

التنظيم القانوني لشروط سلامة الطيران المدني: العراق نموذجاً

كرناس سرست عمر

مدرس مساعد

كلية القانون والسياسة، جامعة نوروز

اقليم كردستان العراق

المستخلص

الهدف الرئيس لمبدأ سلامة الطيران هو ضمان سلامة الطيران المدني دولياً ضد أي تدخل غير مشروع، وهذا يعني التأكيد على أن تكون كافة عمليات الطيران ضمن المطارات، لا سيما الدولية منها بيئة آمنة للمتعاملين فيها، ركاباً، وأمتعة، وبضائع، وعاملين أرضيين، وطواقم جوية، وشركات نقل وشحن. وتؤكد هيئات الطيران المدني الدولية على إلزام تطبيق المعايير والمتطلبات التي يجرب مراعاتها على كافة المطارات، ومن جانب خطوط الطيران، وكافة الوكالات ذات الصلة بعمليات الطيران المدني، لضمان هذا الهدف، ولذلك تجري العيّنات الدولية عمليات مراجعة منتظمة لتقييم الالتزام بهذه المعايير وضمان سرعان لوأخ ضبط الجودة.

الكلمات الدالة: التنظيم القانوني، سلامة الطيران المدني، القانون الجوي.

1. المقدمة

والعصابات الإرهابية، وتوسع نطاق استخدام الطائرات كإحدى الأسلحة الهجومية الخطيرة، فضلاً عن استخدام الركاب كهائن مقابل مطالبهم الإجرامية المتصاعدة. **نطاق الدراسة:** يتحدد النطاق الموضوعي للدراسة، من خلال دراسة أمن الطيران المدني وتطوره في الاتفاقيات الدولية.

أما النطاق القانوني، فيتمثل بدراسة وتحليل موقف القوانين الاتحاديّة في جمهورية العراق من أمن الطيران المدني فضلاً عن موقف القوانين في إقليم كردستان - العراق من أمن الطيران المدني.

مشكلة الدراسة: تتمثل مشكلة الدراسة في محاولة لوضع مفهوم للطيران الآمن، وما هي ابعاد هذا الأمن، فضلاً عن الوقوف على نصوص الاتفاقيات الدولية التي اهتمت بالطيران المدني الآمن، علاوةً على بيان موقف القوانين الداخلية في العراق وإقليم كردستان والآليات المتبعة لتحقيق طيران آمن.

فرضية الدراسة: تقوم فرضية الدراسة في إن الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني تعالج بشكل مستمر مسألة الأمن تبعاً للتحديات المستجدة مما انعكس على التشريعات الداخلية في جمهورية العراق وفي إقليم كردستان - العراق.

هدف الدراسة: في سبيل الإجابة على التساؤلات المطروحة في مشكلة البحث، ولأجل إثبات أو نفي فرضية البحث سنتلخص أهداف الدراسة بما يأتي:

1. الوقوف على تعريف جامع لمفهوم أمن الطيران المدني.

تصاعدت أهمية موضوع الأمن بشكل كبير مؤخراً، حيث لم تعد هنالك دولة، سواءاً أكانت كبيرة أم صغيرة، غنية أم فقيرة بمأمن من التحديات الأمنية، والتهديدات الإرهابية، وبات عملية مواجهة العصابات المنظمة الشغل الشاغل لدول العالم. ولذلك بدأت الدول في وضع استراتيجيات داخلية بالتنسيق مع التحالفات الدولية لمواجهة المخاطر الناجمة عن تلك التهديدات، وأخذت استراتيجيات العمل تتمحور بشكل اتفاقيات جراحية تحاول الحدّ أو التخفيف من تلك المخاطر الإرهابية. وفي جانب يمكن أن يعدّ من أهم الجوانب التي تواجه تحدياً أمنياً متصاعداً هي المطارات وما ينبثق عنها من متعاملين، وبالتالي الحاجة إلى وجود معايير دولية موحدة تقف بوجه التهديدات الأمنية.

أهمية الدراسة: تنبع أهمية الدراسة من خطورة التحديات التي تواجه أمن الطيران المدني في العالم أجمع، فمع تطوّر الوسائل التقنية في الهجمات التي تشنها الجماعات

المجلة الأكاديمية لجامعة نوروز

المجلد 6، العدد 4 (2017)

استلم البحث في 2017/9/1، قبل في 2017/12/1

ورقة بحث منتظمة نشرت في 2017/12/20

البريد الإلكتروني للباحث: Garnas.sarbast@nawroz.edu.krd

حقوق الطبع والنشر © 2017 أساء المؤلفين. هذه مقالة الوصول إليها مفتوح موزعة تحت رخصة

المشاع الايدياعي النسبي - CC BY-NC-ND 4.0

ومن اجل التعريف بأمن الطيران سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، نتناول في الأول منها، التعريف بأمن الطيران، وفي الثاني نهما سنتطرق إلى مضمون أمن الطيران.

2.1.1 الفرع الأول

مفهوم الطيران الآمن

قال تعالى في كتابه الكريم: ((فَلْيُغْبِذُوا رَبَّ هَذَا الْبَيْتِ. الَّذِي أَطْعَمَهُمْ مِنْ جُوعٍ وَآمَنَهُمْ مِنْ خَوْفٍ))، (سورة قريش: الآيتين 3-4)، فالأمن لغة يعني الاطمئنان الناتج عن الوثوق بالغير، وبالله ومنه جاء الإيمان.

والإيمان يقضي الخوف، والأمن بشكل عام هو الطمأنينة والسلام، والأمن بشكل خاص هو السكينة وعدم الخوف والرضا. (ابن منظور، 2005، 223/1)

إن دراسة مفهوم الأمن تنقسم بالإختلاف والتنوع الكبيرين بين الباحثين والمهتمين بالأمن، من حيث المفهوم، وذلك عائد إلى المقاربة التي استخدمت لتحليل المصطلح، وكذلك إلى شخصية ونفسية الباحث التي تتداخل مع محيطه الجغرافي والسياسي والاجتماعي، فالأمن من وجهة نظر دائرة المعارف البريطانية يعني: "حماية الأمة من خطر القهر على يد قوة أجنبية". (Brownlin, 2008: p207)

ومن وجهة نظر المدرسة الواقعية يتمحور الأمن حول امتلاك القوة الكفيلة بجماية مصالح دولة معينة من أعدائها.

ويرى وزير الخارجية الأمريكي الأسبق (هنري كيسنجر) أن الأمن يعني: "أي تصرفات يسعى المجتمع عن طريقها إلى حفظ حقه في البقاء" (محمود، 2012، 36)

أما من خلال المنظور المعاصر الذي يتميز بشموليته للعديد من القضايا وعدم اقتصره على القوة العسكرية، عرّفه (Mac. Namara): "ليس هو القوة العسكرية، على الرغم من إنها جزء منه، والأمن ليس هو النشاط العسكري التقليدي، على الرغم من إنها جزء منه، ومندرج ضمنه، فالأمن هو التنمية والتطور، وبدون تنمية لا يمكن أن يوجد الأمن، وهناك ثلاثة أسس مختلفة لآية سياسة أمنية هي القوى الاقتصادية والسياسية والعسكرية. (علي وآخرون، 2010: ص25)

وأمن الطيران مزيج من التدابير والموارد المادية والبشرية التي تهدف إلى مواجهة التدخل غير المشروع في أمن الطيران.

إن المفهوم الشامل لأمن الطيران يقتضي الإلمام الكامل بجميع إجراءات وتعليمات السلامة المعمول بها في تخصصات الطيران، وتحسين الأفكار والوعي لمتنسي الطيران، من خلال التدريب النظري، والتوعية، وحسن الإشراف، والتوجيه، والاستفادة من

2. تحديد أهم الجوانب التي عالجتها الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني فيما يخص الجانب الأمني.

3. توضيح دور القوانين الاتحادية في جمهورية العراق وفي إقليم كردستان العراق من أمن الطيران المدني.

منهجية الدراسة: لدراسة الموضوع ارتأى الباحث اختيار أسلوب المنهج التحليلي والمقارن، وذلك من خلال تحليل نصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني، فضلاً عن دراسة وتحليل القوانين النافذة في جمهورية العراق وإقليم كردستان العراق.

هيكلية الدراسة: تم تقسيم الدراسة إلى مبحثين، تناول الأول منها ماهية الطيران الآمن، فيما تعرّض المبحث الثاني إلى الآليات الدولية والداخلية لأمن الطيران المدني.

2. المبحث الأول

ماهية الطيران الآمن: شكل الأمن، ولا يزال، محور تفكير الإنسان سواءً أكان فرداً أم جماعةً، إذ إن له الأولوية في تحقيق المصالح العليا للدولة، فلا يستقيم نظام، ولا يقوم اقتصاد، دون ترسيخ وتوطيد دعائم الأمن والاستقرار، وقد تركت الحياة الإنسانية بصمات كبيرة على مفهوم الأمن، الذي أصبح بدوره مركباً ومعقداً، وأصبح مرآة للسياسات التي تعتمدها الدولة ومدى نجاحها.

والأمن الوطني يرتبط ببقاء الدولة واستمراريتها ووجودها، والدولة كثيرة السعي دائماً لحماية نفسها من أي عدوان، فالأمن يعني الحفاظ على كيانها.

ومن أجل أن نتناول هذا الموضوع بشكل وافٍ ودقيق إرتأينا أن نقسم المبحث إلى مطلبين، نتناول في الأول مفهوم الأمن بشكل عام، ومن ثم أمن الطيران بشكل خاص، ومحاولين استجلاء أبرز التغيرات التي دخلت عليه، وموضحين أبرز تحدياته، فضلاً عن مضمونه، أما المطلب الثاني فسنتناول فيه أحداث (11/ أيلول) وتأثيراتها على أمن وسلامة الطيران.

2.1 المطلب الأول

تعريف الطيران الآمن ومضامينه

شهد موضوع أمن الطيران في السنوات الاخيرة اهتماماً واسعاً في مجتمع الطيران المدني الدولي؛ وذلك لأهمية المهام التي تلقي على موظفي الأمن في الجو، وفي المطار، من فحص للطائرة وللركاب ولامتعتهم قبل الصعود، فضلاً عن المراقبة الأمنية لمتصورة الركاب أثناء الرحلة، والتصدي للأعمال الإرهابية التي من الممكن حدوثها.

منظمات مثل هيئات المطار، أو الناقلين الجويين، أو الشرطة المحلية، وتتخذ الدول الأعضاء بالتعاون مع الشركاء الدوليين جميع التدابير الضرورية، وفقاً للقوانين المطبقة، والنظام الأساسي، والاتفاقيات الدولية، والقواعد والممارسات الموصى بها من طرف المنظمة الدولية للطيران المدني، بغية تحسين أمن الطيران. (الملحق 17 من المعاهدة المتعلقة بالطيران المدني الدولي)

2.1. 2 الفرع الثاني

مضمون الطيران الآمن

لا يقتصر أمن الطيران على ما تتعرض له الطائرة من مخاطر في الجو، وإنما يتعداه ليشمل القضايا المتعلقة بالصحة والسلامة المهنية المرتبطة بتشغيل المطارات، ولا سيما الضوضاء، والمخاطر البدنية، والمخاطر الكيميائية، وما يتعلق بصحة وسلامة المجتمع.

أولاً. المخاطر البيئية: إن التأثيرات الضارة للمطارات على البيئة الداخلية لم تلق الاهتمام اللازم، حيث إن سياسة الحكومات في مجال الطيران كانت موجهة لتطوير الصناعة الجوية، فكانت الشكوى التي ترتبط بتشغيل المطارات قليلة، إن لم نقل نادرة، ويتم تجاهلها في أغلب الأحيان. (علي وآخرون، 2010: ص 25)

وفيما يتعلق بتأثير الضوضاء، فقد يتعرض الأشخاص الذين يعملون في الخدمة الأرضية بالمطارات إلى مستويات عالية للغاية من الضوضاء الناتجة عن سير الطائرات على الممرات الرئيسية، وتشغيل وحدات الطاقة المساعدة الخاصة بالطائرات ومركبات الخدمة الأرضية. ونظراً لكون الضوضاء الصادرة من هذه المصادر لا يمكن منعها فإن تدابير السيطرة عليها يجب أن تشمل على استخدام وسائل حماية السمع الشخصية من قبل الأشخاص المعرضين للضوضاء، وتطبيق نظام المناوبة في العمل مما يحّد من التعرض التراكمي. (البندياري، 2006: ص 17)

ثانياً. المخاطر البدنية: فيما يتعلق بالأمتعة الثقيلة والحركات المتكررة الناتجة عن أنشطة مناولة البضائع والأمتعة، وعمليات الخدمة على متن الطائرات، والاصطدام بمركبات الخدمة الأرضية المتحركة أو البضائع أو سير الطائرات على الممرات الرئيسية والتعرض للعناصر الجوية والتعرض لمخاطر المحركات النفاثة. (حميد، 2002: ص 9)

ويمكن إجمال الإجراءات الوقائية للحدّ من المخاطر البدنية في اتباع الارشادات الاتية: (الشيت، 1982: ص 89)

1. على المشغلين توفير لافتات سلامة وعلامات للارصفة الخاصة بمناطق انتشار

التجارب والخبرات السابقة، وعدم إهمال أي عطل، مما كانت بساطته، وذلك اذ تعدّ حوادث الطيران في الوقت الراهن كارثة بكل المقاييس لانها تؤدي إلى خسارة المئات من الارواح .

وتتمثل أهم اسباب هذه الحوادث في التأثيرات المفاجئة لحالة الطقس، أو العوامل التقنية كالتجهيزات، والصيانة، والمراقبة، والأخطاء البشرية من جانب الطيار، أو مساعديه، وعلى الرغم من كل الاحتياطات لتجنب حوادث الطائرات إلا إنها مستمرة، فعلى سبيل المثال لا الحصر، كان سبب تحطم الطائرة (B2)، قبل إقلاعها من قاعدة جوية في جزيرة غوام الأمريكية، غرب المحيط الهادي، في (23 شباط 2008) كان سبب الحادث تعطل بعض أجهزة الكمبيوتر بسبب الرطوبة، وقدّرت كلفتها بمليار دولار، وهي الأعلى في تاريخ حوادث الطيران. (الهيئة العربية للطيران المدني العربي، 2010: ص 17)

فضلاً عن حوادث الطقس المفاجئة يأتي ما هو أخطر منها التهديدات الارهابية التي تطال جميع المجالات التي لم يسلم منها قطاع الطيران، بالرغم من تحوّطات الأمان التي يتم اتخاذها في الأرض والجو.

ولقد سعت منظمة الطيران المدني منذ تأسيسها على وضع اللوائح الخاصة بتطوير النقل الجوي، ووضع معايير موحدة خاصة بوسائل الأمان والسلامة، عبر تنظيم العلاقة بين سلطات الطيران وشركات الطيران والمسافرين.

ونستطيع أن نضع تعريف لما يسمى بـ (أمن الطيران) بأنه: الإدراك الذي يبني في فكر أجهزة الدولة الأمنية، بناءً على وجود تحديات تحاول النيل من نظام أمن وسلامة الطيران.

والهدف من أمن الطيران هو ضمان سلامة الطيران المدني دولياً ضدّ أيّ تدخل غير مشروع، وهذا يعني بالتأكيد على تنشأة كافة عمليات الطيران ضمن بيئة آمنة.

إن برامج الهيئات الوطنية للطيران المدني تؤكّد على المعايير والمتطلبات التي يجب مراعاتها من قبل المطارات، ومن جانب خطوط الطيران، والوكالات ذات الصلة بعمليات الطيران المدني. ولضمان هذا الهدف، فإنّ المبدأ الأساس الذي تقوم عليه هذه النشاطات هو ما يتّبه ملحق منظمة الطيران المدني الدولية رقم (17)، من إنّ الدول مسؤولة عن العمل من أجل تطبيق تدابير الأمن الملائمة في المطارات. (الملحق 17 من المعاهدة المتعلقة بالطيران المدني الدولي) وفقاً لمقتضيات الملحق (17) من المعاهدة المتعلقة بالطيران المدني الدولي، يمكن للدول تحويل مهمة تقديم وظائف الأمن الفردية

بالطير إلا إن الشدييات، كالغزلان، والكلاب الضالة التي تتجول في المداخل يمكن أن تشكل خطراً على السلامة التشغيلية للطائرات.

وسنلقي الضوء على بعض الحوادث المسجلة عالمياً، ومحلياً، نتيجة اصطدام الطيور بالطائرات ليشير إلى مدى خطورة تأثير الحيوانات على حركة الطائرات، ففي (آيار/1969)، وفوق مدينة (وينبج، Winnipeg) ليلاً اصطدمت طائرة من نوع (بوينج 737) على ارتفاع (3000) قدم ليلاً بسرب من طيور (الأوز الثلجي) مما أضحى ضرراً في مقدمة الأجنحة وجسم الطائرة وأعطية المحرك، وكان على متنها (82) مسافراً، فضلاً عن الطاقم، وكان الضرر ليكون أكبر لو لم يقلل قائد الطائرة من سرعة الطائرة عند تسلمه إشارة من سلطات الطيران بوجود سرب من الطيور المهاجرة.

وفي (حزيران/1985)، وفوق مدينة بغداد، اصطدام سرب حمام بطائرة (بوينج 747) المتجهة إلى القاهرة، وفور الاقلاع مباشرة حدث ارتجاج قوي في الطائرة مما حدا بقائد الطائرة الرجوع إلى المطار، وبعد الفحص تبين دخول طائر إلى محرك الطائرة مما أحدث ضرراً في إحدى مراوح المحرك، الأمر الذي سبب هذا الارتجاج، وعلى إثرها ألغيت الرحلة، وتم استبدال الطائرة بطائرة أخرى. (تقارير صادرة عن مطار بغداد الدولي للفترة من 1980-1990).

وهناك مجموعة من الإجراءات الوقائية تعمل على الحد من، أو تقلل، آثار القضايا المتعلقة بصحة وسلامة المجتمع، يمكن تلخيصها بما يأتي: (الهيئة العربية للطيران المدني العربي: 2010، ص19)

1. الصيانة الدورية للمداخل والساحات والطرق، وإزالة الاجسام غير المسموح بها.
2. العمل مع السلطات المحلية على منع تدشين عوامل جذب الحيوانات البرية خارج منشآت المطار، بما في ذلك التخلص من النفايات، والابتعاد عن المناطق الزراعية التي تحتوي على أشجار عالية، وتجنب استخدام الكساء النباتي، أو الخصائص الانشائية التي تساعد على تعشيش الطيور.
3. تشييد سياج حول موقع المطار.
4. استخدام أساليب طرد وازعاج الحيوانات البرية، التي يمكن أن تتضرر استخدام المواد الكيماوية، أو التقنيات الصوتية والمرئية لإخافة الطيور.

5. استخدام منظومة دفاع ضد الطيور تشغل عن بعد، *Radio-Controlled Bird Defense System*، ويستخدم اطلاق ضربات صوتية تتكون داخل جهاز يعمل بخلط غاز الإستيلين مع الهواء مع قذحة كهربائية وتصدر صوت عالي يعيد

مركبات الدعم الأرضية ومناطق الانتظار في سلام الصعود للطائرات والممرات الرئيسة والمناطق الاخرى التي يوجد فيها خطر وقوع اصطدام بين المركبات الأرضية والطائرات ومناطق شطف المحركات النفاثة.

2. يجب على المشغلين تقديم التدريب اللازم لكل العاملين المصرح لهم بالوصول إلى عمليات مهابط الطائرات، على أن يكون العاملين على دراية كافية بإجراءات السلامة، بما في ذلك إجراءات الاتصال بالرقابة الجوية.

3. يجب المحافظة على خصائص السلامة لمركبات الدعم الأرضية بوجود واقيات الأجزاء المتحركة ومفاتيح الإيقاف عند الطوارئ.

ثالثاً. المخاطر الكيماوية: قد يتعرض موفرو الخدمة الأرضية لمخاطر كباوية، ولا سيما إذا كان العمل ينطوي على الاتصال المباشر بالوقود، أو المواد الكيماوية الأخرى، حيث ينطوي التعامل مع الوقود على خطر التعرض للمركبات العضوية المتطايرة من خلال الاستنشاق أو ملامستها للبشرة.

أما إجراءات الحد من المخاطر الكيماوية، فتتمثل بمجموعة الإجراءات الوقائية للحد، أو تقليل، المخاطر الكيماوية من خلال توفير مستلزمات السلامة، ونشر الوعي الثقافي بين العاملين وتدريبهم على أساليب التعامل مع المواد الكيماوية. (عبد الرزاق، 2008: ص133)

رابعاً. صحة وسلامة المجتمع: هنالك قضايا أخرى، عدا القضايا البيئية والصحة والسلامة، من المحتمل أن تؤثر على المجتمعات المحلية والتي تتطلب من المسؤولين في إدارة وتشغيل المطارات إيلاءها أهمية بالغة لما لها من آثار سلبية، وتمثل تلك القضايا بما يتعلق بالسلامة التشغيلية للطائرات، وتصميم المطارات، واستخدام الأراضي، وتمثل هذه القضايا بما يأتي: (بريري، 2003: ص13)

1. حدوث خلل بالطائرات أثناء الاقلاع والهبوط: إن هذا الخلل، وإن كان نادر الحدوث، إلا إنه غير مستبعد، وعلى الرغم من تعدد وتعقيد الأسباب المحتملة لعطل الطائرات، إلا إن مشغلي المطارات يمكنهم اتخاذ بعض الإجراءات الوقائية في منع الأسباب حدوثها، والمرتبطة في تصميم المطارات واستخدام الأراضي.

2. حالات الاصطدام بالحيوانات البرية: يمثل الاصطدام بين الطائرات والحيوانات البرية أكبر المخاطر المحتملة في المطارات، حيث يؤدي إلى إلحاق التلف بالطائرة، أو حدوث عطل في المحرك، وعلى الرغم من إن حالات الاصطدام تتمثل بالدرجة الأولى

طيرانها، أو حالات الاختطاف، أو تلك التي تتعلق بأعمال العنف في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي.

ولقد اهتمت الجمعية العامة في دورتها (33)، التي عقدت في عام (2001)، بضرورة معالجة التهديدات، والمخاطر الجديدة، التي تواجه الطيران المدني الدولي. (متولي، 2002: ص153).

كما أكد مؤتمر الطيران الذي تم عقده في (شباط/2002) على ضرورة معالجة القصور في قانون الجو، مما دفع هذا الوضع الولايات المتحدة الأمريكية، التي ارتأت إتباعها هي المهتدة، و عليها حماية مواطنيها واقتصادها، وهكذا تمت إضافة مجموعة من الإجراءات بقصد إزالة الثغرات والنواقص التي كانت تشوب الإجراءات المستعملة. فقد تم إضافة (20) إجراءً جديداً، و(14) خاصاً بالمطار، كرقابة وتفتيش الركاب، مراقبة الممرات... إلخ، وإجراءات خاصة بالأمن في الجو، وقد قسّمت بعض الدراسات هذه الإجراءات الأخيرة إلى ثلاث فئات: (علي وأخرون، 2010: ص65)

1. إجراءات تتعلق بمقاومة الطاقم والركاب.
2. إجراءات تهتم باب مقصورة قيادة الطائرة.
3. إجراءات تهتم بموظفي الأمن في الجو.

كما استنتجت الدراسة إن الإجراءات الخاصة بأمن الطائرة في الطيران كان لها أثر كبير في تقليل مخاطر الإستيلاء على الطائرة، واستعمالها كسلاح للتدمير. (تقرير عن أعمال الدورة الثالثة عشر للجمعية العامة الصادر عن الهيئة العربية للطيران للفترة من 14-2010-15).

وأعلنت الولايات المتحدة الأمريكية عن إجراءات جديدة لتأمين الرحلات الجوية، لتحل محل إجراءات المسح الكامل للجسم التي تفرض إجبارياً على مواطني (14) دولة، معظمها دول إسلامية، وهي الخطوة التي أثارت غضب بعض الحلفاء حين طبقت بعد محاولة فاشلة لتفجير طائرة أمريكية في عيد الميلاد. (غتام، 2009: ص29)

وهدفت الإجراءات الجديدة الى التقليل بشكل كبير من عدد الركاب الذين سيخضعون للمسح الكامل، كما لن تعتمد على الجنسية أو جواز السفر، ولكن على خواص حدّتها أجهزة الاستخبارات.

أسراب الطيور والحيوانات المتجمعة حول المدرج، وتُنشر هذه المنظومة على طول جانبي المدرج، وكل (200م).

6. استخدام مكبرات صوت توضع فوق السيارات الخاصة بالمدرج، *Fallow Me Car*، واستخدام أشرطة مسجل عليها أصوات طيور مفزوعة.

7. قص الحشائش حول المدرج مرتين إلى ثلاث مرات في العام، بحيث لا ترتفع عن (12-20سم)، لمنع تكوّن أعشاش الطيور.

8. تنظيم دوريات من آليات سلطات المطار تدور حول المدرج، قبل إقلاع الطائرة، وقبل هبوطها، وبالتنسيق مع برج المراقبة، ومع قائد الطائرة، للتأكد من نظافة المدرج وما حوله، واتخاذ الإجراءات المناسبة في حالة تواجد أي أعداد من الطيور.

9. استخدام الأضواء الخاصة بالهبوط، وكذلك الأضواء الومضة، *Strobe Light*، خلال الإقلاع والهبوط والاقتراب في جميع الاوقات، ليلاً ونهاراً.

10. استخدام مسخّن الزجاج الأمامي يجعله أفضل في مقاومة ارتطام الطيور.

11. تقوية أجزاء الطائرة التي من المحتمل أن تصطدم بها الطيور كالزجاج الأمامي ومقدمة الأجنحة.

12. استخدام تقنية أشعة الليزر الخضراء، لمنع ارتطام الطيور بالطائرات.

2.2 المطلب الثاني

أحداث (11/أيلول/2001) وتأثيراتها على أمن وسلامة الطيران

لقد شهدت الفترة ما بعد أحداث (11/أيلول/2001) بروز مفاهيم أمنية مغايرة للمفاهيم التقليدية للأمن، والتي عكست تحولات في البيئة الأمنية، مما أفرز جدلاً حول طبيعة ومكونات مفهوم الأمن، مع ضرورة إضافة متغيرات جديدة، وتوسيع مفهوم الأمن ليمتد إلى أوسع مآه ومتصّور.

كما كانت لهذه الأحداث تأثير جدّ ملموس على نشاط النقل الجوي على الصعيد العالمي، إذ علاوةً عن الخسائر التي تكبّتها شركات النقل الجوي، فقد تأثرت بشكل سلبي، مجموعة من الأنشطة الاقتصادية، سواء التي تتعلق مباشرة بصناعة الطيران أو التي تعدّ إستراتيجية بالنسبة لاقتصاد بعض الدول، ولا سيما في الدول النامية كقطاع السياحة.

كما كشفت أحداث (11/أيلول) عن وجود ثغرات قانونية بالغة في وثائق القانون الجوي الجنائي، إذ إنّه، ولأول مرّة يتم استخدام الطائرات كأسلحة للدمار الشامل، بينما تعالج هذه الاتفاقيات حالات العنف التي ترتكب على متن الطائرات، أثناء

وانسيابية حركة المسافرين دون تمييز او تعطيل ،وبناءً على ما تقدم سنتناول من خلال هذا البحث دور التشريعات الداخليه والاتفاقيات الدولية المتعلقة بأمن الطيران وانعكاساته على العراق.

3.1 المطلب الأول

أحكام تنظيم الطيران المدني الآمن في الاتفاقيات الدولية

بطبيعة الحال هنالك مجموعة الاتفاقيات أُرست لتنظيم القواعد الخاصة بأمن الطيران المدني، ووضعت معايير تتلائم مع البيئة الدولية في هذا المجال، وهذه الاتفاقيات لم تقف عند حدّ معين، بل دأبت الدول على تحديث تلك الاتفاقيات للتلائم مع المستجدات الدولية.

3.1.1 الفرع الأول

اتفاقية باريس (1919)

كانت أولى المحاولات للوصول إلى اتفاق دولي، هو ما قامت به تسعة عشر دولة أوروبية بعد سبع سنوات من أول عملية طيران، بطائرات أثقل من الهواء.

ولكن هذه المحاولة لم تكمل بالنجاح، وكانت المحاولة الثانية في عام (1919) في مؤتمر فرساي للسلام، بعد أن كانت الحرب العالمية الأولى قد ساعدت على تطوير الطائرة إلى وسيلة فاعلة للنقل، وفي هذا المؤتمر تم وضع (الميثاق العالمي للملاحة الجوية)، الذي اهتم أساساً بالتفاصيل الفنية للطيران الدولي، والذي أنشأ منظمة تُسمى (اللجنة العالمية للملاحة الجوية، إيكان، ICAN)، وقد تكونت وفقاً لأحكام المادة (34) من اتفاقية باريس، الموقعة في (13/تشرين الأول/1919). (متولي، 2002: ص95)

وكان الهدف من هذه المنظمة، تشجيع تطور الملاحة الجوية. وكان الميثاق العالمي للملاحة الجوية محدوداً في طبيعته، كما كان تنفيذه أيضاً، في حدود ضيقة، ولم يكن هناك أي اتفاق ينظم الطيران التجاري، الأمر الذي حثّ على توقيع الاتفاقية الخاصة بالطيران التجاري، الموقعة في هافانا في (28/شباط/1928)، والتي في نطاقها أنشئت (اللجنة الأمريكية الدائمة للملاحة الجوية)، بموجب اجتماع لها عام (1937). (عبد الرزاق، 2008: ص102)

وقد ظلت الطائرات في الأعوام من (1930) حتى (1939)، وسيلة نقل إقليمية، أكثر منها وسيلة عالمية.

وكان للحرب العالمية الثانية، أكبر الأثر في التقدم الفني للطائرات. فحتى عام (1939)، عندما بدأت الحرب، كان نقل المسافرين والبضائع بطريق الجو غير شائع، وفي حدود

وتلك الإجراءات تستخدم معلومات فورية، وبناء على التهديدات، إلى جانب تدابير أمن متعددة وعشوائية سواء أكانت مرتئية، أم غير مرتئية، للتخفيف بصورة أكثر فاعلية من التهديدات الإرهابية المتطورة.

كما إنّ هذا النظام طلب من المسافرين، الذين قد تنطبق عليهم معلومات خاصة كمشتبهِهم بالارهاب، مثل الوصف البدني، أو جزء من الاسم، أو نمط سفر للخضوع لفحص إضافي.

وبموجب تلك الإجراءات، إذا كانت هنالك معلومات عن فرد مثير للانتباه، قادم من دولة آسيوية معينة، وسافر مؤخراً إلى دول معينة في الشرق الأوسط، وكان من جنسية معينة، ومن فئة عمرية محدّدة، فإنّ هذه البيانات يمكن مضاهاتها مع مسافرين إلى الولايات المتحدة الأمريكية في مطارات أجنبية.

وأبّي شخص قد تنطبق عليه البيانات يمكن أن يخضع لإجراءات فحص إضافية، واستدعائه من الصفوف لاستجوابه من جانب مسؤولي أمن الطيران أو المطارات.

والدول الـ (14) التي طالتها الإجراءات الأمنية الأمريكية هي: كوبا، وإيران، والسودان، وسوريا، وكذلك أفغانستان، والجزائر، والعراق، ولبنان، وليبيا، ونيجيريا، وباكستان، والمملكة العربية السعودية، والصومال، واليمن.

وستظل أساء المشتبه بهم التي تحددها الإدارة الأمريكية مدرجة على قوائم المراقبة الأمنية، وقوائم المنوعين من السفر في إطار إجراءات الأمن الجوية، كما يخضع كل المسافرين القادمين للولايات المتحدة الأمريكية من الخارج لتلك الإجراءات. (حميد، 2002: ص18)

3. المبحث الثاني

أحكام تنظيم الطيران المدني الآمن في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية

ان الارهاب في العلاقات الدولية ليس بالامر المستحدث ولكن تأثيره الاكبر كان في مجال قطاع النقل الجوي وباشكال المختلفة اذ كان هذا القطاع اكثر نشاط انعكست عليه ظلال وتداعيات أحداث (11/أيلول/2001). وما تلاها من كوارث إرهابية حول العالم فهذا القطاع لا يقتصر على نقل الركاب وامتعهم فقط ولكنه يتعلق بشبكه مترابطة من الخدمات المساعدة من مؤسسات التامين وخدمات المطارات وحركة السياحة واسواقها الحرة وحرية انتقال الافراد، وما زالت الشركات الخاصة والعامة تبحث سبل التغلب عليه. هنا يظهر دور الدول من خلال وضع ضوابط قانونية واليات تنفيذ توازن بين التدابير الأمنية وبين اهداف الطيران المدني المتمثلة في حرية

من النجاح في النواحي الفنية، إلا إن ذلك النجاح لم يخرج إلى النور، إذ ظهرت عدّة خلافات حول التنظيم الجماعي للنقل الجوي الدولي، انحصرت بين التجهين رئيسيين: (غنام، 2009: ص124).

1. **الاتجاه الأول:** تزعمته الولايات المتحدة الأمريكية، وتبنته، أساساً، مجموعة من دول أمريكا اللاتينية، التي ترتبط مع الولايات المتحدة الأمريكية بروابط وثيقة تقليدية. وكذلك بعض دول غرب أوروبا، ومن بينها هولندا والسويد، وقد نادى هذه المجموعة بسياسة تحررية، ثارها جميع الدول في مجال النقل الجوي الدولي؛ وأطلق عليها (*Free-For- All Approach*) وتقوم هذه السياسة على مبدأ المنافسة الحرة، وأكدت هذه المجموعة، أثناء المؤتمر، أن هذه السياسة سوف تسهم في تطوير النقل الجوي الدولي وازدهاره، كما أبرزت فائدة تلك السياسة بالنسبة لكافة الدول من ناحية تمكين الدول القوية في مجال النقل الجوي من خدمة نفسها، وتقديم خدماتها في الوقت ذاته، إلى الدول الأخرى، ذات الإمكانيات المحدودة في هذا الشأن.

2. **الاتجاه الثاني:** تبنته مجموعة دول الكومنولث، وعلى رأسها المملكة المتحدة. وقد اتخذت موقف المعارضة من المجموعة الأولى، ونادت بضرورة اتباع سياسة أخرى، هي (التنظيم في الجو، *Order in the Air*)، إذ توضع قواعد محددة لتنظيم توزيع الخطوط الجوية الدولية، وتحديد عدد مزارع التشغيل عليها، وتقاسم الحمولة المتوفرة من الحركة الجوية الدولية.

وكاد الخلاف بين المجموعتين، أن يؤدي إلى فشل المؤتمر، لولا كندا، التي قامت بدور الوسيط حين تقدمت بحلّ وسط، يعتمد على توزيع حريات الجو الخمس، أو الميزات الجوية الخمس، فاقترحت أن تُدرج الحريتان الأولى والثانية في اتفاقية دولية منفصلة، تمثل الحد الأدنى الذي يمكن أن تقبله الدول التي تنادي بالتنظيم في الجو، كما تُدرج الحريات الخمس مجتمعة في اتفاق آخر يكون مفتوحاً للدول التي تنادي بالمنافسة الحرة في مجال النقل الجوي الدولي، وقد وافق المؤتمر على هذا الحل الوسط. (البندياري، 2006: ص69)

وتم توقيع (اتفاقية الطيران المدني الدولي) في مدينة شيكاغو، في (7/كانون الأول/1944)، ووفقاً لأحكام المادة (91) من الاتفاقية، أصبحت الاتفاقية سارية المفعول اعتباراً من (4/نيسان/1947)، بعد تصديق العدد المطلوب من الدول عليها، ويبلغ ستة وعشرين دولة، هم نصف عدد الأعضاء، الذين شاركوا في مؤتمر شيكاغو. (المادة 91 اتفاقية الطيران المدني الدولي لعام 1944).

ضيقة، إلا في أجزاء محدودة من العالم، كانت بها وسائل النقل الأخرى غير عملية. (متولي، 2002: ص198)

واستطاعت الحرب أن تحقق خلال ست سنوات تقدماً للطيران، لم يكن من الممكن تحقيقه، في أوقات السلم، في أقل من ربع قرن من الزمان، إذ أنشأت الدول المتحاربة شبكة واسعة لنقل الركاب والبضائع. وكان منطق الحرب، الذي يستدعي السرعة، لا يقيم وزناً كبيراً لاقتصاديات هذا النقل، كما لم تكن العقبات السياسية، لتقف عثرة في وقت الحرب، الذي تميز بالتكتلات والأحلاف، إلا إن هذه العقبات نفسها، إلى جانب المشاكل الفنية الأخرى، كانت تتطلب الحل السريع، حتى يستطيع هذا التقدم، الذي تم في وقت الحرب، أن يفيد العالم ويدعم السلام. (حميد، 2002: ص23)

وكانت هناك مشكلة الحقوق التجارية برمتها، والاتفاق على الترتيبات اللازمة، لكي تستطيع طائرات إحدى هذه الدول أن تنقل الركاب والبضائع إلى دولة أخرى، أو عبر أراضيها.

وكانت هناك أيضاً مشكلات أخرى تمثلت في كيفية معالجة النواحي القانونية والاقتصادية، التي تنجم عن عبور الطائرات للحدود الإقليمية في وقت السلم، وكيفية المحافظة على تسهيلات الملاحة الجوية، التي تم إنشاؤها في وقت الحرب، ويقع الكثير منها في مناطق غير آهلة بالسكان، وغير ذلك من القضايا، ولهذا الأسباب أجرت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية محادثات تمهيدية مع دول الحلفاء، في الأشهر الأولى من عام (1944). (الجمعية العامة الصادر عن الهيئة العربية للطيران، 2010: ص89)

3.1.2 الفرع الثاني

اتفاقية شيكاغو المنظمة للولاية للطيران المدني (1944)

على أساس هذه المحادثات، التي أجرتها حكومة الولايات المتحدة الأمريكية مع دول الحلفاء في عام (1944)، وجهت الدعوة من الرئيس الأمريكي، روزفلت، إلى الدول المحبة للسلام، للاشتراك في إقامة منظمة على المستوى الدولي، هدفها تطوير المبادئ والنواحي الفنية المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية، ودعم تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي. وأرسلت الدعوة إلى (55) دولة، من دول الحلفاء والدول المحايدة، للاجتماع في شيكاغو، في (1/نشرين الثاني/1944)، بينما لا زالت الحرب مشتعلة في أوروبا وقبل انتهائها بستة أشهر. وقد حضر الاجتماع (52) دولة، اجتمع مندوبوها الخمسة أسابيع، يدرسون مشاكل الطيران المدني الدولي، ولم يحضر الاجتماع الاتحاد السوفيتي السابق، والدول المعادية للحلفاء، وجاءت نتيجة المؤتمر مشجعة جداً، وحقق قدراً كبيراً

- وكان لنفاذ هذه الاتفاقية أثر كبير على الاتفاقيات الدولية، التي كانت قائمة قبلها، وأهمها
1. تطوير الطيران المدني الدولي.
2. إتفاقيتا باريس وهافانا، إذ نصت المادة 80 من إتفاقيّة الطيران المدني الدولي على الآتي:
3. تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تعلن، بمجرد بدء نفاذ هذه الإتفاقيّة، تقض إتفاقيّة تنظيم الملاحة الجويّة الموقّعة بباريس في (13/تشرين الأول/1919)، أو الإتفاقيّة الخاصّة بالطيران التجاري الموقّعة في هافانا بتاريخ (20/شباط/1928)، إذا كانت طرفاً في أي من هاتين الإتفاقيتين، وتحلّ هذه الإتفاقيّة بالنسبة للدول المتعاقدة محلّ إتفاقيتي باريس وهافانا، سالفتي الذكر. (المادّة 80 من إتفاقيّة الطيران المدني الدولي)
- ويمكن إجمال أهم أثر ترتب على نفاذ هذه الإتفاقيّة، هو إنشاء (منظمة الطيران المدني الدولي)، ونتج عن ذلك حلّ (اللجنة الدولية للملاحة الجوية، إيكان، ICAN) التي تكونت وفقاً لأحكام المادة (344) من إتفاقيّة باريس عام (1919)، ولجنة خبراء القانون الجوي الدولي، والتي أسسها مؤتمر باريس لإعداد مشروعات القوانين، الخاصّة بالمسائل المتعلقة بالقانون الجوي الدولي، واللجنة الأمريكيّة الدائمة للملاحة الجويّة، والتي أنشأت بموجب اجتماع ليا عام (1937) في نطاق إتفاقيّة هافانا، التي عقدت عام (1928)، والمنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي، (بيكاو، PICA)، التي أنشأها مؤتمر شيكاغو عام (1944) للقيام بمهام (المنظمة الدولية للطيران المدني، ICAO) الأصلية، وقد تولّت الإشراف على شؤون الطيران المدني الدولي، حتى أنشئت (منظمة الطيران المدني الدولي) في (7/نيسان/1947).
- ويمكن إجمال القواعد الرئيسيّة في إتفاقيّة شيكاغو (1944)، بما يأتي:
- أولاً. السيادة:** طبقاً لنصّ المادة الأولى من الإتفاقيّة، تعترف الدول المتعاقدة إنّ لكل دولة سيادة كاملة، ومطلقة، على الفضاء الجوي، الذي يعلو إقليمها. (المادّة 1 من إتفاقيّة الطيران المدني الدولي لعام 1944)
- ثانياً. الطائرات المدنية، وطائرات الدولة:** وتسري أحكام إتفاقيّة الطيران المدني الدولي على الطائرات المدنية فقط، دون طائرات الدول (State Air Craft)، وتعدّ من طائرات الدولة، الطائرات المستعملة في الخدمات العسكريّة، والجمركيّة، والشرطة، وذلك بحسب المادة (3) من الإتفاقيّة. (المادّة 3 من إتفاقيّة الطيران المدني الدولي لعام 1944).
- ثالثاً. الاستعمال التعسفي للطيران المدني:** توافق كل دولة من الدول المتعاقدة، على عدم استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أغراض الإتفاقيّة، الواردة في المادة (4)، على النحو الآتي: (المادّة 4 من إتفاقيّة الطيران المدني الدولي لعام 1944)
4. إتفاقيّة الطيران المدني الدولي.
2. إيجاد وإبقاء الصداقة، وحسن التفاهم، بين أم وشعوب العالم.
3. تجنب كل خلاف، وتتمية التعاون بين الأمم والشعوب الأمر الذي عليه يتوقف السلام العالمي.
4. تجنب أي معاملة أو تصرّف، ضد الأمن العام.
5. الحرب وحالة الطوارئ: في حالة الحرب، لا تحدّ أحكام هذه الإتفاقيّة من حرية العمل للدول المتعاقدة، سواءً كانت محاربة أم محايدة، وينطبق هذا المبدأ نفسه، على كل دولة تعلن أن بها حالة طوارئ، وتبلغ ذلك إلى مجلس الإيكاو، وفقاً لمادة (89)، ومعنى ذلك إنّ أيّ دولة في حالة حرب، أو بها أزمة، أو حالة طوارئ داخلية، وتبلغ ذلك إلى مجلس (منظمة الطيران المدني الدولي)، يمكنها عدم الالتزام بالأحكام الواردة في الإتفاقيّة. (المادّة 89 من إتفاقيّة الطيران المدني الدولي لعام 1944)
- رابعاً. إلغاء الترتيبات:** التي لا تتفق مع الإتفاقيّة: اتفقت الدول المتعاقدة على أنّ تلغي هذه الإتفاقيّة، جميع الإلتزامات والارتباطات القائمة بينها، وتتعارض مع أحكام هذه الإتفاقيّة، وذلك بنصّ المادة (82)، مثل إتفاقيتي باريس وهافانا، فالأولى خاصّة بتنظيم الملاحة الجويّة، والثانية خاصّة بالطيران التجاري، كما جاء في نصّ المادة (80). (المادّة 80 من إتفاقيّة الطيران المدني الدولي لعام 1944).⁽¹⁾
- خامساً. تعيين الطرق والمطارات:** مع مراعاة أحكام هذه الإتفاقيّة، يجوز لكل دولة متعاقدة أنّ تعيّن الطريق الذي يجب أن يسلكه فوق إقليمها كل خط جوي دولي، وكذلك المطارات التي يمكنه استخدامها، وذلك بنصّ المادة (68). (المادّة 68 من إتفاقيّة الطيران المدني الدولي لعام 1944)
- سادساً. الهبوط في مطار جمركي أو دولي:** على كل طائرة تدخل إقليم دولة متعاقدة، أنّ تهبط في مطار محدد من هذه الدولة، لأغراض التفتيش وغيره، متى كانت قوانين هذه الدولة تتطلب ذلك، وعلى هذه الطائرة عند مغادرتها، أن تغادره من مطار جمركي مائل، وتعلن كل دولة البيانات الخاصّة بالمطارات الجمركيّة المحددة، في دليل الطيران الخاص بها (AIP)، وتبلغ هذه البيانات إلى منظمة "الإيكاو"، التي عليها إبلاغ هذه البيانات، إلى جميع الدول المتعاقدة الأخرى، وذلك بنصّ المادة (10)، ومعنى ذلك إنّه يلزم الهبوط والمغادرة من مطار دولي أو جمركي، ولا يجوز الهبوط بمطار محلي أو مطار داخلي، إلّا في حالات الضرورة القصوى، ومع اتخاذ الترتيبات اللازمة لذلك.⁽²⁾

بضرورات عسكرية، أو بالأمن العام. على أنه من المفهوم أن لا يكون هناك أي تمييز، فيما يتعلق بذلك بين الطائرات التابعة للدولة نفسها، التي تعمل في خطوط نقل جوية دولية منتظمة، والطائرات التابعة للدول المتعاقدة الأخرى، التي تعمل في خطوط ماثلة. ويكون موقع المناطق المحرمة ومداهها معقولين، ولا يجوز إنشاؤها على نحو يعيق، بلا ضرورة، الملاحة الجوية. ويجب أن تُبلّغ الدول المتعاقدة الأخرى، وكذلك منظمة الطيران المدني الدولي، بالمناطق المحظور الطيران فوقها، وكذلك كل ما قد يطرأ عليها من تغيير بعد ذلك.

2. تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها، في أن تقيد أو تمنع، مؤقتاً و فوراً، الطيران فوق إقليمها أو جزء منه، وذلك بسبب ظروف استثنائية، أو أثناء أزمة، أو لأسباب تتعلق بالأمن العام، على أنه يُشترط أن يطبق هذا التقييد أو المنع، دون أي تمييز بالنسبة للجنسية، على طائرات جميع الدول الأخرى.

3. يجوز لكل دولة متعاقدة، في الأحوال والشروط التي تقرها، أن تحتم على كل طائرة فوق المناطق المشار إليها في الفقرتين أ و ب السابقتين، أن تهبط بأسرع ما تستطيع في مطار معين، داخل إقليمها. (المادة 9 من اتفاقية الطيران المدني الدولي لعام 1944)

3.1.3 الفرع الثالث

الاتفاقيات الدولية المنظمة للطيران المدني الآمن

وضعت (اتفاقية الطيران المدني الدولي)، أو ما يسمى بـ (اتفاقية شيكاغو لعام 1944)، الأسس والمعايير الرئيسة فيما يتعلق بالطيران المدني، وجاءت على أعقابها مجموعة من الاتفاقيات وضعت قواعد أُستحدثت مع المستجدات التي طرأت على البيئة الدولية، ولذلك سنناول تلك القواعد القياسية اللاحقة لاتفاقية شيكاغو وعلى وفق التعاقب التاريخي، وكما يأتي:

أولاً. اتفاقية طوكيو (1963): في شهر (أيلول/1963) صدرت اتفاقية طوكيو للتعامل مع الجرائم والأفعال غير المشروعة على متن الطائرات، والتي تعرّض أمن الطائرة، أو الركاب، أو الأملاك، للخطر، أو الأعمال غير المشروعة التي تخلّ بالنظام على متن الطائرة.

وقد تعاملت هذه الاتفاقية مع أعمال خطف الطائرات، أو اعتراضها في سابقة تعدّ الأولى من خاصيات الاتفاقية: (اتفاقية طوكيو 1963)

1. تنطبق على الأعمال التي تهدد أمن الطيران،

سابعاً. تفتيش الطائرات: للسلطات المختصة في كل من الدول المتعاقدة أن تفتش، دون أن تسبب تأخيراً غير مقبول، طائرات الدول المتعاقدة الأخرى، عند هبوطها أو طيرائها، كما إنّ لها أن تفحص الشهادات والمستندات الأخرى، المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، وذلك بنص المادة (16)، (المادة 16 من اتفاقية الطيران المدني الدولي لعام 1944)

وهذه الشهادات والمستندات منصوص عليها في المادة (29) من الاتفاقية، وتضمنت ما يأتي:

1. شهادة تسجيل الطائرة.
2. شهادة صلاحيتها للطيران.
3. الإجازات الخاصة بكل أعضاء طاقمها.
4. سجل الرحلات الخاصة بالطائرة.
5. رخصة جهازها اللاسلكي (إذا كان بها مثل هذا الجهاز).
6. كشف بأسماء الركاب، والمكان الذي غادروا منه، والجهة المتوجهون إليها، إذا كانت الطائرة تحمل ركاباً.
7. كشف بالمشحونات، وإقرارات بكل التفاصيل الخاصة بها، إذا كانت الطائرة تحمل بضائع. (المادة 29 من اتفاقية الطيران المدني الدولي لعام 1944). (الدباح، 2003، ص361).

ثامناً. القيود المفروضة على الحمولة: طبقاً لنص المادة (35) من الاتفاقية:

1. لا يجوز نقل ذخائر، أو مواد حربية، إلى داخل إقليم دولة أو فوقه، على متن طائرة تعمل في الملاحة الدولية، إلاّ بترخيص من تلك الدولة.
2. تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في أن تنظم أو تحظر، لأسباب تتعلق بالنظام والأمن العام، نقل أشياء خلاف ما ذكر في الفقرة (أ).

(المادة 35 من اتفاقية الطيران المدني الدولي لعام 1944)

تاسعاً. آلات التصوير: تبعاً لنص المادة (36) فإنّ كل دولة متعاقدة أن تحظر، أو تنظم، استعمال آلات التصوير على متن الطائرات، وهي فوق إقليمها. (المادة 36 من اتفاقية الطيران المدني الدولي لعام 1944)

عاشراً. المناطق المحرمة: طبقاً لنص المادة (9) من الاتفاقية:

1. لكل دولة متعاقدة الحق في أن تُقيّد أو تمنع، بصفة موحدة، جميع طائرات الدول الأخرى، من الطيران فوق مناطق معينة من إقليمها، وذلك لأسباب تتعلق

ثالثاً. اتفاقية مونترال (1971): تخصصت هذه الاتفاقية في قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني بشأن أعمال التخريب الموجهة ضد الطيران، مثل الهجمات بالتقابل خلال الرحلات الجوية.

فمع ظهور أعمال غير مشروعة تهدد أمن الطيران المدني من نوع خاص، وهي أعمال تخريب الطائرات، وقع المجتمع الدولي هذه الاتفاقية التي تهدف إلى منع، أو إحباط، هذه الأفعال غير المشروعة من أعمال التخريب للطائرات، أو نشاط الطيران المدني عموماً، ولقد حددت هذه الاتفاقية الأعمال غير المشروعة التي يرتكبها الأفراد على النحو الآتي: (المادة 1 من اتفاقية مونترال لعام 1971)

1. الاعتداء، واستخدام القوة ضد أي شخص على متن الطائرة، أثناء الرحلة الجوية وأدى ذلك إلى تعريض أمن الطائرة وسلامتها للخطر.
2. القيام بوضع المتفجرات أو تسهيل هذا العمل على متن الطائرات في التشغيل والتي يجمل أن تؤدي إلى تفجير الطائرة، أو أحداث أضرار جسيمة بها لا تسمح لها بالاستمرار في التشغيل، أو إن هذا الفعل غير المشروع أدى إلى تعريض أمن الطيران وسلامتها للخطر.
3. تخريب مرافق الملاحة الجوية وتسهيلتها، أو إعاقة عمليات الملاحة الجوية، حيث يؤدي إلى تعريض أمن وسلامة الطائرات خلال مسارها.

4. إعطاء إرشادات ملاحية غير صحيحة مما يعرض أمن الطائرات وسلامتها للخطر خلال رحلاتها الجوية.
- ومن خصائص هذه الاتفاقية: (الهديلي، 2017: ص 2)

1. إعطاء الدول سلطات واسعة، بموجب القانون الدولي، لفرض سيادة قانونها ومحاكمة المرتكبين لهذه الأعمال غير المشروعة.
2. الإسراع في تقديم المنفذين للمحاكمة، أو إجراءات تسليمهم للدولة المعنية.
3. تجريم قيام أي شخص بقصد، وبشكل غير مشروع، بفعل عنيف ضد شخص آخر على متن طائرة في الجو إذ كان من المرجح أن يهدد ذلك الفعل سلامة الطائرة، أو وضع جهاز تفجيري على متن طائرة، أو محاولة القيام بذلك، أو الاشتراك مع شخص يقوم بأفعال من ذلك النوع، أو يحاول القيام بها.
4. تقضي بأن تعتبر الدول الأطراف في الاتفاقية تلك الأفعال جرائم يفرض القانون على مرتكبيها عقوبات قاسية.

2. تأذن لقائد الطائرة بفرض تدابير معقولة لحماية أمن الطائرة، منها تقييد حركة أي شخص يرى قائد الطائرة إنه ارتكب، أو بصدد ارتكاب عمل يهدد ذلك الأمن.

3. تقضي بأن تقبض الدول المتعاقدة على المجرمين، وأن تعيد إلى قائد الطائرة الشرعي سيطرته عليها.

و قد لوحظ أن الاتفاقية تنسجم ببعض القصور، حيث لم تقن أعمال اختطاف الطائرات كجريمة، وإن هذه الجريمة تخضع لمواد القوانين الدولية ومن ذلك إنها، علاوة عن إنها لم تدعو الدول الأعضاء لاعتبار هذا العمل غير المشروع جريمة في القانون الجنائي لهذه الدول الأعضاء، كما إنها استبعدت أعمال خطف الطائرات لأهداف سياسية أو دينية طالما إنها لم تعرض أمن الطائرة وسلامتها للخطر، ومع ذلك تعتبر الاتفاقية بمجملها خطوة هامة وحاسمة نحو استعادة أمن الطائرة والسيطرة عليها.

ثانياً. اتفاقية لاهاي (1970) لمكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات: مع تزايد عدد عمليات خطف الطائرات والأفعال غير المشروعة ضد أمن وسلامة الطيران المدني في أواخر عقد الستينات، وقعت الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي وتحت رعايتها اتفاقية لاهاي في (كانون الأول/1970)، ومن خصائص هذه الاتفاقية: (الهديلي، 2017: ص 1)

1. تجرم قيام أي شخص على متن رحلة جوية بالاستيلاء غير المشروع على تلك الطائرة بواسطة العنف، أو التهديد باستخدام العنف، أو أي شكل آخر من أشكال التخويف، والسيطرة عليها، أو محاولة ارتكاب تلك الأعمال.

2. تقضي بأن تجعل الدول الأطراف اختطاف الطائرات جريمة يعاقب القانون عليها بعقوبات قاسية.

3. تقضي بأن تقبض الدول المتعاقدة على المجرمين وأن تسلّمهم أو تقدمهم إلى القضاء.

4. تقضي بأن تساعد الدول بعضها البعض في سياق سير القضايا الجنائية المقدمة في إطار الاتفاقية.

و قد حددت الاتفاقية شروط في عمل غير مشروع ليكون جريمة دولية منها استخدام القوة في خطف الطائرة، أو محاولة استخدامها، وإن الطائرة في مسار رحلتها، وإن العمل غير المشروع تم على متن الطائرة.

وعملاً بهذا القرار، أجرت الأمانة العامة دراسة عن التدابير القانونية من أجل تغطية التهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني، والتي تم الإبلاغ عنها في دورة الجمعية العمومية الخامسة والثلاثين بعنوان (خطة عمل الايكو لأمن الطيران، المشروع رقم 12 - المسائل القانونية).

و بناء على ذلك، أجرت المنظمة دراسة استقصائية عن طريق استبيان لجميع الدول الأعضاء في الايكو في (آيار/2005) أجابت عنه أربع وثمانون دولة من أصل (189) دولة عضواً بأغلبية ساحقة مؤكدة الحاجة إلى مراجعة وتعديل الاتفاقيات، ووافق مجلس الأيكو على إنشاء مجموعة دراسة للأمانة العامة لمساعدتها على إعداد ميثاق قانوني دولي لتغطية التهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني، على أن يتم درس الموضوع في إطار برنامج العمل العام للجنة القانونية لأفعال أو الجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران الدولي ولم تشملها ميثاق قانون الجو الراهنة.

خامساً. بروتوكول (1988): يتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، التكميلي لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني.

ف عقب الحوادث الاعتداء في مجموعة من المطارات وقعت بعض الدول على بروتوكول مونتريال (شباط/1988)، وقد جاء البروتوكول لتكميل اتفاقية مونتريال بما يأتي: (بروتوكول 1988)

1. إضافة الاعتداء على الأفراد المتواجدين في المطار.
2. تدمير وإحداث أضرار بمرافق المطار الدولي، أو التسهيلات فيه، أو الطائرات الرابطة في ساحة المطار.
3. إلزام الدول الموقعة على البروتوكول التي يتواجد على أراضيها مرتكبو العمل غير المشروع بتقديمهم إلى سلطات القضائية لمحاكمتهم.

من خصائص هذا البروتوكول إنه يوسع نطاق أحكام اتفاقية مونتريال ليشمل الأعمال الإرهابية في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي.

سادساً. اتفاقية (1991): لتمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها تنص على التمييز الكيميائي لتيسير كشف المتفجرات بلاستيكية، لمكافحة تخريب الطائرات.

فلقد أدى تفجير الطائرات في الأجواء إلى التفكير في اتفاقية تمنع صناعة المتفجرات البلاستيكية بدون تصريح رسمي، وتصدير واستيراد المتفجرات البلاستيكية التي لا

5. تقضي بأن تقبض الدول المتعاقدة على المجرمين وأن تسلمهم أو تقدمهم إلى القضاء.

رابعاً. الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو (1970): عقدت منظمة الطيران المدني الدولي جمعية استثنائية في (حزيران/1970) على إثر الزيادة الخطيرة في جرائم التي عرضت سلامة الطيران المدني الدولي للخطر في أواخر الستينات، ومن ضمن قرارات الجمعية العامة إدراج أحكام في الملاحق الحالية أو الجديدة لاتفاقية شيكاغو تتناول مشكلة التدخل غير المشروع و لاسيما الاستيلاء غير المشروع على الطائرات.

وخلال اجتماعه بتاريخ (22/آذار/1974) اعتمد مجلس الايكو القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بأمن الطيران، وأعطها تسمية الملحق السابع عشر، و من خاصيات هذا الملحق أنه تتم مراجعته بصفة مستمرة للتحقق من أن أحكامه مازالت صالحة و فاعلة، وفي هذا السياق تم تعديله عشر مرات، وتم إخراج الطبعة الثامنة التي تتضمن التعديلات التي أقرها المجلس في (1/كانون الثاني/2005) ودخلت حيز التنفيذ في (1/تموز/2006)، وتنص على ضرورة تعديل الاتفاقيات والمعاهدات الخاصة بأمن الطيران المدني.

لقد كانت الاتفاقيات الخاصة بأمن الطيران تعالج في مجملها ما يمكن تسميته بالتهديدات التقليدية والتي يمكن تلخيصها فيما يأتي: (الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو لعام 1970)

1. أعمال الاستيلاء غير المشروع (اختطاف الطائرات).
2. أعمال التخريب للطائرة على الأرض، وأثناء الطيران.
3. الهجمات على تجهيزات الطيران.
4. الهجمات ضد الطائرة أثناء الطيران.

إلا إنه منذ (أيلول/2011) شرع في التفكير في مواجهة نوع جديد يطلق عليه مصطلح (التهديدات الناشئة) عن إساءة استعمال الطائرات كسلاح التي تمثل في الهجمات الانتحارية في الجو، والهجمات الإلكترونية، والهجمات الكيماوية، والبيولوجية، واستخدام المواد النووية.

وفي هذا السياق كلّفت الجمعية العمومية كلا من المجلس والأمن العام بالعمل فوراً لمواجهة التهديدات الجديدة والناشئة عن الطيران المدني، ولا سيما استعراض مدى ملائمة اتفاقيات أمن الطيران الحالية في الايكو.

وقرر القانون إنّ على الركاب، وأعضاء الطاقم، ومرسلي البضائع، سواءً بأنفسهم، أو بواسطة وكلاء يعملون باسمهم ولحسابهم، اتباع القوانين والأنظمة والتعليمات والبيانات الخاصة بدخول إقليم الدولة، والإقامة به والخروج منه والمتعلقة بالهجرة وجوازات السفر والكمارك والحجز الصحي والزراعي. (المادة 8 من قانون الطيران المدني رقم 148 لعام 1974 المعدل)

وجاء الفصل الثالث من من قانون الطيران المدني رقم (148) لعام (1974) المعدل لينظم عملية حماية المطارات والطائرات والمساعدات الملاحية، فلقد نصت المادة (28) على تقوم سلطات الطيران المدني بالاشتراك مع السلطات المختصة الأخرى بوضع التعليمات، واتخاذ ما تراه ضرورياً لحفظ الأمن بمطارات الدولة، وضمان سلامة الطائرات والمساعدات الملاحية، ولها في سبيل ذلك ان تقوم بالاتي:

1. تقييد، أو منع، دخول الأفراد إلى بعض المناطق في المطارات.
2. التحقق من شخصية الأفراد والمركبات التي تدخل المطار، ومراقبتهم، واستجواب أي شخص تشكّ في أمره، وتفتيشه، إذا ما تطلّب الأمر ذلك.
3. تفتيش أي راكب يشتبه في حمله أسلحة، أو مواد قابلة للاشتعال، أو أية مواد أخرى يمكن استعمالها في أي عمل من أعمال التخريب، أو العنف، أو التهديد أثناء الرحلة.

كما نص القانون على:

1. لا يجوز لأي شخص بالطائرة أن يحمل، بدون تصريح، سلاحاً، أو مواد قابلة للاشتعال، أو أية مواد أخرى يمكن استعمالها في أي عمل من أعمال التخريب، أو العنف، أو التهديد، أو التهديد، أثناء الرحلة.
2. إذا ما تطلّب الأمر نقل سلاح خال من الذخيرة، أو أية مواد قابلة للاشتعال، أو أية مواد أخرى يمكن استعمالها في أي عمل من أعمال التخريب، أو العنف، أو التهديد، يجب على الحائز تسليمها إلى ممثل المستثمر قبل دخوله الطائرة.

(كول، 2011، 43)

وتوضع مثل هذه الأسلحة، أو المواد في مكان بالطائرة، لا يمكن وصول الركاب إليه وتسلم لحائزها بعد انتهاء الرحلة. (المادة 29 من قانون الطيران المدني رقم 148 لعام 1974 المعدل)

كما نص على ما يأتي:

تحتوي على مادة تساعد على اكتشافها قيام الدول بمصادرة أي مفجرات بلاستيكية لا تحتوي على مادة تساعد على اكتشافها. (اتفاقية 1991)

3.2 المطلب الثاني

أحكام تنظيم الطيران المدني الأمن في التشريعات العراقية

في سبيل النهوض بقوانين وبرامج أمن الطيران المدني لا بدّ عند وضع تشريع ينظم أمن وسلامة الطيران المدني من أن يراعي الاخذ بالمعايير الدولية، والداخلية، التي جاءت بها الاتفاقيات والقوانين الداخلية بمختلف اختصاصاتها، فضلاً عن برامج العمل الصادرة عن المنظمات الدولية، وستتناول من خلال هذا المطلب موقف القوانين الاتحادية في جمهورية العراق من أمن الطيران المدني، وكذلك موقف القوانين في إقليم كردستان - العراق.

3.2.1 الفرع الأول

موقف القوانين الاتحادية في جمهورية العراق من أمن الطيران المدني

لغرض تنظيم الأحكام الأساسية المتعلقة بالطيران المدني في العراق، بما في ذلك المطارات والطائرات الدتية، وما يراعي الاتفاقيات الدولية النافذة تم تشريع قانون الطيران المدني رقم (148) لعام (1974) المعدل.

واعتبر القانون المذكور إنّ أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو لعام (1944) وغيرها من المعاهدات والاتفاقيات الدولية للطيران المدني التي انضم إليها العراق، أو التي سينظم إليها مستقبلاً جزءاً مكماً لهذا القانون. (المادة 3 من قانون الطيران المدني رقم 148 لعام 1974 المعدل)

وأعطى القانون المعدل لسلطات الطيران المدني الحق في تفتيش الطائرات، ومنعها من الطيران، أو حجز أية وثائق تتعلق بها، لمراقبة تنفيذ أحكام هذا القانون، دون الإخلال بالحقوق والصلاحيات المخولة للجهات المختصة الأخرى. (المادة 6 من قانون الطيران المدني رقم 148 لعام 1974 المعدل)

وأعطى القانون الحق لمندوبي الكمارك، والأمن العام، والجوازات، والحجز الصحي والزراعي، ولأية جهة مختصة، في تفتيش الطائرات، أو أي شخص، أو حمولة على متنها، طبقاً للقوانين والأنظمة والقواعد المعمول بها في الدولة، ويجري هذا التفتيش تحت إشراف سلطات الطيران المدني دون تدخل في اختصاص المندوبين المذكورين.

(المادة 7 من قانون الطيران المدني رقم 148 لعام 1974 المعدل)

وعلى المؤسسة التنسيق مع الجهات المحلية المختصة لوضع الضوابط والسياسات والتعليقات التي تراها ضرورية لحفظ الأمن بأجواء ومطارات الإقليم، وضمان سلامة الطائرات، والمساعدات الملاحة، ونظم الاتصالات والاستطلاع الجوي (الرادار)، ووفقاً للصلاحيات المخولة لها من سلطة الطيران المدني العراقي وسلطات الإقليم. (الفقرة سادس عشر من المادة 7 من قانون رقم 18 لعام 2008)

ومن محام المؤسسة التي حددها القانون تأمين المستلزمات الضرورية من الأجهزة، والمعدات، والمنظومات المتعلقة بأمن المطارات والطائرات، بما يتلائم مع القوانين والتعليقات الدولية والمحلية في تنفيذ النظم الخاصة بأمن المطارات والطائرات. (الفقرة تاسع عشر من المادة 7 من قانون رقم 18 لعام 2008)

وتقوم المؤسسة، بالاشتراك مع السلطات المختصة الأخرى، بمراقبة مدى الالتزام بالضوابط والتعليقات التي تضعها سلطة الطيران المدني العراقي، واتخاذ ما تراه ضرورياً لحفظ الأمن بالمطارات التابعة لها، وضمان سلامة الطائرات والمساعدات الملاحة، ولها في سبيل ذلك ان تقوم بالاتي:

أولاً. تقييد، أو منع دخول الأفراد إلى بعض المناطق في المطار.

ثانياً. التحقق من شخصية الأفراد، والمركبات التي تدخل المطار، ومراقبتهم، واستجواب أي شخص تشكك في أمره، وتفنيشه إذا ماتطلب الأمر ذلك.

ثالثاً. تفتيش أي راكب يشتبه في حمله أسلحة، أو مواد قابلة للاشتعال، أو أية مواد أخرى يمكن استعمالها في أي عمل من أعمال التخريب، أو العنف، أو التهديد أثناء الرحلة. (المادة 21 من قانون رقم 18 لعام 2008)

يلاحظ مما سبق، ومن خلال إجراء مقارنة ومقارنة بين قانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لعام (1974) المعدل والقانون رقم (18) لعام (2008) الخاص بتأسيس مؤسسة المطارات المدنية لإقليم كردستان - العراق، نجد أن قانون الإقليم قد أخذ بما جاء فيه القانون العراقي ليضمن التنسيق العالي بين سلطة الطيران المدني في العراق مع مؤسسة المطارات المدنية في الإقليم، وبما يحقق الهدف العام في الحفاظ على أمن وسلامة المطارات، ومنشآتها، والأفراد العاملين فيها، وكذلك الحفاظ على أمن الطائرات، وطواقمها الأرضية والجوية، وسلامة المسافرين، والأمتعة والبضائع، فضلاً عن حماية جميع المتعاملين في هذا المجال من أي تهديدات محتملة كان نوعها.

1. يجوز تفتيش البريد الجوي، أو الطرود المرسلة عن طريق الجو، إذا ما قام شك في احتواء أي منها على مواد قد تهدد سلامة الطائرة أثناء رحلتها.

2. لا يجوز نقل أي بريد جوي، أو طرود مرسلة عن طريق الجو، ما لم يكن قد تم استلامها وفقاً للإجراءات البريدية المقررة. (المادة 30 من قانون الطيران المدني رقم 148 لعام 1974 المعدل)

يتبين من هذا القانون إنّ المشرع العراقي قد اهتم بقضية أمن الطيران المدني في كل المحاور والمراحل، فوضع آليات لأمن المطارات والطائرات والأشخاص والأمتعة والبضائع وأطراف النقل، وحدد صلاحيات الجهات المتعاملة في هذا المضمار بالشكل الذي يحقق الهدف العام لأمن الطيران المدني، وبالشكل الذي يتطابق مع المعايير الدولية التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني.

3. 2. الفرع الثاني

موقف القوانين في إقليم كردستان - العراق من أمن الطيران المدني

لاقى شعب كردستان ومنذ تأسيس الدولة العراقية في عام (1921) ولغاية عام (1991) إساءة وسلب لحقوقه فيما يخص المجال الجوي من قبل الحكومة العراقية، وكان أكثرها تدميراً ما قامت به الحكومات العراقية المتعاقبة بعد (1958) والقوانين الجائرة التي صدرت عنها.

وبعد عام (1991)، وفي إطار التوجهات السياسية والاقتصادية للإقليم، ولكي تقوم سلطات الإقليم وعلى وجه سليم، كان لا بد من أن تبدأ العملية بتشريع قوانين خاصة بالإقليم فجاء القانون رقم (18) لعام (2008)، والذي بموجبه تم تأسيس مؤسسة المطارات المدنية لإقليم كردستان.

وتهدف المؤسسة إلى تولي مسؤولية جميع شؤون المطارات المدنية في الإقليم، وإدارتها، وتشغيلها، وتمييزها، ورفع مستوى النقل الجوي من النواحي الفنية، والتشغيلية، والاقتصادية، وتنظيم وإدارة الحركة الجوية العاملة على أرض، وفي أجواء، مطارات الإقليم، بما يؤمن تحقيق مستويات الأمن والسلامة، وفقاً للمعايير الدولية والمحلية. (المادة 6 من قانون رقم 18 لعام 2008)

ويكون من محام هذه المؤسسة تفتيش الطائرات، ومنعها من الطيران، أو حجز أية وثائق تتعلق بها، وفقاً لما تتطلبه الضرورات الأمنية، وسلامة الطائرة، ووفقاً للصلاحيات المخولة لها من سلطة الطيران المدني العراقي وسلطات الإقليم. (الفقرة خامس عشر من المادة 7 من قانون رقم 18 لعام 2008)

4. الحاجة

2. تبادل المعلومات والخبرات المتعلقة بأمن الطيران بين الهيئات الحكومية وشركات الطيران من خلال القنوات والأجهزة الرسمية المعنية.

3. عمل قاعدة بيانات لجمع وتحليل المعلومات الخاصة بالعناصر والجماعات والحركات والتنظيمات الإرهابية، ومتابعة مستجدات ظاهرة الإرهاب، والتجارب الناجمة في مواجهتها، وتحديث هذه المعلومات، وتزويد الأجهزة المختصة في الدول المتعاقدة بها، وذلك في حدود ما تسمح به القوانين والإجراءات الداخلية لكل دولة.

بعد البحث في منظومة أمن الطيران المدني وأبعادها الاستراتيجية تم التوصل إلى إن لأمن الطيران المدني دوره الحيوي في تعزيز صناعة النقل الجوي بشرط مواكبته لتطور المجتمع الدولي، ولقد توصلنا من خلال صفحات البحث إلى مجموعة من الاستنتاجات والمقترحات، وكما يأتي:

4.1 الاستنتاجات:

4. دعوة سلطة الطيران المدني العراقي ومؤسسة المطارات المدنية لإقليم كردستان - العراق لتكثيف حضورها في المنظمات الدولية والإقليمية ذات العلاقة، وإرسال المختصين بأمن الطيران للمشاركة وتبادل الخبرات في مجال أمن الطيران.

1. إن المفهوم الشامل لأمن الطيران على أعلى مستوى يقتضي الإلمام الكامل بجميع إجراءات وتعليمات السلامة المعمول بها في جميع تخصصات الطيران المدني.

2. إن سياسة الحكومات في مجال أمن الطيران لم تولي الاهتمام الكبير للبيئة الداخلية للمطار، مثلاً اهتمت بأمن الطائرة وهي في الجو بينما ان العملية متكاملة لتحقيق طيران أمن.

المصادر

المعجم والقواميس:

1. معجم لسان العرب، (2005)، مطبعة إحياء التراث العربي، بيروت، لبنان.
1. ابن منظور، (2005)، لسان العرب، دار صادر.
2. بري، د. محمود مختار، ود. عمر فؤاد عمر، (2003)، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر.
3. البنداري، د. مصطفى، (2006)، قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة، الطبعة الأولى، مطبوعات الشارقة.
4. الدباح، د. عيسى، (2003)، موسوعة القانون الدولي العام، المجلد الثاني، دار الشروق، عمان.
5. عبد الرزاق، د. رعد سامي، (2008)، العولمة والتنمية البشرية المستدامة في الوطن العربي، دار دجلة للطباعة، بغداد، العراق.
6. غنام، د. شريف، (2009)، قانون الطيران لدولة الإمارات العربية المتحدة مقارنة بالاتفاقيات الدولية الحديثة، الطبعة الأولى، مطبعة الفجيرة الوطنية، الإمارات العربية المتحدة.
7. محمود، خالد وليد، (2012)، آفاق الأمن الإسرائيلي: الواقع والمستقبل، مركز الزيتونة للدراسات والاستشارات، بيروت.
8. متولي، د. رجب عبد المنعم، (2002)، الإرهاب الدولي واختطاف الطائرات في ضوء القانون الدولي المعاصر، دار المعارف، الإسكندرية، مصر.

البحوث والرسائل الجامعية:

1. حميد، د. هالة خالد، من (19-17/كانون الأول/2002)، الإرهاب الدولي الجديد ودوره في تنفيذ الاستراتيجية الأمريكية بعيدة المدى، مركز الدراسات الدولية، المؤتمر السنوي السابع عشر، للفترة.
2. الشيت، فاطمة حسن، (1982)، الطيران المدني العربي والقانون الدولي العام، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة إلى كلية القانون والسياسة في جامعة بغداد.

3. كانت لأحداث (11/أيلول/2001) دوراً كبيراً في توجيه انتباه الدول إلى مفاهيم جديدة عن أمن الطيران.
4. يعد أخذ التشريعات العراقية بالمعايير الدولية لأمن الطيران، والتي وردت في الاتفاقيات الدولية، لا سيما اتفاقية شيكاغو المنظمة الدولية للطيران المدني (1944) فضلاً عن الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو لعام (1970)، معياراً لنجاعة التشريع واستيعابه للمطالب العالمية في هذا المجال.
5. يعد قانون الطيران المدني العراقي بالرقم (148) لعام (1974) المعدل، قانوناً فاعلاً، وأحاط بجميع جوانب الطيران المدني، تبعاً لتضمينه نصوصاً من الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني.
6. جاء قانون رقم (18) لعام (2008) متوافقاً مع القانون الاتحادي العراقي بالرقم (148) لعام (1974) المعدل، ويعد قانوناً متميزاً لتوافقه مع نصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران المدني.

4.2 المقترحات:

1. دعم التنسيق والتعاون بين سلطة الطيران المدني العراقي ومؤسسة المطارات المدنية لإقليم كردستان - العراق في ما يتعلق بالتدريب في مجال أمن الطيران، والاستفادة من مراكز التدريب المعتمدة بالمنطقة وبرنامج التدريب الصادر من منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) المعروف بـ (STP123)، لتحقيق الأهداف المشتركة وتشكيل فرق العمل المشتركة حسب ما تقتضيه الحاجة.

3. كول، معروف عمر، وجمال كريم الجاف، (2011)، التنظيم القانوني للمجال الجوي لإقليم كردستان، مجلة جامعة دهوك، العدد2، المجلد14.
4. علي، سميتة أمين، ومنلة عمر عبد الرحمن، (2010)، إدارة السلامة البيئية والتشغيلية في المطارات، بحث مقدّم إلى المنشأة العامة لطيران المدني في وزارة النقل العراقية.
7. اتفاقية طوكيو لعام (1963).
8. الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو (1970).
9. اتفاقية لاهاي لعام (1970).
10. اتفاقية مونتريال لعام (1971).

مواقع شبكة الإنترنت:

1. الهذيلي، ممدوح علي، أهمية الاتفاقيات الدولية الامنية في تعزيز أمن النقل الجوي وتوحيد إجراءاته

<http://mylawyer1.com/new/?p=202>

المصادر باللغة الاجنبية:

1. C. BEROWZK1، LE Dveloppement Progressif Du Droit Aerien، R.C.A.D.I.، 1991، III vol3، p194 *Ian Brownlin، Principles Of Public International Law ،Oxford، 7.Ed. 2008*

الهوامش

- (1) حول نص الاتفاقية، والاتفاقيات الأخرى، الخاصة بالمجال الجوي والنضاء الخارجي أنظر: د. عيسى الدباح، موسوعة القانون الدولي العام، المجلد الثاني، دار الشروق، عمان، 2003، ص359.
- (2) C. BEROWZK1، LE Dveloppement Progressif Du Droit Aerien، R.C.A.D.I.، 1991، III vol3، p194.

التقارير:

1. تقارير صادرة عن مطار بغداد الدولي للفترة من (1980-1990).
2. تقرير الهيئة العربية للطيران المدني العربي في الاجتاع السادس والعشرون للجنة النقل الجوي التي عقدت في الرباط للفترة من (15-3/أبريل/2010).
3. تقرير عن اعمال الدورة الثالثة عشر للجمعية العامة الصادر عن الهيئة العربية للطيران للفترة من (15-14/نيسان/2010).

القوانين والاتفاقيات الدولية:

1. اتفاقية شيكاغو الصادرة عن المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) لعام (1944).
2. قانون الطيران المدني رقم (148) لعام (1974) المعدل.
3. قانون رقم (18) لعام (2008)، قانون تأسيس مؤسسة المطارات المدنية لإقليم كردستان - العراق.
4. اتفاقية باريس (1919).
5. اتفاقية هافانا، التي عقدت عام (1928).
6. مجموعة القوانين واللائحة الصادرة في العراق عن الطيران المدني لعام (1947).