



إجراءات الضبط الإداري الأمني في المطارات المدنية The Security administrative control procedures in Civil Airports

مصطفى علي حمير العامري أ.و. سلمى طلال عبر الحمير

كلية الحقوق — جامعة (النهرين)

الملخص

ان المطارات المدنية تعدّ من المرافق الإدارية المهمة في الدولة، وتتمتع بالكثير من المزايا التي تجعل مهمة حمايتها من الناحية الأمنية وحفظ النظام العام فيها، من أهم الواجبات الملقة على عاتق الدولة، فضلاً عن أن أمن المطارات، لا يقتصر عن أمن الدولة التي توجد فيها بل لها تأثير على أمن الدول الأخرى في مختلف أرجاء العالم، ولهذا الغرض أهتم المجتمع الدولي بأمن المطارات وعقد الاتفاقيات التي تسعى الى حماية امنها عبر فرض مجموعة من الإجراءات الأمنية في شكل قواعد القياسية والتوصيات والارشادات، وهذه الإجراءات في حالة تطور مستمر لمواجهة المخاطر التي تهدد المطارات، ولم تقم تلك الاتفاقيات بفرض الإجراءات الامنية فقط وانما أيضا تناولت بالتنظيم الجهات التي تقوم بتنفيذها سواء من ناحية التنفيذ او التقييم، وتقوم الدول بترجمة تلك الإجراءات في تشريعاتها الداخلية التي تتعلق بالمطارات المدنية والطيران المدني، وتتنوع هذه الإجراءات الامنية ونطاقها، فقسم منها ما يتعلق بالمسافرين قصدين المطارات بمختلف فئاتهم، ومنها ما يتعلق بالسلع والبريد.

Civil airports are among the important administrative facilities in the state, and they enjoy many advantages that make the task of protecting them in terms of security and maintaining public order in them, one of the most important duties entrusted to the state, in addition to that the security of airports is not limited to the security of the state in which they are located, but It has an impact on the security of other countries in various parts of the world, and for this purpose the international community is concerned with the security of airports and the conclusion of agreements that seek to protect its security by imposing a set of security measures in the form of standard rules, recommendations and



guidelines, and these procedures are in a state of continuous development to face the risks that threaten airports, These agreements did not only impose security measures, but also dealt with the regulation of the parties that implement them, whether in terms of implementation or evaluation, and countries translate these procedures in their internal legislation related to civil airports and civil aviation, and these security measures vary and their scope, and some of them are related to intentional travelers Airports of various categories, including those related to goods and mail.

المقدمة :-

تعدّ المطارات المدنية منشآت حيوية تعمل مختلف دول العالم على تأمينها من مختلف المخاطر التي تتعرض لها وفي مقدمتها المخاطر الأمنية بأنواعها المختلفة، فضلاً عن إنها العامود الفقري في صناعة الطيران المدني من دونها لا يوجد طيران مدني ومن هنا تبرز أهمية الاهتمام بالمطارات الحرص علي سلامتها وأمنها من الدول، إذ تقوم الدول برسم الاستراتيجيات والخطط، وتنشأ المؤسسات والوزارات، ولأجل ذلك نظم التشريعات الدولية والوطنية موضوع الضبط الأمني في المطار المدني وأهتمت به بشكل كبير ولعل التعديلات والتحديثات الكثيرة هي من ابرز مظاهر هذا الاهتمام، إذ تناولت اتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤ وملحقها السابع عشر وتحديثاته المستمرة وكذلك البرامج والأدلة الصادرة بموجب الملحق السابع عشر وأهمها دليل امن الطيران الدولي إجراءات الضبط الأمني في المطارات المدنية وكان تناولها لهذه الإجراءات بشكل مفصل ودقيق ، حيث تنوعات تلك النصوص بين قاعدة قياسية ملزمة للدولة العضو ولا يجوز لها مخالفتها، وتوصية الى الدولة العضو من اجل تكيف تشريعاتها والاحذ بها لأهميتها في موضوع الضبط الأمني في المطارات المدنية، فضلاً عن قدر كبير من الارشادات لأهمية موضوع الضبط الأمني، وقد اخذ قانون الطيران المدني العراقي رقم الى ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل بهذه الإجراءات إضافة الى تعليمات الأمن الصادرة من سلطة الطيران المدني العراقي رقم (١٧) لسنة ٢٠١٦.

تبرز أهمية البحث في موضوع إجراءات الضبط الأمني في المطارات المدنية في الكثير من الجوانب أهمها:

أهميته من الناحية القانونية: لا يوجد نظام قانوني محدد ومستقر يحكم الإجراءات الضبطية في المطارات المدنية وذلك لارتباطه باتفاقيات دولية دائمة التطور والتعديل، وهذا في حد ذاته دافع من اجل دراسة هذا الموضوع وتسليط الضوء عليها.

ذاتية الموضوع: يتمتع موضوع إجراءات الضبط الإداري الأمني في المطارات المدنية بذاتية تجعله يختلف عن باقي إجراءات الضبط الإداري، وتتضح هذه الذاتية بأربعة مظاهر، اولها أن المطارات المدنية الدولية تعدّ نقطة اتصال مع العالم الخارجي وعليه تعدّ من المنافذ الحدودية للدولة ما يجعلها تختلف عن باقي المرافق الإدارية في الدولة، وثاني مظهر يرتب بوصفه نتيجة طبيعية للمظهر الأول من خلال شدة هذه الإجراءات



الضبطية الامنية وتعقيدها بشكل يتخلف عن باقي الإجراءات الضبطية المفروضة في المرافق الإدارية التابعة للدولة، فتظهر الدولة فيها بعدّها سلطة عامة وتفرض الكثير من القيود على حقوق الافراد لدرجة كبيرة جداً، اما المظهر الثالث فيتمثل بسرعة تطور التحديات والمخاطر التي تواجه المطارات المدنية ومن ثم لابد لهذه الإجراءات مواكبتها لتوفير الحماية للمطارات الأمنية ، والمظهر الأخير يتمثل بان سلطة الدولة في فرض إجراءات الضبط الأمني في المطارات المدنية ليست مطلقة وانما مقيدة بموجب الاتفاقيات الدولية وكذلك خاضعة لأشراف والرقابة من المنظمات الدولية سواء العالمية كمنظمة الطيران المدني الدولية او الإقليمية كالمنظمة الاوربية لسلامة الملاحة الجوية وذلك لأهمية موضوع الطيران المدني على الصعيد الدولية على مختلف الجوانب سواء الأمنية او سلامة الملاحة الجوية العالمية ، فضلاً عن طبيعة قطاع الطيران المدني الذي يتميز بسرعة الوصول الى دول عديدة والاحتكاك مع العديد من الجنسيات مما يقتضي فرض تلك الإجراءات من هذه المنظمات .

أما فيما يخص إشكالية البحث فهي تتمثل في كيفية الوقوف على ذاتية الإجراءات الخاصة بالضبط الأمني في المطارات المدنية ومقدار اختلافها عن سائر الإجراءات الضبطية الأخرى؟ والوقوف على أهمية تلك الإجراءات فيما يتعلق بالمطارات المدنية؟ ومقدار ضرورتها؟ وفي الوقت نفسه معرفة مدى التزام جمهورية العراق باتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ وملاحقها التي نصت على هذه الإجراءات ونظمتها على وفق أن جمهورية العراق قد صادقت على هذه الاتفاقية الدولية وانضمت اليها بموجب القانون رقم ٦ لسنة ١٩٤٧؟

وسوف تناول موضوع إجراءات الضبط الأمني في مطلبين ، يتناول المطلب الأول مفهوم الضبط الأمني والسلطة المختصة به ، أما المطلب الثاني فيتناول إجراءات الإدارة بموجب الضبط الأمني في المطارات المدنية، ثم نختم البحث بمجموعة من الاستنتاجات والمقترحات .

المطلب الأول: مفهوم الضبط الأمني في المطار المدني والسلطة المختصة بها

تؤثر الوقائع الأمنية بشكل كبير في الطيران المدني، ولا سيما عندما تؤدي هذه الوقائع إلى إصابات وخسائر في الارواح، فهي تؤثر في ثقة الركاب في السفر الجوي وتعطل حركة السفر والتجارة. وتسعى الدول من خلال ضمان أمن شبكة الطيران إلى المساعدة في إرساء ثقة الجمهور في شبكتها الجوية وتوفير قاعدة صلبة تبنى عليها التجارة والسياحة على الصعيد العالمي، إذ يوفر النقل الجوي الامن القدرة على الوصل في مختلف مجالات التجارة والسياحة والروابط السياسية والثقافية بين الدول. ومن المتوقع أن تصل حركة المسافرين الجوية سنوياً على الصعيد الدولي إلى ٦ مليارات راكب بحلول عام ٢٠٣٠ علماً بأنها تبلغ حالياً حوالي ٣.٣ مليار راكب سنوياً ، في حين أنه من المتوقع أن تزداد حركة الشحن الجوي من حوالي ٥٠ مليون طن حالياً إلى ١٢٥



مليون طن^١. وأن المحافظة على الحركة الجوية بشكل آمن واستيعاب الزيادة المستقبلية فيها يحتاج إلى إطار تخطيطي على الصعيد الدولي والاقليمي والوطني لمختلف مجالات الطيران المدني وفي مقدمة تلك المجالات التي تحتاج الى تخطيط وتنظيم هو أمن المطارات المدنية سواء من الناحية توفير الأمن لمنشآت المطارات المدنية ومواجهة مختلف المخاطر التي تتعرض لها أو من ناحية مواجهة الجرائم الكمركية لحماية اقتصاد الدولة، وتقوم الدول باتخاذ مجموعة من الإجراءات لتحقيق هذا الغرض، وتعدّ الإجراءات الضبطية الإجراءات الرئيسية التي تعتمد عليها الدول لتحقيق الغرض المتقدم من أجل توفير الحماية الإدارية الوقائية للمطارات المدنية والنظام العام في الدولة وذلك من خلال تشريع مجموعة من القوانين والتعليمات تنص على فرض تلك الإجراءات، بما أن الطيران المدني يعدّ نشاطاً عالمياً فإنه محكوم بقوانين ولوائح موحدة تصدر من المنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو) ويحق لأي دولة أن تضع من القوانين الوطنية واللوائح ما تنظم به طيرانها المدني شريطة أن تكون مستمدة من قوانين المنظمة الدولية للطيران ولا يتعارض معها، وسوف نتناول في هذا المطلب مفهوم الضبط الأمني في المطار المدني والسلطات المختصة بها على النحو الآتي:-

الفرع الأول:- مفهوم الضبط الأمني في المطارات المدنية

الفرع الثاني :- السلطة المختصة بالضبط الأمني في المطارات المدنية

الفرع الأول: مفهوم الضبط الأمني في المطارات المدنية

الامن يعني الشعور بالطمأنينة والهدوء والسلامة العامة والقدرة على مواجهة الاحداث و الطوارئ دون اضطراب، وعليه فإن الامن لا ينحصر معناه في الجانب المادي او الفردي الذي يتعلق بسلامة الجسد والمال، وإنما له معنى أوسع ليشمل الامن النفسي لجميع افراد المجتمع، ويعرف الضبط الأمني بشكل عام بأنه "مجموعة من التدابير التي تتخذها سلطة ما للوقاية من احتمال ارتكاب جريمة تخل بأمن المجتمع مستقبلاً والحيلولة كذلك دون ارتكاب جرائم جديدة"^٢، وتتسع هذه التدابير وتشمل الوقاية من أنواع الجرائم كافة وفي مختلف الأماكن، منها الجرائم التي ترتكب في المطارات المدنية.

والأمن المقصود بالمحافظة عليه بواسطة وسائل الضبط الإداري هو الأمن العام والذي يعني ان تكون إجراءات الإدارة لحماية الأرواح والأموال عامة تشمل الجمهور

^١:- تنظر، الخطة العالمية لأمن الطيران ، نوفمبر ٢٠١٧، منشورة على الموقع الرسمي لمنظمة الطيران المدني الدولية (الايكاو) في شبكة الانترنت بصيغة pdf ، ص ٢.

^٢:- ينظر، إبراهيم بن عويض العتيبي ، الامن في عهد الملك عبد العزيز تطويره واثاره ، مطبوعات مكتبة الملك عبد العزيز العامة ، الرياض ، السعودية ، ١٩٩٦، ص ٥.

^٣:- ينظر، الدكتور داود عبد الرزاق الباز ، تدابير حماية الامن العام في اطار الطبيعة الوقائية للضبط الإداري بين الشريعة والقانون، بحث منشور في المجلة العربية للدراسات الأمنية ، جامعة نايف للعلوم الأمنية، المجلد ١٨، العدد ٣٥، ٢٠٠٣، ص ٧٥.



أو عدد غير محدد من الافراد^١. وهذا يعني أن إجراءات الضبط الامني تشمل مختلف المرافق الإدارية الموجودة في أراضي الدولة ومنها المطارات المدنية وتهدف الى المحافظة على الأرواح والأموال المتواجدة فيها.

وقد تنامت ظاهرة الجرائم الموجهة ضد المطارات المدنية من خلال تطور أفكار المجرمين الذين ظلوا في كل يوم يبتكرون الجديد من الأساليب والحيل التي تمكنهم من تنفيذ مخططاتهم ، حتى أصبحت الجرائم التي تستهدف أمن المطارات المدنية من أخطر جرائم الإرهاب الدولي ، الأمر الذي فرض على المجتمع الدولي ممثلاً في المنظمة الدولية للطيران المدني أن تسعى لبذل المزيد من الجهود، وأن تضع القواعد القياسية والتوصيات والارشادات ما يمكن من حفظ سلامة وأمن المطار المدني. وصدرت بذلك العديد من الاتفاقيات الدولية والملاحق لحماية أمن المطار المدني ، وتقرض هذه الاتفاقيات مجموعة من الالتزامات على الدول الأعضاء لابد من التقيد بها ومن هنا يأتي دور الضبط الإداري لحماية المطارات المدنية من الجرائم التي ترتكب فيها إلا أن سلطة الدولة في فرض إجراءات الضبط الأمنية لحماية المطارات المدنية غير مطلقة وانما مقيدة بالقواعد الدولية التي تنظم هذا الجانب ، ويرجع سبب ذلك لاعتبارات عديدة ولعل أهمها أن المطار الدولي مرفق اداري ذو أهمية دولية لا تقتصر أهميته المحافظة على أمنه على الدولة صاحبة الأرض وانما تتعدى أهمية للدول أخرى، على وفق أن المطار المدني سواء أكان مطار الانطلاق أم العبور أم الوصول من الممكن يعدّ وسيلة لارتكاب جريمة تؤثر في أمن الدول الأخرى سواء.

وعرّف أمن الطيران المدني الذي يشكل أمن المطار جزء منه بواسطة الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو الدولية ١٩٤٤ الذي يعرف بملحق الأمن وذلك في الفصل الأول الخاص بالتعاريف بأنه "حماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع ، وتحقيق ذلك بتوليفة من الاجراءات والموارد المادية والبشرية"^٢، وأن أفعال التدخل غير المشروع التي أشار اليها التعريف من الممكن أن ترتكب في المطارات المدنية، اما

^١:- ينظر، الدكتور محمد محمد بدران ، الطبيعة الخاصة للضبط الإداري والاثار القانونية المترتبة عليها ، دراسة في القانونين (المصري، الفرنسي)، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٩ ، ص ١١٦.

^٢:- هناك العديد من الاتفاقيات الدولية المعنية بأمن الطيران المدني فضلاً عن اتفاقية شيكاغو التي تشكل الاطار الاساسي لتنظيم شؤون الطيران المدني في العالم ومن هذه الاتفاقيات:- اتفاقية الجرائم والافعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ ، اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات اتفاقية لاهاي ١٩٧٠ ، اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة ضد الطيران المدني اتفاقية مونتريال ١٩٧١ ، بروتوكول قمع اعمال العنف غير المشروعة في اطار المطارات المدنية التي تخدم الطيران المدني بروتوكول مونتريال ١٩٨٨ بإضافة الى العديد من الاتفاقيات الأخرى ، ينظر، عبيد سيف سالم سيف الطنجي ، الاتفاقيات الدولية المتعلقة بجرائم الاعتداء على امن وسلامة الطيران المدني ، بحث منشور في مجلة القانون المغربي ، العدد ٣٦ ، دار السلام للطباعة والنشر ، ٢٠١٧ ، ص ٢٣٠.

^٣:- ينظر، عبد الرحيم بن بوعيدة ، الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة الإرهاب في مجال أمن الطيران جامعة القاضي عياض كلية الحقوق المغرب ٢٠١٣ م ص ٢٣ .

^٢:- الاعمال غير المشروع التدخل (هي القيام بأعمال أو محاولة القيام بأعمال من شأنها تعريض أمن الطيران المدني أو النقل الجوي للخطر، مثل: الاستيلاء غير المشروع على الطائرة في الجو، الاستيلاء غير المشروع على الطائرة على الأرض، أخذ الرهائن على متن الطائرات أو داخل المطارات، اقتحام الطائرة ودخولها عنوة، في أحد المطارات، أو على أرض أحد مرافق الطيران، وضع سلاح أو جهاز خطير أو مواد لأغراض إجرامية على متن الطائرة، إشاعة معلومات كاذبة



المشروع العراقي فقد عرف امن الطيران بأنه " حماية الطيران المدني من الأعمال غير المشروعة التدخل من خلال مجموعة من التدابير والبشرية و الموارد المادية"^١ ويتضح من هذا التعريف أن الهدف الرئيس الذي تتطلع إلى تنفيذه المنظمة الدولية للطيران المدني والدول الأعضاء يتمثل بضمان حماية أمن وسلامة المطارات والطائرات وتجهيزات المطارات التي تخدم الطيران المدني والركاب والطاقم والبضائع و موظفي الخدمات الأرضية وعموم الجمهور من أفعال التدخل غير المشروع^٢، وينفذ هذا الهدف بمزيج من التدابير وبحشد الموارد البشرية والمادية على المستويين الدولي والوطني^٣، وعليه يمكن تعريف الضبط الأمني في المطارات المدنية بأنه "مجموعة من التدابير الوقائية التي تتخذها السلطات الإدارية المختصة لحماية المطارات المدنية من الاخطار التي تتعرض لها وحماية النظام العام فيها، شريطة ان لا تتعارض هذه التدابير مع القواعد الدولية ذات الشأن"

كما أقرت المنظمة الدولية للطيران المدني أن تطبق إجراءات الضبط الأمني بالتساوي على جميع عمليات الطيران المدني الخارجية والداخلية ولاسيما في رحلات الطيران الداخلية التي يتوافد فيه المسافرون من مطارات مختلفة وينتقلون إلى رحلات

من شأنها أن تعرض للخطر سلامة الطائرة في الجو أو على الأرض، أو سلامة الركاب أو طاقم الطائرة أو العاملين على الأرض، أو الجمهور في المطار، أو على أرض أحد مرافق الطيران المدني). ينظر، دليل أمن الطيران المدني الدولي، المجلد الثالث برنامج تنظيم أمن المطارات ومتطلبات تصميم المطارات، المنظمة الدولية للطيران المدني الطبعة الثامنة، ٢٠١١ م، ص ١٣ اما المشروع العراقي فقد عرف الاعمال غير المشروع التدخل في المادة الأولى من تعليمات الامن رقم ١٧ لسنة ٢٠١٦ على انها " يقصد بها كل فعل أو محاولة فعل للتعرض للخطر سلامة الطيران المدني والنقل الجوي، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر:

- (أ) الاستيلاء غير المشروع على طائرة في أثناء الطيران أو على الأرض .
 - (ب) أخذ الرهائن على متن طائرة أو في مطار .
 - (ج) الاقتحام بالقوة على متن طائرة في مطار أو على مباني مرفق الطيران .
 - (د) إدخال سلاح على متن طائرة أو في مطار أو جهاز أو مادة خطرة مخصصة للأغراض الإجرامية .
 - (هـ) حيازة غير مصرح بها، أو غير مصرح بها إدخال سلاح أو مادة خطرة على متن الطائرة الجهاز أو المادة .
 - (و) تدمير أو إتلاف مرافق الملاحة الجوية أو التدخل بعملهم، إذا كان أي عمل من هذا القبيل من المحتمل أن يعرض للخطر سلامة الطائرات أثناء الطيران .
 - (ز) العنف ضد شخص على متن طائرة في أثناء الطيران إذا كان ذلك من المحتمل أن يؤدي التصرف إلى تعريض سلامة تلك الطائرة للخطر .
 - (ح) تدمير طائرة في الخدمة أو إلحاق الضرر بها الطائرات التي تجعلها غير قادرة على الطيران أو التي من المحتمل أن تكون تعريض سلامتها أثناء الطيران للخطر .
 - (ك) نقل المعلومات المعروف أنها خاطئة، مما يعرض للخطر سلامة الطائرة أثناء الطيران أو على الأرض أو الركاب أو الطاقم أو الأفراد على الأرض أو الجنرال الجمهور في المطار أو في مباني الطيران المدني
 - (ي) الاستخدام غير المشروع والمعتمد لأي جهاز أو مادة أو سلاح وذلك على النحو الآتي:-
- ١:- للقيام بعمل من أعمال العنف ضد شخص في مطار يخدم الطيران المدني الذي يسبب أو يحتمل أن يحدث التسبب في إصابة خطيرة أو الوفاة .
- ٢:- تدمير أو إلحاق أضرار جسيمة بمنشآت مطار يخدم الطيران المدني أو طائرة خارج الخدمة الموجود في المطار أو تعطيل خدمات المطار، إذا كان هذا الفعل يشكل خطراً أو يحتمل أن يعرض للخطر الأمان في ذلك المطار
- 1:- See Article 1 of the Security Instructions issued by the Iraqi Civil Aviation Authority No. (17) of 2016.
- ٢ :- ينظر، كرئاس سريست عمر، التنظيم القانوني لشروط سلامة الطيران المدني : العراق امونجا، بحث في المجلة الاكاديمية لجامعة نوروز، المجلد ٦، العدد ٤، ٢٠١٧، ص ١.
- ٣:- ينظر حسن وقيع الله صالح، نشأت وتطور أمن الطيران المدني ورقة عمل، سمنار الهيئة العامة للطيران المدني الخرطوم، ٢٠٠١ م، ص ٤.



دولية، ومن ثم يجب أن تتمتع الرحلات الجوية الداخلية التي تغذى الرحلات الدولية بالتدابير الأمنية نفسها المخصصة للرحلات الدولية ، وأن تنفذ التدابير الأمنية الدولية على الرحلات الداخلية بالقدر الممكن وبناء على تقييم الأخطار الذي تجريه السلطات الوطنية المختصة، وإذا رأت الدولة المعنية أن التدابير الأمنية للرحلات الداخلية لا تحتاج إلى ضوابط أمنية مساوية للضوابط المقررة على الرحلات الدولية يجب عليها في هذه الحالة أن تقوم بالفصل التام بين الرحلات الداخلية والرحلات الخارجية حتى تتمكن من التأكد بأن مرور المسافرين والبضائع إلى الرحلات الدولية يخضع للضوابط الأمنية التي تقي بشروط القواعد القياسية الواردة في الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤^١. فضلاً عن ذلك فإن المنظمة الدولية للطيران المدني اكدت على ضرورة تعاون الدول الأعضاء على تحضير برامجها الوطنية وبرامج التدريب وبرامج ضبط الجودة الخاصة بالضبط الأمني للطيران المدني ويكون ذلك بأن تقوم كل دولة بتسليم الدول الأخرى بناء على طلبها الإجراءات المكتوبة الملائمة من برامجها الوطنية لأجل مواعمة وتعزيز نظام الأمن الدولي؛ لأن تجانس الممارسات والإجراءات بين الدول يساعد على تعزيز الأمن العالمي وتسهيل قيام الناقلين الجويين (شركات الطيران العالمية) بتنفيذ إجراءات الأمن وتبسيط إجراءات المسافرين من مطار الانطلاق إلى مطار المقصد وتحسين ثقتهم في الإجراءات الأمنية، كما أقرت ضرورة قيام الدول الأعضاء بتبادل معلومات التدقيق الذي تجريه المنظمة الدولية للطيران المدني؛ لأن ذلك يرفع درجة ثقة الدول في مستويات أمن الطيران ويشجع على الالتزام بالقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر وتلزم المنظمة الدولية للطيران المدني جميع الدول الأعضاء بالمحافظة التامة على سرية هذه المعلومات وأن تُبلغ المنظمة الدولية للطيران المدني بعملية التبادل كما أن تقوم الدول الأعضاء بتبادل معلومات الخطر على أمن الطيران المدني؛ وذلك عن طريق شبكة الاتصال المعنية بأمن الطيران التي أنشأتها المنظمة الدولية لإرسال البلاغات المحدقة بعمليات النقل الجوي المدني وذلك بناءً على البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة بشأن حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع الصادر بقرار الجمعية العمومية ١٧/٣٧^٢.

الفرع الثاني: السلطة المختصة بالضبط الأمني في المطارات المدنية

من أجل المحافظة على أمن المطارات وأمن الطيران المدني ألزمت المنظمة الدولية للطيران المدني لبلوغ هذا الهدف الدول الأعضاء كافة بإنشاء تنظيم شامل يتمثل بهيئة

^١ - تُنظر، الفقرة الثانية من البند الثاني من المادة الثانية من ملحق رقم ١٧ لاتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤ (حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع)، الطبعة التاسعة، آذار ٢٠١١، ص ٢٠ والمادة ٢٤ من تعليمات الأمن رقم ١٧ لسنة ٢٠١٦.

^٢ - تُنظر، القرارات المعتمدة من الجمعية العامة للمنظمة الطيران المدني الدولية (الإيكاو)، الدورة السابعة والثلاثون مونتريال ٢٨ سبتمبر - ٨ أكتوبر ٢٠١٠، الطبعة المؤقتة نوفمبر ٢٠١٠، ص ٣٨-٤٠ وينظر كذلك المادة ٢ البند الثاني بجميع فقرته والمعنون بـ(التعاون الدولي) من الملحق ١٧ لاتفاقية شيكاغو، المصدر السابق، ص ٢١.



مختصة تسند إليها مسؤولية إعداد وتنفيذ وتحديث سياسة أمن الطيران المدني الشاملة تسمى السلطة المختصة ، ويجب أن تنص هذه السياسة على تنفيذ مستوى موحد لأمن الطيران المدني من خلال بنية قانونية وتدابير تفي بالقواعد القياسية الواردة في الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ م ، كذلك أن تنص على اللوائح والممارسات والإجراءات التي تنطبق على ظروف التشغيل العادية وعلى إجراءات إضافية عند حدوث أي ارتفاع في مستوى الخطر على أمن الطيران المدني، وأن تشمل كذلك أحكاماً قانونية ملائمة تنفذها الجهات المعنية بحماية أمن الطيران المدني والتي تشمل مشغلي الطائرات، مشغلي المطارات، مقدمي خدمات الملاحة الجوية، هيئة الشرطة، أجهزة الأمن والاستخبارات وبقية الجهات ذات الصلة بالقانون، ويتمثل المبدأ الرئيس الذي يجب إتباعه لضمان سلامة وأمن الطيران المدني في أن تكون تدابير الأمن المنفذة متناسبة مع مقدار الخطر^١.

فضلاً عن السلطة الإدارية الوطنية المسؤولة عن امن المطارات المدنية قررت المنظمة الدولية للطيران المدني تكوين بعض اللجان المساندة لتعزيز عمليات أمن الطيران المدني تشترك فيها الأجهزة الحكومية العاملة في مجال القانون والعدل والصحة والعلاقات الخارجية وأجهزة الشرطة والاستخبارات والأمن وكذلك من اجل التنسيق بين الجهات الحكومية ذات الصلة بخدمات الطيران المدني وبأمن المطارات والطائرات، وقد نصت الاتفاقية على وجوب تشكيل تلك اللجان ونظمت الخطوط الأساسية وتركت التفاصيل لتشريعات الوطنية وتتمثل هذه اللجان بالاتي:-

١- اللجنة الوطنية لأمن الطيران

نظراً لتعدد الوزارات والجهات الإدارية التي تشارك في أنشطة أمن الطيران المدني في الدولة فقد أقرت المنظمة الدولية للطيران المدني تكوين لجنة موسعة تسمى اللجنة الوطنية لأمن الطيران بحسب ما ورد في الفصل الخامس من المجلد الأول (المنظمة الوطنية والإدارة) من دليل أمن الطيران المدني الصادر من المنظمة الدولية للطيران المدني (التنظيم والمراقبة) واللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني تتكون من ، سلطة الطيران المدني، إدارة أمن الطيران المدني، إدارات المطارات ، شركات الناقل الوطني للطيران، الأجهزة الشرطية والاستخباراتية والأمنية وبعض الوزارات ذات الصلة مثل وزارة الخارجية، العدل، الصحة، الزراعة، المالية، وتختص اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني بتنسيق تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، وأن تتأكد من أن البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني في الدولة يتوافق مع سياسة الدولة فيما يتعلق بدرء ومكافحة الأخطار التي تهدد سلامة وأمن الطيران المدني، وأقرت المنظمة الدولية للطيران المدني أن تجتمع هذه

^١- ينظر، دليل أمن الطيران المدني الدولي ، المجلد الأول المنظمة الوطنية والإدارة ، المنظمة الدولية للطيران المدني الطبعة الثامنة ، ٢٠١١ م ، ص ٩ .



اللجنة مرتين على الأقل سنويا وذلك للاضطلاع بمهامها المذكورة^١ وتطبيق لذلك نص المشرع العراقي في المادة ١٠ من تعليمات الامن رقم (١٧) لسنة ٢٠١٦ على تشكيل اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني وحدد مهامها على النحو الآتي^٢:-

١:- إرشاد وتنسيق الأنشطة الأمنية بين الوزارات والإدارات و وكالات ومنظمات أخرى في العراق والمطارات ومشغلي الطائرات وغيرها الجهات المعنية أو المسؤولة عن تنفيذ مختلف الجوانب البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني

٢:- التوصية ومراجعة فاعلية الإجراءات الأمنية إجراءات. ويعين وزير النقل اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني وتتألف من عضو واحد من كل من الإدارات أو الوكالات أو المنظمات الآتية^٣:-

- (أ) سلطة الطيران المدني العراقي .
- (ب) رئيس اللجنة الوطنية لتسهيلات النقل الجوي.
- (ج) سلطة المطار.
- (د) الوزارة المسؤولة عن الأمن أو الشؤون الداخلية.
- (هـ) الاستخبارات .
- (و) الشرطة .
- (ح) القوات المسلحة.
- (ي) الإدارة المسؤولة عن الهجرة .
- (ك) اتحادات شركات الطيران المحلية أو المحلية والدولية المنتظمة .
- (ل) السلطة الوطنية المسؤولة عن الاتصالات.
- (م) الدائرة المسؤولة عن الجمارك.

ويكون رئيس سلطة الطيران المدني هو رئيس اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني، ويجوز للجنة الوطنية لأمن الطيران المدني دعوة أي شخص للحضور والمشاركة في أعمال اللجنة ويجوز لذلك الشخص المشاركة في أي مناقشة في الاجتماع ولكن لا يحق له التصويت في ذلك الاجتماع^٤.

أما فيما يخص أوقات الاجتماع فإن اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني تجتمع لأداء مهامها يعمل بقدر ما هو ضروري ، في الزمان والمكان اللذين يحددهما الرئيس ،

^١ :- تنظر، المادة الثالثة البند الأول الفقرة الخامسة (القاعدة القياسية ٣-١-٥) من ملحق الامن رقم ١٧ لاتفاقية شيكاغو ، المصدر السابق ، ص. ٢١

2:-See, the first paragraph of Article 10 of the security instructions issued by the Iraqi Civil Aviation Authority No. (17) of 2016.

1:-See the second and third paragraphs of Article 10 of the security instructions issued by the Iraqi Civil Aviation Authority No. (17) of 2016.

2:-See the sixth paragraph of Article 10 of the security instructions issued by the Iraqi Civil Aviation Authority No. (17) of 2016.

3:-See the seventh paragraph of Article 10 of the security instructions issued by the Iraqi Civil Aviation Authority No. (17) of 2016.



وعلى أي حال ، يجب أن يجتمع مرة واحدة على الأقل كل ثلاثة أشهر ، كما يتعين على اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني تنظيم إجراءات اجتماعاتها^١.
ويلاحظ ان المشرع العراقي قد كان موفقاً في تنظيم عمل هذه اللجنة، إذ إنها ابتدأت في تحديد مهامها وما الأعضاء الذين يتكونون منها، وكذلك عدد الجلسات ؛ ولكن ما يؤخذ على المشرع العراقي انه لم يعالج النصاب اللازم لانعقاد الجلسات كما لم ينظم آلية التصويت داخل اللجنة وهذا خلل جوهري لا بد من معالجته من اجل أداء عمل هذه اللجنة على اكمل وجه .

٢- لجنة تقييم المخاطر والتهديدات

فرضت المنظمة الدولية للطيران المدني التزام على كل دولة متعاقدة أن تقوم بصفة مستمرة باستعراض مستوى الخطر والتهديد لعمليات الطيران المدني في إقليمها وأن تكييف على وفق تلك العناصر ذات الصلة في برنامجها الوطني لأمن الطيران المدني وهذا يتطلب أن تقوم الدولة بعملية لتقييم التهديد وعملية لإدارة الخطر . وتعدّ عملية رسم الخطط الفعالة المرتبطة بالتهديد من أصعب العمليات التي تواجه خبراء أمن الطيران المدني ، وتسهيلاً لذلك فقد أعدت المنظمة الدولية للطيران المدني منهجاً لتقييم التهديد يمكن من خلاله إجراء التقييم السليم للتهديدات ، أما تقييم المخاطر فيجري عبر سلسلة من العمليات يجري من خلالها النظر في عوامل عدة منها الأخطار التي يمكن أن تنجم من أي خطأ بشري بما في ذلك العاملين في مجال أمن الطيران ومستأجري المطارات والطيارين وغيرهم ، أو الأخطار التي يمكن أن تنجم من عوامل خارجية مثل المركبات ، الطائرات ومعدات الأمن ، أو أخطار من بيانات أخرى مع مراعاة احتمال حدوث ضرر لأشخاص أو لممتلكات، وتتشكل لجنة تقييم التهديدات والمخاطر من ممثلين لأمن الطيران المدني والقوات المسلحة والشرطة والأجهزة الأمنية والاستخبارية^٢، وتنفيذاً لهذا الالتزام نص المشرع العراقي على برنامج الوطني لمراقبة الجودة لأمن الطيران المدني في المادة ١١ من تعليمات الامن رقم ١٧ لسنة ٢٠١٦ على وفق أن اعمال هذا البرنامج مشابهة لما تقوم به لجنة المخاطر والتهديدات التي نص عليها الملحق السابع عشر من اتفاقية شيكاغو ويوضع البرنامج الوطني لمراقبة الجودة لأمن الطيران المدني من سلطة الطيران المدني العراقي ؛ وذلك تنفيذاً وصيانة لبرنامج الوطني لأمن الطيران المدني^٣، ويوضع هذا البرنامج الوطني لمراقبة الجودة لأمن الطيران المدني من اجل تحقيق الأغراض والاهداف الآتية^٤:-

1:-See the eighth and ninth paragraphs of Article 10 of the security instructions issued by the Iraqi Civil Aviation Authority No. (17) of 2016.

٢ :- ينظر، دليل أمن الطيران المدني ، المجلد الأول المنظمة الوطنية والإدارة ، المصدر السابق ، ص ٣٦ - ٣٨ وينظر المادة الثالثة البند الأول الفقرة الثالثة من ملحق الامن رقم ١٧ لاتفاقية شيكاغو ، المصدر السابق ، ص.٢٢

1:-See, the first item of Article 11 of the Security Instructions issued by the Iraqi Civil Aviation Authority No. (17) of 2016.

2:-See paragraphs (a, b, c, d, e, and f) of the first item of Article 11 of the security instructions issued by the Iraqi Civil Aviation Authority No. (17) of 2016.



- ١_ تحديد ورصد الامتثال والتحقق من فعاليته البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني العراقي .
- ٢_ تحديد مدى كفاية البرنامج الوطني لأمن الطيران وفعاليته من خلال عمليات التدقيق والاختبارات والاستطلاعات وعمليات التفتيش .
- ٣_ التأكد من أن جميع الأشخاص المكلفين بواجبات أمن الطيران والذين ينفذون الضوابط الأمنية يمتلكون جميع الاختصاصات المطلوبة منهم من اجل أداء واجباتهم وأن يكونوا مدربين ومعتمدين بشكل مناسب.
- ٤_ ضمان التحقيق في أعمال التدخل غير المشروع.
- ٥_ مراجعة وإعادة تقييم الإجراءات والضوابط الأمنية على الفور بعد ارتكاب فعل من أفعال التدخل غير المشروع.
- ولا يكفي أن تقوم سلطة الطيران المدني العراقي بوضع برنامج لمراقبة الجودة لأمن الطيران المدني ولكن عليها أن تعمل على تطويره بشكل مستمر من اجل مواكبة التهديدات الأمنية وذلك من خلال استخدام الأساليب والوسائل والإجراءات المناسبة وعلى النحو الآتي :-
- ١_ التأكد من قيام الأفراد بعمليات تدقيق واختبارات واستطلاعات أمنية و تدريبهم على عمليات التفتيش بموجب المعايير المناسبة لهذه المهام وفقا لـ البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني.
- ٢_ التأكد من قيام الأفراد بعمليات تدقيق واختبارات واستطلاعات أمنية للحصول على المعلومات اللازمة لتنفيذها هذه المهام المكلفين بها بموجب السلطة الممنوحة لهم بممارسة عمليات التفتيش ، وتنفيذ الإجراءات التصحيحية .
- ٣_ استكمال البرنامج من خلال إنشاء نظام إبلاغ سري لتحليل المعلومات الأمنية المقدمة من المصادر المختلفة بما في ذلك الركاب وأفراد الطاقم والموظفين الأرضيين.
- ٤_ إنشاء عملية لتسجيل وتحليل نتائج برنامج مراقبة جودة أمن الطيران المدني ، للمساهمة في الفعالية وتطوير وتنفيذ نظام البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني ، بما في ذلك تحديد أسباب وأنماط عدم الامتثال و التحقق من أن الإجراءات التصحيحية قد جرى تنفيذها واستدامتها.
- ولأجل تنفيذ البرنامج على اكمل وجه لابد من توفير متطلبات معينة وهي على النحو الآتي^٢ :- ١_ توفير الهياكل والمسؤوليات والعمليات والإجراءات التي تعزز البرنامج و إنشاء بيئة وثقافة التحسين المستمر التي تسهم في تعزيز أمن الطيران المدني ، وتوفير الوسائل التي تضمن أن الأشخاص المكلفين بواجبات الأمن يقومون بتلك الواجبات بشكل فعال.

3:-See, item two of Article 11 of the security instructions issued by the Iraqi Civil Aviation Authority No. (17) of 2016.

1:-See item 3 of Article 11 of the security instructions issued by the Iraqi Civil Aviation Authority No. (17) of 2016.



٢_ تزويد جميع الأشخاص المكلفين بواجبات أو مسؤوليات أمن الطيران التوجيه اللازم للتطبيق الفعال لضوابط أمن الطيران لمنع أفعال التدخل غير المشروع.

٣_ الاستقلالية في تنفيذ البرنامج الوطني لمراقبة الجودة لأمن الطيران المدني، إذ تتكفل سلطة الطيران المدني بإدارة وتحديد الأولويات والتنظيم لكي يجري تنفيذ البرنامج بشكل مستقل من الكيانات والأشخاص المسؤولين عن تنفيذ التدابير المتخذة في إطار البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني.

ويلاحظ أن المشرع العراقي قد اعتمد أسلوب البرنامج بدل من أسلوب اللجنة على الرغم من أن الملحق السابع عشر قد نص على أسلوب اللجنة وعلى الرغم من أن الإجراءات والاهداف والاغراض المذكورة في البرنامج الوطني لمراقبة الجودة لأمن الطيران المدني التي نص عليها المشرع العراقي تتشابه مع واجبات لجنة المخاطر والتهديدات إلا أن أسلوب اللجنة افضل على وفق انه في حالة فاعلية بشكل مستمر من خلال اجتماعات اللجنة ، وكذلك اللجنة تتشكل من مختصون، فضلاً عن أن العبارات التي استخدمها المشرع العراقي في صياغة البرنامج الوطني لمراقبة الجودة لأمن الطيران المدني كانت بشكل واسعة جداً يتحمل الكثير من التأويل والتفسير وهذا الأمر لابد من معالجته لأهمية هذا البرنامج في توفير الأمن في المطار المدني .

٣_ لجنة أمن المطار

إن الغرض من إنشاء لجنة أمن المطار هو مراجعة الفعالية المستدامة لإجراءات أمن المطار، على أساس تقييم التهديد السائد، والأحداث الحديثة ونتائج الاختبارات الخاصة بمراقبة الجودة. كما تعمل لجنة أمن المطار بوصفها منتدى نقاش لتنسيق تدابير أمن المطار ولمناقشة القضايا التشغيلية والاهتمامات المتعلقة بالتدابير الأمنية الروتينية (فضلاً عن التدابير المتعلقة بأحداث رئيسية ذات طابع خاص). كما يمكن للجنة أمن المطار تقديم المشورة لسلطة المختصة عن حماية أمن المطار بشأن قضايا تتعلق بأمن المطار.

وتتكون لجنة أمن المطار^١ ، من مدير أمن المطار والخدمات الأمنية، مشغلي النقل الجوي التجاري، مشغلي الشحن، مشغلي التنظيف والمستلزمات الغذائية، مشغلي الطيران العام، خدمات الحركة الجوية، العملاء المنظمين، خدمات مكافحة الحرائق والإنقاذ، الخدمات البريادية، الخدمات الطبية، هيئات الجمارك وضبط الحدود/الهجرة، شركات إعادة التزود بالوقود، خدمات الطائرات من قبل هيئات مستقلة، هيئة خارج المطار مسؤولة عن مهام إنفاذ القانون، ومستأجرين على أرض المطار، تختص لجنة أمن المطار بمهام عديدة أهمها^٢:-

١_ تنسيق كيفية تطبيق البرنامج الوطني لأمن الطيران على المطارات.

١:- تُنظر القاعدة القياسية (٣ ، ٢ ، ٣) من الملحق السابع عشر (الامن) للاتفاقية شيكاغو ، المصدر السابق.

٢:- تُنظر، المادة (٢، ٣ ، ٢) من دليل الأمن لحماية الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروع المجلد الثالث: برنامج تنظيم أمن المطارات ومتطلبات تصميم المطارات ، المنظمة الدولية للطيران المدني ، الطبعة السابعة - ٢٠١٦ ، ص ٣٣ .



- ٢_الإشراف على برنامج أمن المطار و مراقبته ، بما في ذلك التدابير الخاصة التي أدخلها طرف إدارة المطار، ومشغلو ومستأجرو المطار.
- ٣_ استخدام دليل البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني أو هذا الدليل أداة توجيهية.
- ٤_ وضع قائمة بنقاط الضعف بما في ذلك المعدات والمرافق الأساسية والاحتفاظ بها، ومراجعة أمن تلك النقاط من وقت لآخر.
- ٥_ التأكد من أن الحد الأدنى من التدابير والإجراءات الأمنية مناسب وكاف لمواجهة التهديدات وإبقاء تلك التدابير والإجراءات قيد المراجعة المتواصلة، وضمان صلاحيتها للتعامل مع الأوضاع الطبيعية والحالات الطارئة في أثناء تصاعد التوتر وارتفاع وتيرة الحالات الطارئة.
- ٦_ ترتيب القيام بعمليات مسح أمني وتفتيش على نحو متقطع وعشوائي.
- ٧_ التأكد من تنفيذ التوصيات المتعلقة بتحسين التدابير والإجراءات الأمنية.
- ٨_ إبلاغ السلطة المكلفة بحفظ الأمن بحالة التدابير الأمنية الراهنة و الإجراءات النافذة في المطار والرجوع إلى تلك السلطة بخصوص أية مشاكل تتعلق بحماية المطار وخدماته إذا تعذر تسوية تلك المشاكل على المستوى المحلي.
- ٩_ إعداد برامج توعية أمنية وتوفير التدريب الأمني لموظفي المطار وغيرهم.
- ١٠_ التأكد من أن برامج تخطيط وتوسيع المطار تتضمن التخطيط للتعدلات التي يتعين إجراؤها لأنظمة مراقبة المطار والمعدات.
- وينبغي عقد اللقاءات على نحو متكرر بما يتناسب مع احتياجات المطار، ويُقترح عقد لجنة أمن المطار أربعة اجتماعات في السنة على الأقل، وعقد لقاءات مع مجموعات أصغر مركزة^١.
- أما فيما يخص السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن المطارات في العراق فهي سلطة الطيران المدني والتي تشرف على جميع أعمال الطيران المدني، وهي المسؤولة عن الإشراف على أعمال الهيئات والأجهزة كافة العاملة في المطارات المدنية ذات العلاقة بالمطارات وسير العمل فيها أياً كانت الجهة التي يرتبطون بها^٢، وقد عالج المشرع العراقي موضوع لجنة أمن المطار في المادة ٢٣ من تعليمات الأمن رقم ١٧ لسنة ٢٠١٦ إذ أوجب على كل مطار يعمل فيه الطيران المدني إنشاء لجنة لأمن المطارات^٣ لكي تقوم بمهام الآتية^٤:-

١:- يُنظر، المادة (٣، ٣، ٢٠) من دليل الأمن لحماية الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروع المجلد الثالث: برنامج تنظيم أمن المطارات ومتطلبات تصميم المطارات، المنظمة الدولية للطيران المدني، الطبعة السابعة - ٢٠١٦، ص ٣٤.

٢:- ينظر، المادة الأولى من النظام الداخلي لمنشأة العامة للطيران المدني رقم ٤ لسنة ١٩٩٦، وينظر كذلك الفقرة الرابعة من المادة الأولى من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل.

3:-See, the first paragraph of Article 23 of the Security Instructions issued by the Iraqi Civil Aviation Authority No. (17) of 2016.

4:-See, the second paragraph of Article 23 of the Security Instructions issued by the Iraqi Civil Aviation Authority No. (17) of 2016.



- ١_تنسيق تنفيذ وصيانة الضوابط والإجراءات الأمنية على النحو المحدد في برنامج أمان مشغل المطار المنصوص عليه في المادة ١٣ من تعليمات الامن رقم ١٧ لسنة ٢٠١٦.
 - ٢_الإشراف على تنفيذ قرارات أو توجيهات التي تصدر من اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني .
 - ٣_ الإشراف على برنامج أمن المطارات ومراقبته المنصوص عليه في تعليمات الامن رقم ١٧ لسنة ٢٠١٦ ، بما في ذلك الإجراءات التي أدخلتها إدارة المطار والمشغلون والمستأجرون فيه.
 - ٤_وضع قائمة بالنقاط المعرضة للخطر في المطار المدني ويشمل ذلك المعدات والمرافق الأساسية في المطار والحفاظ عليها ومراجعتها من وقت لآخر.
 - ٥_ضمان أن الإجراءات والتدابير الأمنية الأساسية المتخذة في المطار توفى بالحد الأدنى من المعايير الدولية المطلوبة لمنع التهديدات والاحترار التي يتعرض لها المطار وتخضع تلك للمراجعة المستمرة ، وتشديدها في حالة توفير المواقف العادية ومدد التوتر الشديد وحالات الطوارئ.
 - ٦_ إقرار التوصيات التي تعمل على تحسين الإجراءات والتدابير الأمنية المنفذة في المطار المدني والعمل بالتنسيق الأمني والتوعية في المطارات سواء للعاملين في المطار أو عامة الناس.
- أما فيما يخص تكوين لجنة أمن المطار فهي تتكون من أعضاء يمثلون الجهات العاملة في تشغيل المطار والتي تساهم في إنشائه وتنفيذ الإجراءات الأمنية وهي على النحو الآتي^١:-
- (أ) الأشخاص المسؤولون عن إدارة المطار.
 - (ب) الأشخاص المسؤولين عن أمن الطيران في المطار.
 - (ج) ممثل عن سلطة الطيران المدني.
 - (د) ممثل عن القوات المسلحة .
 - (هـ) ممثل عن الشرطة .
 - (و) ممثل عن سلطات الهجرة .
 - (ز) ممثل عن السلطات المحلية .
 - (ح) خبير كشف المتفجرات.
 - (ط) ممثل عن وكالة المخابرات .
 - (ي) ممثل عن السلطات الصحة .
 - (ك) ممثل عن الخدمات البريدية.

1:-Sec, Paragraphs (8, 7, 6, 5, 4, 3) of Article 23 of the Security Instructions issued by the Iraqi Civil Aviation Authority No. (17) of 2016.



- (ل) ممثل عن شركات الوقود.
- (م) ممثل عن شركات المناولة .
- (ن) ممثل عن اصحاب المطاعم .
- (س) ممثل عن شركات الطيران .
- (ع) ممثل عن مستأجري المطار.
- (ص) ممثل عن مزود خدمات الملاحة الجوية
- (ق) ممثل عن خدمات الإطفاء والإنقاذ
- (ر) ممثل عن الجمارك

ويكون مدير المطار هو رئيس لجنة أمن المطار ، ويجوز للجنة أمن المطار دعوة أي شخص للحضور والمشاركة إجراءات اللجنة، وهذا الشخص قد يشارك في أي مناقشة في الاجتماع ولكن لا يحق له التصويت في ذلك الاجتماع ، اما فيما يتعلق بالجلسات فيقوم الرئيس كل اجتماع للجنة أمن المطار بدعوة ، وتجتمع اللجنة لتصريف الأعمال مرة واحدة على الأقل كل شهر لتأكد من أن برنامج أمن المطار محدث وفعال وأن أحكامه تطبق بشكل صحيح كذلك، وفي حال عرض مسألة تتعلق بأمن المطار تتجاوز صلاحية لجنة أمن المطار يتعين على لجنة أمن المطار في هذه الحالة الرجوع إلى اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني لكي تتولى حل تلك المسألة.

ويمكن القول إن المشرع العراقي كان موفقاً في تنظيم عمل لجنة أمن المطار إذ تناول بتنظيم اغلب الأمور الأساسية التي تمكن اللجنة بالعمل وأداء دورها في الحفاظ على امن المطار.

وفي الوقت نفسه أن منظمة الطيران المدني الدولية سمحت بطريق اخر تستطيع الدولة من خلاله تأمين مطاراتها إذ يمكن للدولة أن تحافظ على أمن المطارات من خلال طريقين الطريق الأول هو من خلال السلطات الوطنية التابعة لها، أما الطريق الثاني فهو من خلال القطاع الخاص ولكن تحت اشراف ورقابة السلطات الوطنية.

وبرايانا ان هذا الطريق نتيجة تطور الحياة وخصخصة المرافق العامة من ضمنها القطاع الأمني^١، وهذا الامر يتعلق بإجراءات الأمن الخاصة بحماية المطارات ،أما الإجراءات الخاصة بدخول الأراضي الوطنية والكمرك فهي حصراً من اختصاص السلطة الوطنية في الدولة على وفق أنها تعدّ جزء من سيادة الدولة على أراضيها ولا يمكن للدولة التفريط بهذه السيادة من خلال إحالتها الى شركات خاصة فضلاً عن اعتبارات الامن الوطني والقومي للدولة، إذ لا يمكن أن تتولى هذا الملف الحساس شركات خاصة لما فيه من أسرار تتعلق بمصالح العليا للدولة ،وعند الرجوع الى الواقع العملي في العراق يلاحظ أن سلطة الطيران العراقية قد اختارت الطريق الثاني ، وذلك عندما عهدت إجراءات الامن في المطارات الدولية الى شركات ومقاولين أمنيين يعملون

^١ :- تُنظر، الدكتور طيبة جواد حمد المختار ، التنظيم القانوني للشركات الأمنية الخاصة في العراق (دراسة في القانون الدولي) أطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية القانون / جامعة بابل ، ٢٠١٤ ، ص ١٨ .



على تامين المطارات من مختلف المخاطر التي من الممكن أن تتعرض لها ولاسيما المخاطر الإرهابية^١، وهذا أسلوب تتبعه على نطاق واسع من الكثير من الدول في العالم^٢، لأن تلك الشركات لديها القدرة والتخصص اللازم من أجل ان تؤدي مهمتها على أكمل وجه فضلاً عن انه أسلوب اقتصادي، إذ لا يكلف الدولة الكثير من النفقات التي يمكن أن تصرف من أجل التسليح وتدريب الافراد المسؤولين عن امن المطارات . ونعتقد موضوع أن فرض الإجراءات الأمنية في المطارات الدولية من قبل شركات امنية خاصة يجب أن يحاط بالكثير من الحذر وذلك وإن صح أن هذه الشركات تقدم خدمات ولكن هي في الوقت نفسه ممكن ان تنتهك حق الفرد في الخصوصية وتقيد حقه في التنقل وغيرها الكثير من الحقوق على وفق أن تلك الإجراءات تتوسع وتتعمق ولا تقتصر على إجراءات الضبط الإداري الوقائية إذ تشمل تفتيش شخص الفرد فضلاً عن مقتنياته وحقائبه ، وكذلك تمنع من التنقل بحرية في المطار حيث هناك مناطق ممنوع على الفرد التواجد فيها، وتقيد حريته في ادخال الأموال للحد معين ايضاً فضلاً عن أنها تصل الى درجة التحقيق والقبض وهذا كله يدفع أن تكون هناك ضمانات تحاط بتلك الإجراءات من أجل عدم التعسف في استخدامها سواء تم اتخاذها السلطات الحكومية أو الشركات الأمنية ، ويزداد الحذر عندما تتخذها تلك الشركات ، ولكن يجب أن لا ننسى هدف تلك الإجراءات والغاية منها وهو الحفاظ على الأمن وهو الهدف الاسمي التي تسعى الإدارة الى تحقيقه من أجل تبقى المطارات تلك المرافق الحيوية تعمل بشكل انسيابي ويتوافر الاطمئنان لدى المسافرين من أجل استعمالها، وأن تثق المنظمات الدولية المتخصصة بإجراءات الإدارة وهذا كله له انعكاسه على الدولة ومصلحتها على مختلف المستويات الاقتصادية الثقافية الاجتماعية ولعل أهمها الاقتصادية، إذ يؤدي الطيران المدني دور كبير جداً في التنمية الاقتصادية للدولة .

ونرى انه عندما تجري المقارنة بين تلك الإجراءات وما ينتج عنها من تقيد وانتهاك في بعض الأحيان لحقوق والحريات وما بين الأهداف والغايات من تلك الإجراءات يرجح جانب الأهداف والغايات، إذ إن مبدأ رجحان الحق وهو من المبادئ القانونية المعروفة يثبت اثره في تلك الحالة فإن هذا المبدأ وإن كان اثره لا يظهر في القانون الإداري بشكل واضح كما هو الحال في سائر فروع القانون الأخرى ولاسيما القانون الجنائي والمدني ولكن هذا لا ينفي وجود هذا المبدأ في القانون الإداري ولعل هذه الحالة خير دليل على ذلك ، إذ تسهم تلك الإجراءات بحماية المجتمع على مختلف المستويات إذ تمنع الجريمة بأشكالها المختلفة ، فضلاً عن أنها تحمي اقتصاد البلد من التهريب وغسيل الأموال وأيضا تساهم في الحفاظ على صحة وسلامة المجتمع ،ويمكننا القول إن تلك الإجراءات تساهم في الحفاظ على النظام العام في المجتمع من خلال بوابة المطار

^١ :- ينظر، الدكتور علي حمزة عسل الخفاجي التنظيم القانوني للمسؤولية الجنائية للشركات الامنية الخاصة في العراق ((دراسة تحليلية)) ، بحث منشور في مجلة جامعة بابل / العلوم الإنسانية ، المجلد ٢٢ ، العدد ٦ ، ٢٠١٤ ، ص ١٢٧١ .

^٢ :- ينظر ،التنظيم الحكومي للخدمات الأمنية المدنية الخاصة ومدى اسهامها في منع الجريمة وسلامة المجتمع ، سلسلة كتيبات العدالة الاجتماعية ، مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة ، أيلول ٢٠١٤ ، ص ١١ .



المدني ، وتقوم هذه الشركات بهذه الإجراءات من خلال بوابة العقود التي تبرمها مع السلطات المختصة في الدولة ، وكل عقد من هذه العقود له تكيف معين ، فممكن أن تكون هذه العقود عقوداً إدارية تتوافر فيها كل معايير العقود الإدارية وتحديداً عقد امتياز المرافق العامة وتنص على أن كافة الاعمال كافة التي تقوم بها هذه الشركات تعدّ كأنها صادرة من الدولة ، ومن ثم تعدّ اعمال ضبط اداري والقضاء المختص بهذه الاعمال هو القضاء الإداري في حالة الطعن بمشروعيتها وكذلك المسؤولية عن الاضرار الناتجة عن هذه الاعمال هي مسؤولية إدارية وتحملها الدولة ، ويمكن أن تكون هذه العقود عقود قانون خاص بأنواعها المختلفة وهنا الشركات الأمنية هي التي تتحمل المسؤولية عن الاعمال التي تقوم بها في مواجهة الافراد وتثار بمواجهتها المسؤولية التقصيرية امام المحاكم المختصة^١.

ويعزز تلك الإجراءات الأمنية في المطارات سواء أقامت بها السلطات الإدارية أم الشركات الخاصة، أن هناك منظمة دولية (منظمة الطيران المدني الدولية) تراقب تلك الإجراءات ومدى كفاءتها ومدى التزام الدولة بها إذ إن يد الدولة في تنظيم المطار المدني ليست طليقة وانما يجب عليها أن تتبع إرشادات وتوصيات منظمة الطيران الدولية وفي الوقت نفسه تلك الإجراءات في حالة تطور مستمر دائم، وهذا يلقي عبئاً إضافياً على الدولة، إذ يجب عليها ان تحدث تلك الإجراءات من اجل مواجهة مختلف الحالات وان توفر الامن المطلوب على اكمل وجه ، وافضل دليل على ذلك أن اتفاقية شيكاغو فيها تسعة عشر ملحقاً كل ملحق يعالج جانباً معيناً من جوانب الطيران المدني والملحق نفسه في حالة تحديث مستمر من منظمة الطيران المدني الدولية، كما هو الحال في ملحق الامن.

المطلب الثاني: إجراءات الإدارة بموجب الضبط الأمني في المطارات المدنية

منعاً لوقوع أي فعل من أفعال التدخل غير المشروع في المطارات المدنية ، بينت اتفاقية شيكاغو في الملحق السابع عشر وتعليمات الامن رقم ١٧ لسنة ٢٠١٦ مجموعة من الإجراءات الامنية الوقائية المهمة التي يجب على سلطات أمن الطيران فرضها، والتي تهدف إلى أمن المطارات المدنية من وقوع أفعال التدخل غير المشروع ، وهي عبارة عن ضوابط أمنية واجراءات ومعينات مادية وبشرية متنوعة وكثيرة^٢ ، منها ما يتعلق بمناطق المطارات ودخولها ، ومنها ما يتعلق بالطائرات ، ومنها ما يتعلق بالمسافرين وامتعتهم والبريد ، وسوف نتناول هذه الإجراءات بشكل خطوط عريضة وسنتناول التفاصيل في الفصل الثاني على وفق أنها جزء من نطاق الإجراءات الضبطية وهي على النحو التالي:

^١ :- ومثل ذلك المادة الثامنة من عقد استثمار مطار النجف حيث نصت على (يتحمل الطرف الثاني المسؤولية الإدارية الكاملة للمطار) أشار اليه الدكتور احمد سامي مرهون المعموري ، التكيف القانوني لعقد استثمار مطار النجف الاشرف، بحث منشور في مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية / كلية القانون / جامعة الكوفة، المجلد ٢٠١٠، العدد ٥، ٢٠١٠.

^٢ ينظر، عبدالرحيم بو عيدة، الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة الإرهاب في مجال الطيران المدني، المصدر السابق، ص ٢٨.



أولاً:- الإجراءات المتعلقة بمناطق المطارات ودخولها.

نص الفصل الرابع من الملحق السابع عشر من اتفاقية شيكاغو، والذي يحمل عنوان إجراءات الامن الوقائية على مجموعة من الإجراءات الأمنية الضبطية التي يجب على الدول ان تلتزم بها وتفرضها في مطاراتها المدنية ، بينما تناولت المادة ٢٤ من تعليمات الامن رقم ١٧ لسنة ٢٠١٦ بمعالجة ذلك الموضوع وتحمل عنوان مراقبة أمن المطارات ، في حين تكفل الفصل الخامس من الملحق السابع عشر بالإجراءات العلاجية والذي تناول الإجراءات الواجبة على الدولة القيام بها من أجل التعامل مع أفعال التدخل غير المشروع في مطاراتها المدنية والإجراءات الوقائية هي على النحو الآتي ^١:-

١_ فرض وممارسة الإجراءات الأمنية اللازمة لمنع إدخال أي أسلحة أو متفجرات غير مصرح بحملها أو نقلها الى المطار المدني و ينبغي استخدام هذه الإجراءات بصورة عشوائية، إذ إن عدم التنبؤ بهذه الإجراءات يوفر إمكانية تحقيق الأثر الرادع للإجراءات الأمنية ويحقق هدفها.

٢_ إخضاع مناطق أرض الطيران في المطار المدني للمراقبة ومنع أي دخول غير مصرح به وإنشاء مناطق أمنية مقيدة في كل مطار على أساس تقييم المخاطر الأمنية وضمان الوصول الى هذه المناطق بهدف الحؤول دون الدخول غير المجاز به.

٣_ يجب على السلطات الإدارية الأمنية إنشاء نظام خاص بتحديد الهوية للأشخاص والمركبات وكذلك التحقق من الهوية في نقاط التفتيش المتواجدة في المطارات بهدف منع الدخول غير المرخص به الى مناطق أرض الطيران والمناطق الأمنية المقيدة في المطارات المدنية.و القيام بالتحريات الشخصية عن الأشخاص غير الركاب الذين منحوا حق الدخول للمناطق المقيدة دون مراقبة .

٤_ الكشف الأمني على الأشخاص غير الركاب مع الأشياء التي يحملونها، ممن يمنحون حق الوصول الى مناطق أمنية مقيدة، ولكن اذا تعذر تطبيق مبدأ الكشف الأمني بنسبة ١٠٠ في المائة، يجب تطبيق ضوابط أمنية أخرى، تشمل على سبيل المثال لا الحصر، الكشف النسبي والعشوائية وعدم إمكانية التنبؤ، وذلك وفقاً لتقييم المخاطر الذي تنفذه السلطات الامنية المختصة.

٥_ ضمان أن المركبات التي تُمنح حق الدخول الى المناطق الأمنية المقيدة مع الأشياء التي بداخلها تخضع للكشف الأمني أو لضوابط أمنية أخرى ملائمة وفقاً لتقييم المخاطر الذي تقوم به السلطات الأمنية المختصة.

٤_ ضمان وجود إشراف ملائم على تحركات الأشخاص والمركبات إلى الطائرة ، وضمان أن تكون وثائق الهوية الخاصة بطاقتهم الطائرة توافر أساساً معتمداً دولياً للتحقيق من سلامتها.

١:- يُنظر، القواعد القياسية ١-٤ و ١-٢ و ٢-٢ و ٣-٢ و ٤-٢ و ٥-٢ و ٦-٢ و ٧-٢ من ملحق الامن الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، المصدر السابق، ص ٢٥ والمادة ٢٤ بقرائنها (١-١٤) من تعليمات الامن رقم ١٧ لسنة ٢٠١٦.



ولا تقتصر هذه الإجراءات على المناطق المقيدة أمنياً، فقد نص الفصل الرابع على توصية تتعلق بإجراءات الأمنية بالمنطقة المفتوحة للجمهور فينبغي بحسب هذه التوصية أن توضع إجراءات و تدابير أمنية في المناطق المفتوحة للجمهور للتخفيف من المخاطر الممكنة لأفعال التدخل غير المشروع وفقاً لتقييم المخاطر الذي تجريه السلطات المختصة^١.

فضلاً عن ذلك هناك توصية تتعلق بالأمن التكنولوجي فينبغي على الدولة أن تضع الإجراءات وتدابير الأمنية الكفيلة لحماية نظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات المستخدمة في المطار المدني من التدخل الذي قد يعرض سلامة الطيران المدني للخطر، وأن فرض تلك الإجراءات الأمنية مهم جداً في الوقت الحالي لأهمية تلك النظم في تسير أعمال المطار المدني من جهة وكذلك تطور الجريمة الالكترونية وشيوع ارتكابها ومن ثم لا بد من وجود إجراءات وقائية تقي المطارات المدنية من هذه الجرائم وهذا الدور الأساسي للضبط الإداري الا وهو الدور الوقائي^٢.

ثانياً: الإجراءات المتعلقة بالطائرات

هناك جملة من الإجراءات الواجب على السلطات المختصة بأمن المطار اتخاذها بشأن الطائرات عندما تكون جاثمة على أرض المطار لتوفير الحماية الأمنية لها، وهي جملة من الإجراءات الأمنية وإجراءات الدعم اللازمة لتوفير الامن لطائرات، وقد عالج المشرع العراقي ذلك الموضوع ضمن موضوع مسؤوليات مشغل الطائرات وحماية الطائرات وهي على النحو الآتي^٣:

١_ يجب على سلطات أمن المطار توفير متطلبات الأمن المادي لساحات وقوف الطائرات والمناطق المعرضة للخطر بالمطار والمتمثلة بالإضاءة والحماية والدوريات والمراقبة والاحتياطات الخاصة بمواجهة التخريب منشآت المطار .

٢_ اجراء عمليات الفحص الامني أو التفتيش الأمني على الطائرات الموجودة على أرض المطار و المستخدمة في النقل التجاري وأن يجري ذلك على أساس تقييم المخاطر الذي تقوم به السلطات المعنية بذلك وتحديد أي العمليتين أنسب و إخضاع الطائرة التي في الخدمة أو خارجها للتفتيش الأمني

٣_ ضمان اتخاذ التدابير اللازمة للتأكد من أن الركاب لم يتركوا وراءهم أشياء على متن الطائرة عند مغادرتهم لها والتعامل مع هذه الأشياء بشكل لائق قبل مغادرة إحدى الطائرات المشغلة في الرحلات التجارية.

٤_ على سلطات أمن المطار إلزام المشغلين الجويين لاتخاذ الإجراءات الملائمة لمنع دخول غير المصرح لهم إلى مقصورة الطائرة في أثناء تواجدها في المطار وفي أثناء

^١ - تُنظر، التوصية رقم ٨-٤ من ملحق الامن الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، المصدر السابق ، ص٢٨ .

^٢ - تُنظر، التوصية رقم ٩-٤ من ملحق الامن الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، المصدر نفسه ، ص٢٨ .

^٣ - تُنظر ، القواعد القياسية (١-٣-٤ و ٢-٣-٤ و ٣-٣-٤ و ٤-٣-٤) من ملحق الامن الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، المصدر السابق، ص٢٦ والمادة ٣٥ و ٣٦ من تعليمات الامن رقم ١٧ لسنة ٢٠١٦ .



طيرانها وتزويد مقصورة قيادة الطائرة بباب معتمد والتأكد من قفله عندما تكون الطائرة جاهزة للإقلاع .

٥_ حماية الطائرة التي تخضع للفحص الأمني أو التفتيش الأمني من التدخل غير المصرح به، منذ بداية تنفيذ عمليات الفحص أو عمليات التفتيش الى حين مغادرة الطائرة.

٦_ تزويد الطائرة بقائمة اجراءات التفتيش والبحث عن قنبلة أو أسلحة أو متفجرات مخبأة وتعزيز ذلك بالإرشادات عن الخطوات المناسبة إذا ما عُثر على القنبلة أو أي شيء.

٧_ حماية المشغل الجوي للطائرة ومراقبة الدخول إليها و إذا كانت خارج الخدمة يجب إغلاق أبوابها وتأمين السلام وإيقافها بعيداً عن السور الخارجي وفي مكان إضاءة جيدة.

٨_ على سلطات أمن المطار ان تضمن أن الضوابط والإجراءات الأمنية قائمة للحؤول دون تعرض الطائرات لأفعال التدخل غير المشروع عندما لا تكون موجودة في المناطق الأمنية المقيدة^١.

٩_ في حالة وجود تهديد على الطائرة يجب قفل باب مقصورة القيادة في أثناء الطيران والتأكد من عدم ترك الركاب القادمين لأمتعتهم وفي حالة الاشتباه المؤكد يجب إخطار مشغل الطائرة والسلطة المختصة وإخضاع الطائرة للتفتيش واتخاذ الإجراءات المناسبة لحمايتها.

١٠_ في حالة اكتشاف السلطة المختصة لأي قصور في الإجراءات الأمنية بعد مغادرة الطائرة يجب عليها إخطار السلطات المختصة بدولة الوصول بنوع القصور.

ثالثاً :- الإجراءات المتعلقة بالركاب وأمتعتهم والبريد المشحون

إن الإجراءات الأمنية المفروضة في المطارات المدنية لا تقتصر على مناطق المطار والطائرات المتوقفة فيه، فهناك إجراءات أساسية لتوفير الأمن في المطار المدني إلا وهي إجراءات المتعلقة بالركاب وفحصهم أمنياً والامتعة التي يصحبوها وكذلك الإجراءات الخاصة بالبريد المغادر عن طريق الشحن الجوي وفحصه وتدقيقه، وقد تناول ملحق الامن الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو ودليل امن الطيران الدولي وتعليمات الامن رقم ١٧ لسنة ٢٠١٦ في المادة ٢٤ تلك الإجراءات وسوف نقوم بتناولها بشي من الإيجاز على النحو الآتي:-

أ:- الإجراءات المتعلقة بالركاب وأمتعتهم اليدوية^٢

هناك مجموعة من الإجراءات الأمنية تتخذها السلطات المختصة تتعلق بالركاب المسافرين والامتعة اليدوية التي ترافقهم الى داخل الطائرة وهي على النحو الآتي :-

^١ تُنظر، التوصية رقم ٣-٥ من ملحق الامن الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، المصدر السابق ، ص ٢٦ .

^٢ تُنظر، القواعد القياسية (١-٤-٤ و ٢-٤-٤ و ٣-٤-٤ و ٤-٤-٤) من ملحق الامن الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، المصدر السابق ، ص ٢٦ والفقرة ٤ من المادة ٢٤ من تعليمات الامن رقم ١٧ لسنة ٢٠١٦ .



١_ على السلطات المختصة بأمن المطار القيام بالإجراءات اللازمة للتأكد من الكشف على جميع الركاب وأمتعتهم اليدوية قبل أن يستقلوا طائرة مغادرة من منطقة أمنية مقيدة.

٢_ يجب فرز ركاب المحولين وأمتعتهم الشخصية قبل الصعود إلى الطائرة، باستثناء إذا كانت عملية التحقق والكشف عليهم قد جرت بالتعاون مع دولة أخرى، وذلك لضمان أن يكون هؤلاء الركاب وأمتعتهم اليدوية قد خضعوا للفرز على مستوى ملائم في نقطة بداية الرحلة وتوافرت لهم فيما بعد الحماية من التدخل غير المصرح به منذ نقطة بداية عملية الكشف الأمني في مطار منشأ الرحلة حتى مغادرة الطائرة في مطار التحويل.

٣_ حماية الركاب مع أمتعتهم اليدوية، والذين خضعوا للفرز من التدخل غير المصرح به منذ نقطة الفرز إلى أن يصعدوا على متن طائرتهم. وإذا ما حدث اختلاط أو اتصال مع أشخاص لم يخضعوا للكشف الأمني، يجب إعادة فرز الركاب المعنيين وأمتعتهم اليدوية قبل الصعود إلى الطائرة. كما يجب وضع الإجراءات الخاصة بعمليات العبور لحماية الركاب العابرين وأمتعتهم اليدوية من التدخل غير المصرح به وحماية سلامة الأمن في مطار العبور.

فضلاً عن ذلك ينبغي استحداث ممارسات خاصة بأمن الركاب وأمتعتهم اليدوية في المطارات وعلى متن الطائرات للمساعدة في تحديد ومعالجة النشاط المشبوه الذي قد يشكل خطراً على الطيران المدني^١.

ب:- الإجراءات المتعلقة بأمتعة الركاب^٢

وتتناول الفصل الرابع البند الخامس بفقرته المختلف الإجراءات الأمنية المتعلقة بأمتعة الركاب والفقرات (٦،٥) من المادة ٢٤ من تعليمات رقم ١٧ لسنة ٢٠١٦، وهي على النحو الآتي :-

١_ القيام بالتدابير اللازمة لضمان فرز أمتعة الركاب المنقولة في مستودع الطائرة وحمايتها من التدخل غير المصرح به منذ نقطة فرزها أو قبولها في عهدة الناقل الجوي، أيهما يحدث أولاً، إلى حين أن تغادر الطائرة التي ينبغي أن تنقلها، وإن كان هناك أي مساس بسلامة أمتعة المستودع يجب إعادة فرز أمتعة المستودع قبل وضعها على متن الطائرة.

٢_ ضمان عدم قيام مشغلي شركات النقل الجوي التجاري بنقل أمتعة أشخاص غير موجودين على متن الطائرة إلا إذا حددت الأمتعة على أنها غير مصحوبة واخضعت لفرز ملائم، وانهم لا ينقلون سوى الأمتعة التي جرى تعريفها بصورة منفردة كأمتعة مصحوبة أو غير مصحوبة، وقد فرزت وفقاً لشروط قاعدة قياسية مناسبة والتي قبلها

^١ تُنظر التوصية رقم (٥-٤-٤) من ملحق الامن الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، المصدر نفسه، ص ٢٦.
^٢ تُنظر، القواعد القياسية (١-٥-٤ و ٢-٥-٤ و ٣-٥-٤ و ٤-٥-٤ و ٥-٥-٤) من ملحق الامن الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، المصدر السابق، ص ٢٧ والفقرات (٦،٥) من المادة ٢٤ من تعليمات رقم ١٧ لسنة ٢٠١٦.



الناقل الجوي لنقلها على متن تلك الرحلة. وينبغي لمثل هذه الأمتعة كلها أن تسجل على أساس أنها تقي بهذه المعايير وأنه يصرح بنقلها على متن تلك الرحلة.

٣_ فرض الإجراءات والتدابير التي تكفل فرز الأمتعة المحولة التي تنقل في مستودع الطائرة قبل تحميلها على متن الطائرة المستخدمة في عمليات النقل الجوي التجاري ما لم تكن لديها اجراءات تحقق وتنفذ باستمرار بالتعاون مع الدول المتعاقدة الأخرى؛ وذلك من أجل ضمان أن هذه الأمتعة المحولة قد خضعت للفرز على مستوى ملائم في نقطة بداية الرحلة وتوفرت لها فيما بعد الحماية من التدخل غير المصرح به منذ نقطة بداية عملية الفرز في مطار منشأ الرحلة حتى مغادرة الطائرة في مطار التحويل. وإلى جانب هذه الالتزامات المتعلقة بأمن أمتعة الركاب على السلطات ان تسعى الى وضع إجراءات تتناول فيها الأمتعة غير المعرفة ، وذلك على أساس تقييم المخاطر الأمنية تقوم به السلطات الوطنية المعنية^١.

ج- الإجراءات المتعلقة بالبضائع والبريد والسلع الأخرى^٢

عالج الفصل الرابع البند السادس من الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو موضوع الإجراءات الأمنية الواجبة اتخاذها فيما يتعلق بالبضائع والسلع بينما تناولت ذلك الموضوع الفقرات (١٠،٩،٨،٧) من تعليمات الامن رقم ١٧ لسنة ٢٠١٦ وهي على النحو الآتي :-

١_ تطبيق الضوابط الأمنية المناسبة، بما في ذلك الكشف الأمني حيثما أمكن عملياً، على البضائع والبريد، قبل أن تحمل على متن الطائرة ، وحمايتها من التدخل غير المصرح به منذ نقطة تنفيذ الكشف الأمني أو الضوابط الأمنية الأخرى الى حين مغادرة الطائرة ، وتحدد هذه الضوابط على أساس تقييم للمخاطر الأمنية تقوم به السلطات الوطنية المعنية.

٢_ الموافقة على الوكلاء المعتمدين أو الشاحنين المعروفين، إذا كان هؤلاء يشاركون في تنفيذ الكشف الأمني أو الضوابط الأمنية الأخرى، وضمان أن المشغلين الجويين لا يقبلون بضائع أو بريد للنقل على متن طائرة تنفذ عمليات نقل جوي تجاري للركاب الا اذا ما جرى التثبت من إخضاعها للكشف الأمني أو لضوابط أمنية أخرى وأن وكلاء معتمدا مسؤول عنها، أو أن الإرساليات التي لا يمكن التثبت منها وتولي وكيل معتمد المسؤولية عنها خضعت للكشف الأمني.

٣_ القيام بالإجراءات اللازمة التي تضمن أن التموين والمخزونات والامدادات المقرر نقلها على رحلات الركاب التجارية قد خضعت للضوابط الأمنية المناسبة، ويجري بعد ذلك توفير حماية لها الى حين تحميلها على متن الطائرة. كما تشمل هذه الإجراءات السلع والإمدادات المدخلة الى المناطق الأمنية المقيدة.

^١ تُنظر التوصية رقم (٦-٥-٤) من ملحق الامن الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، المصدر نفسه ، ص ٢٧
^٢ تُنظر ، القواعد القياسية (١-٦-٤ و ٢-٦-٤ و ٣-٦-٤ و ٤-٦-٤ و ٥-٦-٤ و ٦-٦-٤ و ٧-٦-٤) من ملحق الامن الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، المصدر السابق ، ص ٢٧ .



د- الإجراءات المتعلقة بفئات خاصة من الركاب^١

هناك فئات معينة من الركاب المسافرين عن طريق المطارات المدنية لا بد من تشديد الإجراءات الأمنية الخاصة بهم والقيام بأكثر من اجراء من اجل تأمينهم وهذه الفئات التي تكون موضع إجراءات إدارية أو قضائية من سلطات احد الدول، وكذلك الركاب المبعدين والمرحلين من الدولة ، وقد عالج المشرع الدولي ذلك الموضوع بموجب الفصل الرابع البند السابع ونص على مجموعة إجراءات يجب على الدولة اتخاذها على هذه الفئات وتطبيقا لذلك نظم المشرع العراقي موضوع هذه الفئات في المادة ٣٩ من تعليمات الامن رقم (١٧) لسنة ٢٠١٦ والإجراءات على النحو الآتي:-

١_ على السلطات الإدارية ابلاغ المشغل الجوي وقائد الطائرة بالركاب الملزمين بالسفر لأنهم موضع اجراءات قضائية أو إدارية، وذلك حتى يتسنى تطبيق الضوابط الأمنية الملائمة. ويجب أن تضمن بأنهم يدرجون في برامج الأمن الخاصة بهم تدابير واجراءات تضمن السلامة على متن طائراتهم التي تنقل ركابا ملزمين بالسفر على أثر اتخاذ اجراءات قضائية أو إدارية حيالهم.

٢_ يجب على سلطات أمن المطار التأكد من أن حمل الافراد المكلفين بتطبيق القانون السلاح على متن الطائرات يخضع لموافقة خاصة وفقا لقوانين المعنية بالأمر، و النظر في الطلبات المقدمة من دول أخرى للسماح بسفر أفراد مسلحين بمن فيهم حراس الأمن على متن طائرة تابعة لمشغلين من الدول مقدمة الطلب .ويجب ألا يسمح بهذا السفر الا بعد موافقة جميع الدول المعنية بذلك، ويجب أن يُبلغ قائد الطائرة بعدد الأشخاص المسلحين وبموقع مقاعدهم.

٣_ على سلطات أمن المطار أن تكفل أن حمل الأسلحة في الحالات الأخرى لا يسمح به الا بعد أن يقرر أن الشخص مخول ومؤهل لذلك، وأنها ليست محشوة بالرصاص، وبشرط وضع هذه الأسلحة في مكان بعيد عن متناول أي شخص طوال مدة الرحلة الجوية.

٤_ في حالة قررت سلطات أمن المطار استخدام حراس الأمن على متن الطائرات فإنه يجب أن تتأكد من أنهم من العاملين الحكوميين ممن جرى اختيارهم وتدريبهم بعناية لهذا الخصوص، وأن تراعى جوانب السلامة والأمن على متن الطائرة، وأن يكون استخدامهم وفقا لتقييم التهديدات الذي نفذته السلطة المختصة ، ويجب تنسيق استخدام هؤلاء الحراس مع السلطات المختصة وأن يبقى هذا الأمر سريا بشكل تام. وعند النظر الى هذه الإجراءات التي قررها المحلق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو والذي يحمل عنوان الامن ووضحها دليل أمن الطيران المدني الدولي الذي صدر بموجب هذا الملحق ، والتي تعدّ ملزمة للدول الأعضاء على وفق أنها قواعد قياسية ،

^١: انظر ، القواعد القياسية (١-٧-٤ و ٢-٧-٤ و ٣-٧-٤ و ٤-٧-٤ و ٥-٧-٤ و ٦-٧-٤ و ٧-٧-٤ و ٨-٧-٤) من ملحق الامن الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، المصدر السابق ، ص ٢٨ والمادة ٣٩ من تعليمات الامن رقم (١٧) لسنة ٢٠١٦ .



وأن الدول قد انضمت للاتفاقية ومنها العراق الذي انضم الى الاتفاقية وصادق عليها بموجب قانون رقم (٦) لسنة ١٩٤٧ واعترى جزء من القانون العراقي، وأكد قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ المعدل ذلك في المادة الثالثة منه ، وتطبيق لهذه الاتفاقية نص قانون الطيران المدني العراقي وكذلك تعليمات حماية الامن رقم ١٧ لسنة ٢٠١٦ الصادرة من سلطة الطيران المدني العراقي استناد الى المادة ٢٠٨ من قانون الطيران المدني العراقي على تلك الإجراءات ، ويلاحظ أن تلك الإجراءات كثيرة ومفصلة ودقيقة تتناول مختلف الجوانب الموجودة في المطارات المدنية فضلاً عن باقي مفاصل الطيران المدني فضلاً عن انها تتطلب خبرة واختصاص فنياً دقيقاً من اجل فهمها لكي تطبق بشكل صحيح يحقق الغرض الذي وضعت من اجله ، وتتمتع هذه الإجراءات بمزايا كثيرة فضلاً عن الميزة الدولية لها والتي تجعل السلطات الإدارية يدها مقيدة و ليست حرة في فرضها ، أنها في حالة تجدد مستمر لكي تواجه الصعوبات الأمنية التي يتعرض لها قطاع الطيران المدني في مختلف مرافقه ولا سيما مرفق المطارات المدنية ، إذ يجري مراجعتها باستمرار من اللجان المختلفة المشكلة من قبل الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو) وتقر التعديلات والاضافات من الجمعية العامة للمنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو) فاعلم ملاحق اتفاقية شيكاغو جرى مراجعتها وتعديلها وتحديثها بشكل مستمر وذلك استجابة للتطورات التي تطرأ على الطيران المدني وحمايته من أفعال التدخل غير المشروع، وعلى الدول الالتزام بهذه التعديلات كونها جزء من الاتفاقية وملاحقها التي انضمت اليها، ويتم فرضها أيضاً على الشركات الأمنية التي تقوم بتأمين المطارات من قبل تلك الدول ، وعليه يمكن القول ان النصوص القانونية التي تفرض هذه الإجراءات بموجبها كافية لتحقيق الامن من المطارات على وفق انها في حالة تطور ، ويبقى امر التطبيق ومدى التزام الدول بها وهذا الامر يختلف من دولة الى أخرى بحسب الاستجابة لهذه الاتفاقية وملاحقها ، وفي حالة عدم الاستجابة لهذه المتطلبات والإجراءات إضافة الى غلق الأجواء لأسباب سياسية بشكل غير قانوني فان ذلك يعرض الدولة الى عقوبات من قبل المنظمة الدولية للطيران الدولي فضلاً عن المنظمات الإقليمية ذات الشأن^١.

الخاتمة:-

انتهينا من بحثنا في موضوع بحثنا الموسوم بـ (إجراءات الضبط الإداري الأمني في المطارات المدنية) و قد توصلنا إلى مجموعة من الاستنتاجات والمقترحات املين من

^١ ينظر، قرار (ايكاو) معركة رابحة لقطر والخاص بقرار المجلس التنفيذي لمنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو) بشأن الحصار الجوي الذي فرض على قطر من قبل دول (مصر ، السعودية ، البحرين ، الامارات) مقال منشور في جريدة الوطن القطرية على موقعها في شبكة الانترنت ومتاح على الرابط التالي :- <https://www.al-watan.com/article/90131/STATENEWS/> وكذلك ينظر أسباب حظر الطيران العراقي من التحليق في سماء أوروبا وشروط العودة ، مقال منشور على شبكة الانترنت ومتاح على الرابط التالي :- <https://ultrairaq.ultrasawt.com> اخر زيارة في ٢٠٢٣/١/٧.



المشرع العراقي والسلطات الإدارية المختصة أن تأخذ بها، وذلك اتماماً للفائدة العلمية والعملية لموضوع البحث ، وهي على النحو الآتي :-

أولاً :- الاستنتاجات

١:- الطبيعة الذاتية التي تتمتع بها مرافق المطارات المدنية الدولية فهي ليست كباقي المرافق الإدارية الموجودة في الدولة فهي تتمتع بخصيصة أنها نقطة اتصال والتقاء مع باقي دول العالم ولهذا فهي تُعدّ من المنافذ الحدودية للدولة.

٢:- الطبيعة الذاتية التي تتمتع بها إجراءات الضبط الأمني في المطارات المدنية ، إذ إن الدولة يدها ليست مطلقة في اتخاذ إجراءات الضبط الإداري فيجب عليها أن تفرض مجموعة من الإجراءات مفروضة عليها من منظمة الطيران الدولي بوصفها قواعد قياسية فضلاً عن التوصيات والارشادات المتمثلة بأدلة والبرامج وهي تمثل الحد الأدنى، ولها أن تزيد من تلك الاجراءات شريطة أن تبلغ المنظمة وعدم تعارضها مع الحد الأدنى من الإجراءات.

٣:- التحديات الكبيرة التي تواجه مرفق المطار المدني عندما تؤدي عملها في خدمة جمهور المواطنين وهذه التحديات نابعة عن الميزة الأساسية التي يتمتع به مرفق المطار المدني بوصفه نقطة اتصال عالمية بين مختلف الدول، ولعل في مقدمة تلك التحديات التحديات الأمنية سواء كانت المتعلقة بإرهاب بمختلف أنواعه أو بجريمة وكذلك تحديات السلامة والأمن الناتجة عن التطور الكبير للخدمات المقدمة في المطار المدني ، وهذه التحديات تلقي بظلالها على الإجراءات الضبطية المتخذة في المطار المدني من أجل مواجهتها ، مما يتطلب تحديث تلك الإجراءات بشكل مستمر وهذا ما تفعله منظمة الطيران المدني الدولية من خلال تحديث ملاحق اتفاقية شيكاغو بشكل مستمر لمواجهة تلك التحديات وتفرضه على المشرع الوطني في مختلف الدول.

٤:- هناك العديد من الجهات تقوم بفرض إجراءات الضبط الأمني منها جهات تقييمية ومنها جهات تنفيذية نصت عليها الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية وتتمثل واجبات الجهات التقييمية بمتابعة تلك الإجراءات وتقومها بشكل مستمر من أجل مواجهة التحديات الأمنية وتوفير الأمن العام بأفضل شكل ، وتتمثل تلك الجهات ببرنامج أمن الطيران المدني الوطني وكذلك اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني ولجنة تقييم المخاطر ولجنة أمن المطار ، أما الجهات التنفيذية فتتمثل بالعناصر الأمنية بمختلف أصنافها سواء كانت تابعة الى وزارة الداخلية او الى جهاز المخابرات ، ومن الممكن الاستعانة بالقطاع الخاص لتأمين مرفق المطار المدني بمختلف منشآته باستثناء الفقرات المتعلقة بسيادة الدولة كدخول أراضي الدولة أو الخروج منها ، لا بد من وجود من يمثل الدولة في فرضها.

٥:- ان إجراءات الضبط الأمني في المطارات المدنية تتعلق بمناطق المطار والدخول له وكذلك إجراءات خاصة بالطائرات وإجراءات تتعلق بمسافرين وامتعتهم وكذلك إجراءات تتعلق بالبريد والسلع المشحونة عبر المطار المدني.



المقترحات :-

١:- نقترح على المشرع العراقي ضرورة إصدار قانون جديد للطيران المدني كون القانون الحالي لا يلبي متطلبات قطاع الطيران المدني وتحديد المطارات المدنية ، فضلاً عن أنه لا يواكب التطورات السريعة المتلاحقة في هذا القطاع ولا سيما في الوقت الحاضر ، وأن يتم إعداد هذا القانون بواسطة لجان متخصصة تضم خبراء مؤهلين في مجالات الطيران المدني كافة وأن يتم ذلك بعد دراسة متأنية وأبحاث معمقة وإطلاع شامل على ما تصدره منظمة الطيران المدني الدولية من تحديثات وتوصيات وارشادات بمختلف أنواعها .

٢:- نقترح على سلطة الطيران المدني التعاقد مع شركات أمنية رصينة لحماية المطارات المدنية بفرض جملة من إجراءات الضبط الامني المطلوبة من قبل منظمات الطيران المدني الدولية ،لما لهذه الطريقة من إيجابيات واضحة كون تلك الشركات متخصصة في ذلك المجال، وان تكون طريقة التعاقد بواسطة عقود ادارية واضحة ودقيقة في صياغتها وتؤمن لسلطة الطيران المدني حق الاشراف والرقابة بشكل كامل فضلاً عن تحمل تلك الشركات المسؤولية الإدارية عن الأخطاء التي ترتكبها.

٣:- نوصي سلطة الطيران المدني بالعمل على وضع آليات إدارية تسهم في تطوير عمل الموظفين لديها وزيادة الوعي العاملين فيها على أهمية قطاع الطيران وحماية المطارات المدنية ودورها الكبير في تحقيق التنمية الاقتصادية في الدولة، مع تحفيزهم على أداء عملهم من خلال صرف المكافآت لهم في حالة زيادة واردات المطار المدني، والعمل على محاربة ومكافحة التراخي الإداري الذي أصاب أغلب إدارات الدولة في العراق ومنها سلطة الطيران المدني فجعلها تتقاعس عن أداء الكثير من مهامها وتتغاضى عنها، بل وتشارك أحياناً في الكثير من جرائم الفساد الإداري .

٤:- نوصي سلطة الطيران المدني بفرض قواعد سلوك للعاملين في المطارات المدنية ،تتناسب مع الطبيعة الخاصة بالمطارات المدنية بوجود مسافرين من مختلف انحاء العالم يحملون أفكار وعادات وتقاليده مختلفة تفرض عليهم ان يتحلوا باللياقة الأخلاقية والأسلوب اللطيف اثناء تطبيقهم لإجراءات الضبطية في المطارات المدنية وفرض الجزاءات المناسبة في حال عدم الالتزام بها

قائمة المصادر

أولاً:- الكتب

١. إبراهيم بن عويض العتبي ، الامن في عهد الملك عبد العزيز تطويره واثاره ، مطبوعات مكتبة الملك عبد العزيز العامة ، الرياض ، السعودية ، ١٩٩٦ .
٢. التنظيم الحكومي للخدمات الأمنية المدنية الخاصة ومدى اسهامها في منع الجريمة وسلامة المجتمع ، سلسلة كتيبات العدالة الاجتماعية ، مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة ، أيلول ٢٠١٤ .
٣. محمد محمد بدران ، الطبيعة الخاصة للضبط الإداري والاثار القانونية المترتبة عليها ، دراسة في القانونين (المصري، الفرنسي)، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٩ .

ثانياً:- البحوث

١. احمد سامي مرهون المعموري ، التكيف القانوني لعقد استثمار مطار النجف الاشرف، بحث منشور في مجلة الكوفة للعلوم القانونية والسياسية / كلية القانون / جامعة الكوفة ، المجلد ٢٠١٠ ، العدد ٥ .



مجلة كلية الحقوق - جامعة النهرين

٢. حسن وقيع الله صالح ، نشأت وتطور أمن الطيران المدني ورقة عمل ، سمنار الهيئة العامة للطيران المدني الخرطوم ، ٢٠٠١ .
٣. داود عبد الرزاق الباز ، تدابير حماية الامن العام في اطار الطبيعة الوقائية للضبط الإداري بين الشريعة والقانون، بحث منشور في المجلة العربية للدراسات الأمنية ، جامعة نايف للعلوم الأمنية ، المجلد ١٨ ، العدد ٣٥ ، ٢٠٠٣ .
٤. عبد الرحيم بن بوعيدة ، الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة الإرهاب في مجال أمن الطيران جامعة القاضي عياض .كلية الحقوق المغرب ٢٠١٣ م .
٥. عبيد سيف سالم سيف الطنجي ، الاتفاقيات الدولية المتعلقة بجرائم الاعتداء على أمن وسلامة الطيران المدني ، بحث منشور في مجلة القانون المغربي ، العدد ٣٦ ، دار السلام للطباعة والنشر ، ٢٠١٧ .
٦. علي حمزة عسل الخفاجي التنظيم القانوني للمسؤولية الجنائية للشركات الأمنية الخاصة في العراق ((دراسة تحليلية)) ، بحث منشور في مجلة جامعة بابل / العلوم الإنسانية ، المجلد ٢٢ ، العدد ٦ ، ٢٠١٤ .
٧. كرناس سريست عمر ، التنظيم القانوني لشروط سلامة الطيران المدني : العراق انموذجاً ، بحث في المجلة الاكاديمية لجامعة نورو ، المجلد ٦ ، العدد ٤ ، ٢٠١٧ .

ثالثاً:- الرسائل والاطاريح الجامعية

١. طيبة جواد حمد المختار ، التنظيم القانوني للشركات الأمنية الخاصة في العراق (دراسة في القانون الدولي) أطروحة دكتوراه مقدمة الى مجلس كلية القانون / جامعة بابل ، ٢٠١٤ .

رابعاً:- الاتفاقيات الدولية

- ١- محلق الامن ملحق رقم ١٧ لاتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤ (حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع) ، الطبعة التاسعة ، اذار ٢٠١١ .

خامساً: وثائق منظمة الطيران الدولية

- ١- الخطة العالمية لأمن الطيران ، نوفمبر ٢٠١٧ ، منشورة على الموقع الرسمي لمنظمة الطيران المدني الدولية (الايكاو) في شبكة الانترنت بصيغة pdf.
- ٢- دليل أمن الطيران المدني الدولي ، المجلد الأول المنظمة الوطنية والإدارة ، المنظمة الدولية للطيران المدني الطبعة الثامنة ، ٢٠١١ م
- ٣- دليل أمن الطيران المدني الدولي ، المجلد الثالث برنامج تنظيم أمن المطارات ومتطلبات تصميم المطارات ، المنظمة الدولية للطيران المدني الطبعة الثامنة ، ٢٠١١ م
- ٤- القرارات المعتمدة من الجمعية العامة للمنظمة للطيران المدني الدولية (الايكاو) ، الدورة السابعة والثلاثون مونتريال ٢٨ سبتمبر - ٨ أكتوبر ٢٠١٠ ، الطبعة المؤقتة نوفمبر ٢٠١٠

سادساً :- المواقع الالكترونية

- ١- أسباب حظر الطيران العراقي من التحليق في سماء أوروبا وشروط العودة ، مقال منشور على شبكة الانترنت ومتاح على الرابط التالي :- <https://ultrairaq.ultrasawt.com> اخر زيارة في ٢٠٢٣/١/٧

- ٢- قرار (ايكاو) معركة رابحة لقطر والخاص بقرار المجلس التنفيذي لمنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاو) بشأن الحصار الجوي الذي فرض على قطر من قبل دول (مصر ، السعودية ، البحرين ، الامارات) مقال منشور في جريدة الوطن القطرية على موقعها في شبكة الانترنت ومتاح على الرابط التالي :- <https://www.al-watan.com/article/90131/STATENEWS/>

سابعاً:- المصادر الأجنبية

- 1- the Security Instructions issued by the Iraqi Civil Aviation Authority No. (17) of 2016.

ثامناً:- التشريعات

- ١- قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ المعدل.
- ٢- النظام الداخلي لمنشأة العامة للطيران المدني رقم ٤ لسنة ١٩٩٦ .

