحد أجزائه. كذلك لا تعفي التحذيرات الجماعة من واجب التحقق من الأهداف واحترام قواعد التمييز والتناسب والاحتياطات الواجبة لحماية المدنيين.

وتخلص منظمة سام إلى أن استمرار الهجمات الحوثية على المطارات، رغم المعرفة بطبيعتها المدنية واستمرار حركة المسافرين والطائرات، وما ترتب عليها من قتلى وجرحى وأضرار وتعطيل للملاحة الجوية، يكشف نمطا متكررا من تعريض المدنيين والأعيان المدنية للخطر. وتشكل الأدلة المتقاطعة، بما فيها سجلات التشغيل والشهادات والإعلانات العسكرية، أساسا جديا للتحقيق في انتهاكات قواعد القانون الدولي الإنساني، وتحديد مسؤولية من أمروا بهذه الهجمات وخططوا لها ونفذوها، ومساءلة المسؤولين عن الهجمات غير المشروعة التي تثبتها الأدلة.

14. نمط تاريخي سابق 2017–2021: والمعرفة بالمخاطر المدنية

تكشف الهجمات الحوثية المتكررة على المطارات السعودية عن سوابق موثقة ذات دلالة في تقييم معرفة الجماعة بالمخاطر المدنية. فقد تناول فريق خبراء الأمم المتحدة في تقريره S/2018/594 استهداف مطار الملك خالد بالرياض في 4 نوفمبر 2017، فيما وثق في تقريره S/2022/50 وقوع 18 هجوما على مطار أبها بين عامي 2018 و2021، أسفرت عن وفاتين و77 إصابة.

وتكتسب هذه السوابق أهمية عند مقارنتها بهجمات أكتوبر 2026، والتحذيرات التي وجهتها الجماعة في 11 أكتوبر إلى المسافرين وشركات الطيران والعاملين في المطارات السعودية. وتشكل هذه الوقائع قرائن على إدراك الجماعة للطبيعة المدنية للمطارات والمخاطر المتوقعة على مستخدميها.

ولا يشترط لتوقع الضرر معرفة أسماء الركاب أو أرقام الرحلات، كما أن التحذيرات العامة لا تعفي المهاجم من الالتزام بالتمييز والتناسب والاحتياطات. ورغم أن تكرار الهجمات لا يثبت وحده القصد الجنائي في كل واقعة، فإنه يعزز ضرورة التحقيق في تنفيذها رغم المعرفة السابقة بالمخاطر المدنية ومدى اتخاذ التدابير الممكنة لتجنبها.

في تقرير S/2018/594 (الملحق 64، الإضافة ج)، بحث فريق خبراء الأمم المتحدة استهداف مطار الملك خالد الساعة 20:07 يوم 4 نوفمبر 2017، وتناول قابلية توقع الآثار المدنية عند استخدام صاروخ ذي دقة محدودة ضد مطار مدني. وفي التقرير S/2022/50 (الملحق 17) وثق الفريق 18 هجومًا ناجحًا على مطار أبها بين أبريل 2018 وأغسطس 2021، أسفرت عن وفاتين و77 إصابة. وتشير هذه السوابق إلى تكرار تعريض المسافرين والعاملين في المطارات لأخطار موثقة قبل تصعيد 2026.

الأعيان المدنية وحدود الضرورة العسكرية: التقييم القانوني والمسؤولية

تتمتع المطارات المدنية بالحماية المقررة للأعيان المدنية بموجب القانون الدولي الإنساني. وتكرس المواد 48 و51 و52 من البروتوكول الإضافي الأول لعام 1977 مبدأ التمييز وحظر استهداف المدنيين والأعيان المدنية والهجمات العشوائية، فيما تلزم المادة 57 باتخاذ الاحتياطات الممكنة أثناء الهجوم. وتنطبق هذه المبادئ أيضا بوصفها قواعد عرفية في النزاعات المسلحة الدولية وغير الدولية. ولا يفقد المطار حمايته لمجرد وجود نشاط عسكري داخله، ما لم تستوف عين محددة شروط الهدف العسكري، دون أن تمتد هذه الصفة تلقائيا إلى بقية مرافقه المدنية.

وتثير الهجمات الموثقة على مطارات عدن والريان والرياض وأبها والدمام مسائل جدية بشأن احترام هذه القواعد، خصوصا مع ثبوت وجود مسافرين وطائرات مدنية أثناء بعض الهجمات، وسقوط مقذوفات قرب المدارج ومرافق التشغيل. ولا يكفي إعلان جماعة الحوثي استهداف مواقع أو معدات عسكرية لإثبات مشروعية الهجمات، بل يتعين التحقق من وجود الأهداف المعلنة وطبيعة استخدامها، ودقة الأسلحة المستخدمة، ومدى مراعاة الأضرار المدنية المتوقعة قياسا بالميزة العسكرية الملموسة والمباشرة، والاحتياطات المتخذة لتجنبها.

وتكتسب سجلات الرحلات وشهادات المسافرين والإعلانات الحوثية المتكررة أهمية في تقييم قابلية توقع المخاطر المدنية والمعرفة السابقة بها .كما أن إصدار تحذيرات للمسافرين وشركات الطيران لا يعفي المهاجم من التزاماته القانونية .وتتصل هذه الحماية كذلك بقواعد سلامة الطيران المدني المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو لعام 1944، مع بقاء القانون الدولي الإنساني الإطار الأساسي لتقييم مشروعية الهجمات أثناء النزاع المسلح.

وترى منظمة سام أن الوقائع الموثقة توفر أساسا جديا للتحقيق في مسؤولية جماعة الحوثي عن الهجمات المنسوبة إليها، ومدى انتهاك قواعد التمييز والتناسب والاحتياطات .وقد ترقى الهجمات المتعمدة على المدنيين أو الأعيان المدنية إلى جرائم حرب عند توافر أركانها القانونية .ويقتضي تحديد المسؤولية الجنائية الفردية ربط الإعلانات العسكرية بالأدلة الفنية، وتحديد الأهداف المقصودة والجهات التي أصدرت الأوامر أو نفذت الهجمات، وفحص مسؤولية القادة عند تحقق شروطها القانونية، بما يضمن مساءلة المسؤولين استنادا إلى أدلة موثوقة وقابلة للتحقق.

الاستنتاجات

تخلص منظمة ســام للحقوق والحريات إلى أن هجمات جماعة الحوثي على مطارات الرياض وأبها والدمام وعدن خلال أكتوبر 2026 عرّضــت طائرات ومدنيين للخطر في منشــآت تعمل فيها رحلات ركاب فعلية. وبرز هجوم عدن في 28 أكتوبر بوصــفه واقعة كاشــفة: أكدت وزارة النقل ضــربتين عند 13:00 و15:00، بينما أفادت فرانس برس بأن الصــاروخ الأول ســقط قبل إصــدار دعوة الإخلاء الحوثية؛ وهذا تســلســل يضــع توقيت التحذير ومضــمونه وآثاره في صــميم تقييم الاحتياطات الواجبة.

إخلاء القادمة من القاهرة إلى جدة قبل هبوطها في 7 أكتوبر، ثم IY603 تحويل الرحلة وزارة النقل وفي مطار عدن، وثقت القادمة من القاهرة في الجو يوم 16 أكتوبر. كما أورد QFF101 عند استعدادها للإقلاع إلى القاهرة مع وجود IY612 الرحلة تحويل الطائرات القادمة شــركة اليمنية عمليات إقلاع وهبوط وتعليق لرحلات أخرى. وفي 28 أكتوبر أكدت بيان 21 أكتوبر وزارة النقل إلى عدن عبر جيبوتي، بعد ضربتين صاروخيتين وثقتهما.

قرائن زمنية على تبني استهداف المطارات، وتكتسب واقعة عدن يوم 28 إعلانات المتحدث الحوثي على منصة إكس وتوفر الساعة 13:26:40، قبل التحذير الأول بدأت الهجمات الساعة 13:00، بينما نُشر وزارة النقل أكتوبر دلالة خاصة: فوفق أن الصــاروخ الأول إفادة فرانس برس الســاعة 14:53:22 وتحدث الضــربة الثانية نحو 15:00. وتُظهر التحذير أن يتكرر سبق الدعوة إلى الإخلاء، وهو تسلسل يثير أسئلة مباشرة عن فعالية الإنذارات والاحتياطات المفترضة لحماية المدنيين.

تؤكد منظمة ســام للحقوق والحريات أن جماعة الحوثي انتهكت، عبر هجماتها المتكررة على المطارات المدنية، قواعد التمييز والتناسب والاحتياطات الواجبة بموجب القانون الدولي الإنساني، وعرّضت المسافرين والعاملين والطائرات المدنية لخطر مباشــر. ولا يكفي إعلان الجماعة وجود أهداف أو معدات عســكرية داخل المطارات لتبرير الهجمات؛ فبيانات تتبع الرحلات وســجلات الحركة الجوية تثبت وجود طائرات مدنية ومســافرين في مطار عدن أثناء الاســتهداف. كما تكشــف التصريحات والتهديدات المسبقة باستهداف المطار عن علم الجماعة بالمخاطر التي قد تطال المدنيين، وعن إصرارها على مواصــلة الهجمات رغم ذلك. ولا يعفي هذا الإعلان الحوثيين من واجب التحقق من طبيعة الأهداف ومواقعها، أو اتخاذ الاحتياطات اللازمة لحماية المدنيين.

وتحمّل منظمة سام للحقوق والحريات جماعة الحوثي وقياداتها العسكرية والسياسية المسؤولية عن الهجمات التي نفذتها الجماعة ضد المطارات المدنية في كل من اليمن والسعودية، وما ترتب عليها من تعريض حياة المسافرين وأطقم الطائرات والعاملين في المطارات للخطر، وتهديد سلامة الطيران المدني والملاحة الجوية. وتؤكد المنظمة أن تعمّد استهداف المطارات والطائرات المدنية والمرافق المحمية يشكل انتهاكًا جسيمًا لقواعد القانون الدولي الإنساني، وقد يرقى إلى جرائم حرب متى توافرت أركانها القانونية. ولا تقتصر المسؤولية على المنفذين المباشرين، بل تشمل الآمرين والمخططين وكل من أسهم في تنفيذ هذه الهجمات، فضلًا عن القادة الذين تثبت مسؤوليتهم القيادية عنها.

وتطالب المنظمة بمساءلة المسؤولين عن هذه الهجمات على جميع المستويات، وإجراء تحقيقات مستقلة وفعالة تستند إلى سجلات أبراج المراقبة وهيئات الطيران المدني، وبيانات حركة الطائرات ومساراتها، والتسجيلات الأرضية، والفحص الفني لمخلفات المقذوفات ومواقع سقوطها، مع مطابقة هذه الأدلة بإعلانات التبني العسكرية والأوامر وسلسلة القيادة. وتؤكد أن عدم اكتمال بعض الأدلة الفنية لا ينفي مسؤولية الجماعة عن الهجمات التي تثبتها الأدلة المتاحة، ولا يجوز اتخاذ الثغرات التوثيقية ذريعة لتعطيل المساءلة أو الإفلات من العقاب.

التوصيات

في ضوء نتائج التحقيق، تطالب منظمة سام للحقوق والحريات بالوقف الفوري وغير المشروط للهجمات التي تشنها جماعة الحوثي على المطارات المدنية في اليمن والسعودية، وتحمّل الجماعة وقياداتها المسؤولية عن هذه الهجمات وما ترتب عليها من تهديد مباشر لحياة المسافرين وأطقم الطائرات والعاملين، وتعريض سلامة الطيران المدني والملاحة الجوية للخطر. وتؤكد المنظمة أن استهداف المطارات والطائرات المدنية والمرافق المحمية عمدًا يشكل انتهاكًا جسيمًا للقانون الدولي الإنساني، وقد يرقى إلى جرائم حرب متى توافرت أركانها القانونية، وأن الادعاءات العسكرية أو التحذيرات المسبقة لا تمنح الجماعة ترخيصًا باستهداف المدنيين والأعيان المدنية، ولا تعفيها من المسؤولية عن الهجمات غير المشروعة.

وتطالب المنظمة السلطات المختصة في اليمن والسعودية بفتح تحقيقات مستقلة وفعالة في جميع الهجمات الموثقة، وتحديد المسؤولين عنها من المنفذين والآمرين والمخططين والقيادات التي تثبت مسؤوليتها، واتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة لمساءلتهم. كما تدعو إلى حفظ الأدلة المادية والرقمية، بما فيها سجلات أبراج المراقبة الجوية وحركة الطائرات ومساراتها والتسجيلات المصورة ومخلفات المقذوفات ومواقع سقوطها، ومطابقتها بإعلانات التبني العسكرية والأدلة المتعلقة بالأوامر والتسلسل القيادي، بما يضمن عدم إفلات المسؤولين عن هذه الهجمات من العقاب.

وتدعو المنظمة الأمم المتحدة والمنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكاو) والجهات الدولية المختصة إلى اتخاذ موقف واضح إزاء الهجمات الحوثية على المطارات المدنية، ودعم التحقيقات الفنية المستقلة، وتوثيق الأضرار التي لحقت بالمطارات والطائرات والمسافرين والعاملين، واتخاذ التدابير اللازمة لحماية مرافق الطيران المدني وضمان استمرار الرحلات المدنية والإنسانية بأمان، ومنع تكرار هذه الاعتداءات.

وتؤكد منظمة سام ضرورة ضمان حقوق الضحايا وأسرهم في معرفة الحقيقة والعدالة والإنصاف وجبر الضرر، وتوفير الحماية للشهود والأدلة والمعلومات الشخصية، وملاحقة المسؤولين عن الانتهاكات وفق الآليات القانونية المختصة. وتشدد على أن حماية المطارات والطائرات المدنية وسلامة المسافرين التزام قانوني لا يجوز تجاوزه أو الالتفاف عليه تحت أي مبرر، وأن استمرار هذه الهجمات يستوجب مساءلة حقيقية وإجراءات فعالة تضع حدًا للإفلات من العقاب.