

## منظمة الطيران المدني الدولي

### الجمعية العمومية - الدورة الخامسة والثلاثون

البند ١٤ : مفهوم إجراءات أمن الطيران في التشريع الدولي

#### ورقة عمل مقدمة من أعضاء الهيئة العربية للطيران المدني\*

##### ملخص

تتناول هذه الورقة مفهوم إجراءات أمن الطيران المدني الدولي وفق أسس ومبادئ  
الشرعية الدولية.  
يرد الاجراء المعروض على الجمعية العمومية في الفقرة ٦ .

#### ١ - تمهيد

- ١-١ لقد وضع مجتمع الطيران المدني الدولي من خلال الايكاو ومنذ بداية الستينات العديد من الأحكام والقواعد لمواجهة ظاهرة أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي، وذلك من خلال اتفاقيات أمن الطيران المعروفة
- ٢-١ اعتمد مجلس الايكاو في ٢٢ مارس ١٩٧٤ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها دوليا في مجال الأمن وأطلق عليها الملحق السابع عشر، وذلك طبقا لأحكام المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤).
- ٣-١ فرض مجلس الايكاو إجراءات أمنية إضافية وإدخال تعديلات جديدة على الملحق السابع عشر بهدف رفع مستوى أمن الطيران المدني الدولي بعد أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١، عندما استخدم الطيران المدني كسلاح تدمير شامل، وهذا أدى إلى تشديد إجراءات أمن الطيران في بعض الدول حتى ولو تعارض ذلك مع مصلحة الراكب الجوي وأسس ومبادئ تشريعات الطيران المدني الدولي الصادرة في هذا الخصوص والسؤال المطروح هو: الى أي مدى وصل المشروع الدولي في وضع الأسس القانونية والمبادئ الدولية المتعلقة بإجراءات أمن الطيران المدني الدولي؟

\* المملكة الأردنية الهاشمية - الإمارات العربية المتحدة - مملكة البحرين - الجمهورية التونسية - المملكة العربية السعودية - جمهورية السودان - الجمهورية العربية السورية - سلطنة عُمان - جمهورية العراق - فلسطين - دولة قطر - الجمهورية اللبنانية - الجماهيرية العربية الليبية - جمهورية مصر العربية - المملكة المغربية - الجمهورية اليمنية.

## ٢- الأسس القانونية

### ١-٢ أولاً: الاتفاقيات الدولية

٢-٢ قام المشرع الدولي بوضع وثائق دولية لإلزام الدول بأن تتبنى إجراءات ملائمة لمواجهة ظاهرة أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني الدولي، حيث وضع المشرع الدولي العديد من الضوابط والأحكام للتعامل مع هذه الظاهرة والحد منها فكانت اتفاقية طوكيو عام ١٩٦٣ ولاهاي عام ١٩٧٠ واتفاقيات مونتريال لسنوات ١٩٧١/١٩٨٨/١٩٩١ وهذا دليل واضح على تفهم المشرع الدولي على خطورة هذه المشكلة منذ بداية الستينات.

٣-٢ لقد حددت هذه الاتفاقيات الوضع القانوني للجريمة وسلطات قائد الطائرة والالتزامات الملقاة على عاتق الدول، وبالرغم أن الاتفاقيات الدولية المذكورة قد عالجت النظام القانوني للجريمة إلا أنها لم تتعرض من قريب أو بعيد على التشديد في الإجراءات الأمنية بقدر ما هي ركزت على الشدة في العقاب على الجاني مع مراعاة دائماً مصلحة الراكب الجوي بعض النظر عن جنسيته وعقيدته أو لونه، وحيث أن الدول تعرب دائماً عن قلقها العميق إزاء الأفعال الإرهابية التي ترمي إلى تدمير النقل الجوي والنيل منه، مما جعل العديد من الدول تتأشد الايكاو بضرورة البحث في الحد من هذه الظاهرة المشينة واتخاذ التدابير الدولية اللازمة للقضاء عليها وبذل الجهود من أجل تأمين أمن وسلامة الملاحة الجوية الدولية فقد تمخضت هذه الجهود باعتماد مجلس الايكاو القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها دولياً في مجال أمن الطيران، والتي يجب على الدول المتعاقدة أن تتقيد بها وذلك كحد أدنى.

### ٣- القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها

#### ١-٣ المفهوم:

لمواجهة الأفعال غير المشروعة والمتكررة ضد الطيران المدني، اعتمد مجلس الايكاو بتاريخ ٢٢ مارس ١٩٧٤ وفقاً لأحكام المادة ٣٧ من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها بشأن أمن الطيران أطلق عليها الملحق السابع عشر للاتفاقية، كما أصدرت الايكاو دليل لأمن الطيران يتضمن الجوانب التفصيلية والتطبيقية لهذه القواعد والتوصيات، التي يعتبر تطبيقها بشكل موحد على المستوى العالمي ضرورياً لسلامة النقل الجوي الدولي.

#### ٢-٣ الأهداف:

أصدرت الايكاو إلى حد الآن في حدود تسعون (٩٠) قاعدة قياسية لتنظيم أمن الطيران المدني الدولي، وذلك بهدف تأمين سلامة الركاب والطاقم والعاملين الأرضيين والجمهور من أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني وهذا ما تنص عليه القياسية ١-٢-١-١ بالملحق السابع عشر والذي نلاحظ من خلالها الاهتمام بالراكب الجوي وتأمين سلامة وكفاءة وانتظام النقل الجوي، وهذا ما تؤكده القاعدة القياسية ٢-١-٢ والتي تنص "بأن تضع الدول وتنفذ اللوائح والإجراءات اللازمة لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير مشروع مع مراعاة سلامة وانتظام وكفاءة الرحلات الجوية" وتستنتج من ذلك اقتران الإجراءات الأمنية بمصلحة الطيران المدني.

### ٣-٣ مجالات التطبيق:

يمكن حصر مجالات تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها دولياً في أمن الطيران في المجالات التالية:

- (أ) على مستوى الدولة وتشمل:
- إعداد وتنفيذ برنامج وطني مكتوب لأمن الطيران.
  - إنشاء لجنة وطنية لأمن الطيران.
  - إنشاء كيان لسلطة أمن الطيران.
- (ب) على مستوى القطاعات الخدمية في مجال الطيران المدني: وهي تشمل إجراءات أمن المطارات وشركات الطيران وإجراءات الأمن الوقائية، إضافة إلى مجالات أخرى تشمل التدريب - التعاون الدولي - التجهيزات - التمويل.

٤-٣ إن الهدف من هذه الإجراءات هو منع أفعال التدخل غير المشروع في مجال الطيران المدني الدولي وخاصة منع إدخال الأسلحة والمتفجرات أو أي أجهزة خطرة أخرى يمكن استعمالها في ارتكاب أحد أفعال التدخل غير المشروع (قاعدة قياسية ٤-١) وعلى الدول أن تضع الإجراءات اللازمة لحماية الطائرات عندما توجد أسباب قوية تعرضها لأفعال التدخل غير المشروع قاعدة قياسية (١-١-٥).

٥-٣ إن المقصود هنا هو البحث في إيجاد الوسائل الفعالة لضمان الامتثال لهذه القواعد والتوصيات ولتحقيق ذلك قد يتطلب الأمر إدخال مفهوم الترخيص في برنامج أمن الطيران وليكون هناك مفتشي أمن الطيران ودليل المفتش ومنح الإجازات لأفراد أمن الطيران وتحديد معايير اختيارهم وكيفية تأهيلهم، وهذا قد يقودنا بضرورة إدماج قواعد أمن الطيران من ضمن متطلبات الحصول على شهادتي التشغيل للمطارات وشركات الطيران.

### ٤- مبادئ إجراءات أمن الطيران في التشريع الدولي

١-٤ اعتمد مجلس الايكاو للمرة الأولى القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها دولياً والخاصة بالتسهيلات في ٢٥ مارس ١٩٤٩ وذلك عملاً بأحكام المادة ٣٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤) وأطلق عليها الملحق التاسع للاتفاقية، وقد تكون المبالغة في التشديد في رفع مستوى إجراءات أمن الطيران لدى بعض الدول مدعاة للقلق والإزعاج للركاب الجوي. ولقد عززت المادة ٢٢ من الاتفاقية الدولية للطيران المدني السياسات الخاصة بتنفيذ الدول القواعد والتوصيات المتعلقة بالتسهيلات وتعتبر هذه المادة عن الالتزام الذي قبلت به كل دولة متعاقدة بأن تتخذ كل التدابير العملية لتسهيل سلامة الطائرات وتجنب كل تأخير لا داعي له للطائرات أو لطاقمها أو ركابها أو حمولتها.

٢-٤ تناولت اتفاقيات أمن الطيران موضوع التسهيلات حيث تنص الفقرة الأخيرة من المادة "١٧" من اتفاقية طوكيو لسنة ١٩٦٣ "بأن تتحاشى الدول عند قيامها بتلك الإجراءات أي تأخير لا ضرورة له بالنسبة للطائرة أو الركاب أو أعضاء الطاقم أو البضائع"، كما أخذت اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ نفس المبدأ حيث تنص المادة التاسعة من الاتفاقية "بأن تقوم الدول المتعاقدة التي تتواجد فيها الطائرة أو ركابها أو طاقمها بتسهيل مواصلة الركاب والطائرة والطاقم لرحلتهم في أقرب وقت ممكن وتقوم دونما تأخير بإعادة الطائرة وبما فيها من بضائع للأشخاص الذين يحق لهم امتلاكها كما تؤكد المادة العاشرة من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٧١ مبدأ التسهيلات في النقل الجوي حيث تنص بأن تقوم الدول بتسهيل استمرار الرحلة في أقرب وقت ممكن".

٣-٤ لقد وضعت الايكاو العديد من الأحكام والقواعد بشأن تنظيم موضوع التسهيلات في مجال الطيران المدني ونذكر من ذلك ما تنص عليه القاعدة ٨ - ١٧ "بأنه يجب على كل دولة متعاقدة أن تضع برنامجا وطنيا لتسهيلات النقل الجوي" والهدف من هذا البرنامج حسب القاعدة ٨-١٨ هو اتخاذ التدابير العملية لتسهيل حركة الطائرة وأعضاء الطاقم والركاب والبضائع والبريد والقضاء على العقبات والتأخيرات التي لا داعي لها" وحسب مقتضى الحال فإنه يمكن تشكيل لجانا وطنية لتسهيلات المطارات قاعدة قياسية رقم ٨-١٩" وذلك لمتابعة تنفيذ القاعدة القياسية ٢-١ والتي تنص "بأنه يجب على الدول أن تتخذ الترتيبات بتطبيق إجراءات التخليص على الطائرات بما في ذلك الإجراءات الأمنية على نحو يكفل المحافظة على ميزة السرعة التي تتسم بها النقل الجوي.

٤-٤ تناول الملحق السابع عشر موضوع التسهيلات بنفس المفهوم المذكور حيث تنص القاعدة رقم ٢-١-٢ "بأنه على كل دولة أن تنفذ الإجراءات الأمنية اللازمة لحماية الطيران المدني مع مراعاة سلامة وانتظام وكفاءة الرحلات الجوية وهذا ما تناولته التوصية رقم ٢-٢ بشأن الأمن والتسهيلات بشكل واضح بالملحق السابع عشر بأنه ينبغي لكل دولة أن تضع الإجراءات الأمنية على النحو الذي يسبب أدنى تدخل أو تأخير في أنشطة الطيران المدني الدولي شرط عدم الماس بفاعلية هذه الإجراءات".

٥-٤ من هنا نستنتج أن المبالغة في رفع مستوى إجراءات أمن الطيران لدى بعض الدول قد يكون مدعاة للقلق من حيث إمكانية تعارضها مع مصالح وتسهيلات الطيران المدني والمنصوص عليها في التشريعات الدولية النافذة والوارد ذكرها.

## ٥ - عدم التمييز

١-٥ إن مبادئ وأهداف اتفاقية شيكاغو تجعل من الواضح أن دور الايكاو والمجتمع الدولي النظر في جريمة التدخل غير المشروع في الطيران المدني مصطلح عام لنشاط إجرامي لا يقتصر على نوع معين من الناس أو فئة معينة وأن لا يحسب على جنسية معينة من البشر. لقد أدانت الدورة ٣٣ للايكاو بشدة جميع أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني بغض النظر عن مكان ارتكابها وهوية مرتكبيها وأسباب ارتكابها، وبالتالي انطلقت الخطة العالمية لتدقيق أمن الطيران وفرض قواعد دولية صارمة في مجال أمن الطيران، وهذا يعني شمولية هذه الظاهرة الإجرامية التي لا تقتصر على فرد معين أو عرف معين أو عقيدة دينية معينة.

٢-٥ إن التصنيف العرفي والديني والعنصري في إجراءات أمن الطيران قد يتنافى مع غايات وأهداف الايكاو وعلى ما تنص عليه المادة ٤٤ من اتفاقية شيكاغو وخاصة الفقرة "ز" منها التي تدعو إلى تجنب التمييز بين الدول المتعاقدة وعلى ما تنص عليه الفقرة "و" (بأنه يتطلب ضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة الاستثمار مؤسسات النقل الجوي. وتلبية احتياجات شعوب العالم إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد.

٣-٥ إن ظاهرة التمييز مرفوضة دوليا بجميع أشكالها وأساليبها وهذا ما أقره المؤتمر العالمي ضد العنصرية والتمييز العنصري المنعقد في ديربان بجنوب أفريقيا خلال الفترة من ٨/٣١ - ٢٠٠٤/٩/٧ والذي توج باتفاق دولي بخصوص القضاء على جميع أشكال التمييز العنصري والتعصب. وحيث أنه عقب أحداث ١١ سبتمبر كثفت بعض الدول إجراءاتها للكشف الأمني الدقيق بما في ذلك الفحص المادي والالكتروني للركاب وأمتعتهم ولو أن هذا مطلوب أحيانا إلا أنه لا يجب أن يقوم هذا الكشف على أساس انتقائي للركاب.

٤-٥ في هذا السياق يصبح من الضروري استرعاء الانتباه إلى ممارسات التصنيف العرفي والديني خلال عمليات الطيران المدني في المطارات عند المغادرة والوصول وهي ممارسات غير مقبولة تتنافى مع المبادئ والتشريعات الدولية النافذة.

٥-٥ من هنا نستنتج أن موضوع التسهيلات وعدم التمييز في عمليات الطيران المدني تعتبر من المبادئ الدولية التي أقرها القانون الدولي. الأمر الذي يتطلب مراعاتها عند تطبيق إجراءات أمن الطيران المدني الدولي.

## ٦- الإجراءات المعروض على الجمعية العمومية

١-٦ يرجى من الجمعية العمومية إقرار التوصيات التالية:

(أ) العمل على إدراج مفهوم التسهيلات في مجال أمن الطيران طبقاً لأحكام الملحق التاسع والسابع عشر لاتفاقية شيكاغو (١٩٤٤).

(ب) إدخال شرط الامتثال للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها دولياً في مجال أمن الطيران من ضمن متطلبات الحصول على شهادتي التشغيل للمطارات وشركات الطيران.

(ج) اعتماد نظام منح الإجازات "التراخيص" لبعض موظفي أمن الطيران طبقاً لأحكام القاعدة القياسية (٣-٤-٣) والعمل على استحداث وظيفة مفتش أمن الطيران ودليل المفتش وضع معايير معينة لهذه الوظيفة.

(د) التشدد في إجراءات أمن الطيران لا يجب أن يكون على حساب مصلحة الراكب الجوي، والتمسك بمبدأ زيادة الأمن وتقليص الازدحام في المطارات يتطلب اقتناء التجهيزات والتقنيات الأمنية الحديثة في أنها إجراءات تدقيق هوية الراكب بدون تأخير.

(هـ) التأكيد على التزام الدول المتعاقدة بمبدأ عدم التمييز في عمليات الطيران المدني الدولي وفقاً للتشريعات الدولية النافذة.

— انتهى —