

# **أمن المنافذ الجوية والبحرية في ضوء الإتفاقيات والإلتزامات الدولية**

**دكتور**

**إبراهيم السيد أحمد رمضان**

**دكتوراه في القانون الدولي العام**

## المخلص

هدف البحث الحالي إلى التعرف على أمن المنافذ الجوية والبحرية في ضوء الإتفاقيات والإلتزامات الدولية، وأصبحت هذه المنظمات من أهم الفواعل الدولية في قضية أمن الموانئ والبيئة البحرية، حيث بات يأخذ برأيها في كبرى المسائل البيئية، وكل هذا يرجع إلى الجهود المبذولة من قبلها والنتائج المحققة في مجال حماية البيئة والمحافظة عليها، وتستطيع المنظمات الدولية إصدار القرارات الملزمة لحماية أمن الموانئ والبيئة البحرية، ومثل هذه القرارات تقيد تصرفات الدول الأعضاء وتلزمها باتخاذ التدابير التشريعية والإدارية والتنموية لتنفيذ ما ورد فيها، أما القرارات غير الملزمة، فرغم أن تواتر هذه القواعد وتحولها إلى قواعد قانونية عبر العرف الدولي الذي يعد أحد أهم مصادر القانون الدولي ، إلا أنها لا تتمتع في حد ذاتها بقيمة قانونية وتجد هذه القواعد غير الملزمة مصدرها في المبادئ والإعلانات والتوصيات الصادرة عن المؤتمرات وبعض المنظمات الدولية.

الكلمات المفتاحية: أمن المنافذ الجوية- أمن المنافذ البحرية - الإتفاقيات

والإلتزامات الدولية.

## **Abstract:**

**The aim of the current research is to identify the security of air and sea ports in the light of international agreements and obligations, and these organizations have become one of the most important international actors in the issue of security of ports and the marine environment, as they take their opinion on major environmental issues, and all this is due to the efforts made by them and the results achieved in The field of environmental protection and preservation, and international organizations can issue binding decisions to protect the security of ports and the marine environment, and such decisions restrict the actions of member states and oblige them to take legislative, administrative and development measures to implement what is stated in them, as for non-binding decisions, although the frequency of these rules and their transformation into legal rules Through international custom, which is one of the most important sources of international law, however, it does not have legal value in and of itself. These non-binding rules find their source in the principles, declarations and recommendations issued by conferences and some international organizations.**

**Keywords: security of air ports - security of sea ports - international agreements and obligations.**

**مقدمة:-**

أثبت واقع الحال أن جهود الدول منفردة غير قادرة على حماية المنافذ البحرية والجوية ومواجهة الأزمات مهما توافر لها من الإمكانيات وقد أدرك المجتمع الدولي هذه الحقيقة، وأنشأ أجهزة كما أبرم الاتفاقيات للقضاء على الثغرات الأمنية وقد تطورت صور التعاون وأنشئت المنظمات الإقليمية والدولية المتخصصة في المجال الأمني من خلال إيجاد الآليات والأدوات التي تحقق التنسيق بين الأجهزة الأمنية في الدول الأعضاء وتنمي آفاق التعاون الأمني في مجال مواجهة الأزمات والكوارث التي تقع في أي دولة من دول العالم من خلال تبادل المعلومات، غير أن هذا التعاون لم يصل إلي المستوى المطلوب على المستوى الدولي والإقليمي وقد حذر الأمين العام للأمم المتحدة في اتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة والبروتوكولات الملحقة بها من تطور الجريمة بمختلف صورها في الأسلوب والتخطيط والإعداد والتنفيذ وغيرها واستفادة المجرمين من التطور في شتى المجالات، وخاصة المنافذ البحرية وغيرها في الوقت الذي لم تتمكن دول العالم مجتمعة في إطار التعاون الدولي من الوقوف في وجه ذلك التطور الإجرامي.

وفي هذا الإطار، هناك العديد من المنظمات المنشأة بواسطة اتفاق الدول، والتي تتمتع بالشخصية القانونية الدولية، العاملة في مجال الطيران المدني، وتنقسم إلي، منظمات عالمية، وهي المنظمات التي تكون العضوية فيها مفتوحة لجميع دول العالم دونما تمييز، مثل منظمة الطيران المدني الدولي الإيكاو ICAO، ومنظمات إقليمية، وهي المنظمات التي تكون العضوية فيها قاصرة على مجموعة من الدول، التي يجمعها إطار إقليمي معين، مثل منظمة الطيران المدني الأفكاك AFCAC، ومنظمة الأفكاك أنشئت بموجب الاتفاقية الحكومية بين الدول الأفريقية في مجال الطيران المدني، في ١٧ يناير ١٩٦٩م، وأصبحت سارية المفعول في ١١ يناير ١٩٧٢م، بعد إيداع ٢٠ دولة أفريقية وثائق التصديق لدى منظمة الوحدة الأفريقية

OAU، وهذه المنظمة تضطلع بأمر الطيران المدني، والنقل الجوي على مستوى القارة الأفريقية، بالتعاون مع منظمة الإيكاو ومن أمثلة المنظمات الإقليمية كذلك، الهيئة العربية للطيران المدني، المعروفة باسم أكاك ACAC، التي تضطلع بأمر الطيران المدني والنقل الجوي بين سائر الدول العربية. وهناك أيضاً المنظمة الأوروبية للطيران المدني المعروفة باسم الإيكاك ECAC، وهي تهتم بأمر النقل الجوي والطيران المدني بين دول المجموعة الأوروبية.

كما تعتبر المنظمة البحرية الدولية من الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، حملت على عاتقها مسألة حماية البيئة البحرية والحفاظ على التنوع البيولوجي البحري من خلال السهر على إبرام الاتفاقيات الدولية الكفيلة ووضع نظام قانوني دولي يكفل للبيئة البحرية الحماية القانونية، وضمان أمن وسلامة الملاحة البحرية من خلال تبني الدول المعايير العملية، كما تهتم المنظمة البحرية الدولية على تشجيع الدول للتعاون من أجل تنفيذ المعايير الدولية المتفق عليها في مجال مكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة، والسعي إلى تجسيد روح التضامن وتقديم المساعدات للدول النامية. وتقوم لجنة البيئة البحرية التابعة للمنظمة بالدور الرقابي للتلوث البحري الصادر من السفن وبيان الجوانب القانونية بشأنها، والسعي على وضع الاتفاقيات المتعلقة بالتلوث البحري موضع التنفيذ<sup>(١)</sup>.

وتهدف الدراسة إلى:

- بيان الإلتزامات الدولية في تأمين المنافذ الجوية والبحرية في ضوء الإتفاقيات الدولية المنظمة في هذا الشأن.

(١) د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار - دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٩، ص ٣٧١ وما بعدها.

- بيان دور المنظمات الدولية العالمية والإقليمية والمتخصصة وبإختلاف أنواعها في مجال حماية أمن المنافذ البحرية والجوية، سواء كان ذلك عن طريق إعتادها لوسائل وآليات مختلفة بإعداد المؤتمرات والإتفاقيات والمعاهدات، أو عن طريق إنشاء أجهزة مكلفة بتحقيق ذلك

- الوقوف على أهم المعوقات التي تواجه أمن المنافذ الجوية والبحرية والعمل على تذليلها.

### إشكالية الدراسة:

يعد نظام تأمين المنافذ الجوية والبحرية مظهراً مهماً من مظاهر التعاون الدولي، تتطور وتتفاعل مع النظام القانوني الدولي، الأمر الذي يتطلب تطور التشريعات الوطنية لمواكبة الاتجاهات الدولية المعاصرة. وفي إطار الدور المنتظر من هذا النظام كآلية مهمة من آليات التعاون الدولي، يمكن طرح الإشكالية التالية: ما مدى فعالية الدور الذي تلعبه المنظمات الدولية والإقليمية الخاصة بالمنافذ الجوية والبحرية وتقييم أعمالها؟ وتلك إشكالية الدراسة.

### المنهج المتبع:-

نظراً لتشعب القضايا التي نتطرق لها، يتم الاعتماد على عدة مناهج علمية اقتضتها طبيعة البحث، تتكامل فيما بينها بقصد إثراء هذا الموضوع، للإلمام بجميع دقائقه وتفصيلاته قدر المستطاع، والتعرض لمختلف الجوانب المرتبطة بأمن المنافذ الجوية والبحرية في ضوء الإتفاقيات والإلتزامات الدولية. ولذلك اتبعت المنهج الوصفي التحليلي.

### خطة الدراسة:-

المبحث الأول:- الإلتزامات الدولية في تأمين المنافذ الجوية والبحرية.

المطلب الأول: أمن المنافذ الجوية في ضوء الاتفاقيات والإلتزامات الدولية

المطلب الثاني: أمن المنافذ البحرية في ضوء الاتفاقيات والإلتزامات الدولية

المبحث الثاني:- المنظمات الدولية والإقليمية المتخصصة (الأهداف .. الإختصاصات .. الأدوار)

المطلب الأول: إستعراض النظم الأساسية للمنظمات الدولية والإقليمية الخاصة بالمنافذ الجوية وأحكامها ونطاق إختصاصها وتقييم أعمالها.

المطلب الثاني: إستعراض النظم الأساسية للمنظمات الدولية والإقليمية الخاصة بالمنافذ البحرية وأحكامها ونطاق إختصاصها وتقييم أعمالها.

## المبحث الأول

### الالتزامات الدولية في تأمين المنافذ الجوية والبحرية

#### المطلب الأول

#### أمن المنافذ الجوية في ضوء الاتفاقيات والالتزامات الدولية

نتيجة للحوادث والجرائم الموجهة ضد عناصر النقل الجوي، وهي (المطارات وما يرتبط بها من منشآت المراقبة وتأمين سلامة الطائرات وكذلك القائمين بتأمين المطارات بالإضافة إلي الأمتعة والبضائع)، فقد تزايدت الجهود الدولية لمواجهة ذلك، من أجل تأمين سلامة المنافذ الجوية وتقليل الخسائر البشرية والمادية الناتجة عنها. وفي هذا الإطار، من المهم تناول القواعد القانونية الخاصة بحماية أمن واستخدام المطارات والمنافذ الجوية. من خلال استعراض الاتفاقيات الدولية التي أبرمت في مجال أمن الطيران المدني الدولي، وذلك على النحو التالي:

#### أولاً: الاتفاقيات الدولية المنظمة لأمن المطارات والمنافذ الجوية

##### ١- اتفاقية باريس

ظهرت أهمية الطيران وخطورته بشكل واضح ولموس عقب انتهاء الحرب العالمية الأولى في ١٩١٨. فشكل مؤتمر السلام الذي انعقد في باريس عام ١٩١٩ لجنة للطيران عُهد إليها بإعداد إتفاقية دولية للطيران توفق بين حرية الملاحة الجوية واعتبارات سيادة الدول على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها. وأبرمت بالفعل إتفاقية دولية عرفت باسم "الاتفاقية الدولية في شأن تنظيم الملاحة الجوية" وذلك في ١٣ أكتوبر ١٩١٩ بباريس.



دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في ١١ يوليو ١٩٢٢. لكن لم تنضم إليها الولايات المتحدة الأمريكية ومعها أغلب دول أمريكا اللاتينية. الأمر الذي ترتب عليه امتناع بعض دول القارة الأوروبية التي تربطها علاقات وثيقة بدول أمريكا اللاتينية عن التصديق على هذه الاتفاقية، وقد اشتملت الاتفاقية على تسعة أبواب وثمانية ملاحق تناولت بالتنظيم من خلالها مجموعة من المسائل المتعلقة بالملاحة الجوية.

أنشأت هذه الاتفاقية لجنة أطلق عليها "اللجنة الدولية للملاحة الجوية" وخولت لها سلطة تعديل الأحكام التي وردت في ملاحق الاتفاقية المتعلقة بمسائل الطيران التقنية، وقد استطاعت اللجنة بفضل السلطات الممنوحة لها تطوير وتعديل العديد من الأحكام التي تضمنتها ملاحق الاتفاقية بما يتلاءم والتطور الفني في هذا المجال.

وتعد اتفاقية باريس لعام ١٩١٩ أول اتفاقية تتضمن المبادئ المتعلقة بنظام الجو وهوية الطائرة. وأهم ما جاءت به هذه الاتفاقية هو أن لكل دولة السيادة على طبقات الجو التي تعلو إقليمها. وامتناع الدولة عن التمييز في المعاملة بين الطائرات التابعة للدول الأطراف. وقد تعرضت اتفاقية باريس للعديد من الانتقادات منها سوء الصياغة، وقصور أحكامها على تلبية حاجات الملاحة الجوية وعدم ملائمة بعض نصوصها للبيئة الجوية، وأنها كانت من صنع الدول المنتصرة في الحرب دون غيرها من الدول<sup>١</sup>.

## ٢- إتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي (١٩٤٤).

وقعت اتفاقية في مدينة شيكاغو بالولايات المتحدة الأمريكية، في ٧ ديسمبر عام ١٩٤٤، وأصبحت الاتفاقية سارية المفعول اعتباراً من ٤ أبريل ١٩٤٧، بعد

<sup>١</sup> د. محمد المجذوب، القانون الدولي العام، (لبنان: بيروت، منشورات الحلبي الحقوقية، ط ٦، ٢٠٠٧)، ص ٤١٣-٤١٤.

تصديق ٢٦ دولة عليها. وكان لنفاذ هذه الاتفاقية أثر كبير على الاتفاقيات الدولية التي كانت قائمة قبلها، وأهمها اتفاقية باريس وهافانا، حيث حلت هذه الاتفاقية محلها. وأهم ما ترتب على نفاذ هذه الاتفاقية، هو إنشاء " منظمة الطيران المدني الدولي". وتشمل القواعد الرئيسية في اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، ما يلي<sup>١</sup>:

١- السيادة: طبقاً لنص المادة الأولى من الاتفاقية، تعترف الدول المتعاقدة أن لكل دولة سيادة كاملة، ومطلقة، على الفضاء الجوي، الذي يعلو إقليمها.

٢- الطائرات المدنية، وطائرات الدولة: تسري أحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي على الطائرات المدنية فقط، دون طائرات الحكومات/ الدول، والتي تشمل الطائرات المستعملة في الخدمات العسكرية، والجمركية، والشرطة.

٣- حدود استخدام الطيران المدني: توافق كل دولة من الدول المتعاقدة، على عدم استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أغراض الاتفاقية.

٤- الحرب وحالة الطوارئ: في حالة الحرب، لا تحد أحكام هذه الاتفاقية من حرية العمل للدول المتعاقدة، سواء كانت محاربة أو محايدة. وينطبق المبدأ نفسه على كل دولة تعلن أن بها حالة طوارئ، وتبلغ ذلك إلى مجلس الإيكاو "المادة ٨٩". ومعنى ذلك أن أي 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 الاتفاقية.

٥- إلغاء الترتيبات المخالفة للاتفاقية: اتفقت الدول المتعاقدة على أن تلغي هذه الاتفاقية، جميع الالتزامات والارتباطات الأخرى. وهو ما انطبق على اتفاقتي

<sup>١</sup> المصدر نفسه، ص ص ٤١٥-٤١٨.

باريس وهافانا، فالأولي خاصة بتنظيم الملاحة الجوية، والثانية خاصة بالطيران التجاري.

٦- تعيين الطرق والمطارات: مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، يجوز لكل دولة متعاقدة أن تعين الطريق الذي يجب أن يسلكه فوق إقليمها كل خط جوي دولي، وكذلك المطارات التي يمكن استخدامها "المادة ٦٨".

٧- الهبوط في مطار جمركي أو دولي: على كل طائرة تدخل إقليم دولة متعاقدة، أن 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 مماثل. وتعلن كل دولة البيانات الخاصة بالمطارات الجمركية المحددة، في دليل الطيران الخاص بها AIP، وتبلغ هذه البيانات إلي منظمة "الإيكاو"، التي عليها إبلاغ هذه البيانات إلي جميع الدول المتعاقدة الأخرى "المادة ١٠". ومعنى ذلك أنه يلزم الهبوط والمغادرة من مطار دولي أو جمركي، ولا يجوز الهبوط بمطار محلي أو مطار داخلي، إلا في حالات الضرورة القصوى، مع اتخاذ الترتيبات اللازمة لذلك<sup>١</sup>.

٨- تفتيش الطائرات: للسلطات المختصة في كل من الدول المتعاقدة أن تفتش، دون أن تسبب تأخيراً غير مقبول، طائرات الدول المتعاقدة الأخرى، عند هبوطها أو طيرانها. كما أن لها أن تفحص الشهادات والمستندات الأخرى، المنصوص عليها في هذه الاتفاقية المادة ١٦. وهذه الشهادات والمستندات منصوص عليها في المادة ٢٩ من الاتفاقية.

٩- القيود على الحمولة: طبقاً لنص المادة ٣٥ من الاتفاقية:

<sup>١</sup>د. السيد مصطفى أحمد أبو الخير، تحالفات العولمة العسكرية والقانون الدولي، (القاهرة: إيتراك للنشر والتوزيع، ٢٠٠٥)، ص ص ١٢٢-١٢٥.

أ. لا يجوز نقل ذخائر، أو مواد حربية، إلي داخل إقليم دولة أو فوقه، على متن طائرة تعمل في الملاحة الدولية، إلا بترخيص من تلك الدولة.

ب. تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في أن تنظم أو تحظر، لأسباب تتعلق بالنظام والأمن العام، نقل أشياء خلاف ما ذكر في الفقرة "أ".

١٠- المناطق المحرمة: طبقاً لنص "المادة ٩" من الاتفاقية:

أ. لكل دولة الحق في تقييد أو منع جميع طائرات الدول الأخرى، من الطيران فوق مناطق معينة من إقليمها. وذلك لأسباب تتعلق بضرورات عسكرية، أو بالأمن العام. على ألا 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 مماثلة. ويكون موقع المناطق المحرمة ومداهما معقولين، ولا يجوز إنشاؤهما على نحو يعيق الملاحة الجوية بلا ضرورة. ويجب أن تبلغ الدول المتعاقدة الأخرى، وكذلك منظمة الطيران المدني الدولي، بالمناطق المحظور الطيران فوقها، وكذلك كل ما قد يطرأ عليها من تغيير بعد ذلك.

ب. تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في أن تقيّد أو تمنع، مؤقتاً وفوراً، الطيران فوق إقليمها أو جزء منه. وذلك بسبب ظروف استثنائية، أو أثناء أزمة، أو لأسباب تتعلق بالأمن العام. على أنه يشترط أن يطبق هذا التقييد أو المنع، دون أي تمييز على طائرات جميع الدول الأخرى.

### ٣- اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة على الطائرات

تغطي هذه الاتفاقية الجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات. وقد وقعت بطوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣<sup>١</sup>. وأرست الاتفاقية مبادئ وإجراءات هامة في

<sup>١</sup>د. نبيل أحمد حلمي، الإرهاب الدولي وفقاً لقواعد القانون الدولي العام، (القاهرة: دار النهضة العربية، ١٩٩٨)، ص ١١٧-١١٩.

هذا الشأن، منها الاختصاص القضائي للدول، وسلطات الانزال والتسليم لقائد الطائرة، وغيرها من سلطات الدول والتزاماتها<sup>١</sup>.

#### ١ - مجال التطبيق:

تطبق أحكام الاتفاقية على الجرائم والأفعال التي يرتكبها أو يشرع في ارتكابها أى شخص على متن طائرة مسجلة فى دولة طبقا لنص المادة (٦) من الاتفاقية. والذي أناط بقائد الطائرة ومعاونيه ممارسة السلطات اللازمة، للقبض على هذا الشخص.

وتطبق أحكام هذه الاتفاقية على الطائرات، التي تحمل جنسية دولة متعاقدة وتكون فى حالة طيران، وتعتبر الطائرة فى حالة طيران، منذ لحظة تشغيل القوى المحركة لها، بغرض الإقلاع، إلى اللحظة التي ينتهي فيها هبوط الطائرة. وتخضع الطائرة فيما عدا ذلك للاختصاص الإقليمي لدولة الإقلاع، ولدولة الهبوط، بعد تمام الهبوط. على أن الاتفاقية استثنت من هذه الأحكام الطائرات المستعملة في الخدمة العسكرية أو الجمركية.

#### ٢ - الاختصاص القضائي:

أوضحت المادة (٣) من الاتفاقية، اختصاص دولة تسجيل الطائرة، بالمحاكمة على الجرائم والأفعال التي تقع على متن الطائرة، للحيلولة دون إفلات مرتكب هذه الجريمة أيا كانت جنسيته، من العقاب.

وفى هذا الإطار، أتاحت المادة (٨) من اتفاقية طوكيو، لقائد الطائرة السلطة فى إنزال أى شخص على متنها، فى إقليم أى دولة تهبط فيها الطائرة. متى توافرت لديه الأدلة والقرائن على ضرورة هذا الإجراء، لحماية الطائرة والأشخاص الموجودة

<sup>1</sup>Gorg (M.) Hilric: The developing law of air Hijacking, Harvard international law journal, 1971, P.35.

على متنها، أو للمحافظة على حسن النظام والانضباط فيها، وقد ألزمت هذه المادة قائد الطائرة بإبلاغ سلطات الدولة بالوقائع والأسباب التي دعت إلى ذلك.

ونظرا لخطورة المسؤولية الملقاة على عاتق قائد الطائرة، لاتصالها بحياة الأفراد على متن الطائرة إلى جانب الآثار التي تترتب على تعرض سلامة الطائرة وما بها من أمتعة وحقائب أو بضائع، فقد نصت المادة (١٠) صراحة على عدم مسؤولية أعضاء الطاقم أو أى راكب أو مالك الطائرة أو مستثمرها أو الشخص الذى تسيير الرحلة لحسابه، فى ايه دعوى ترفع بسبب المعاملة التي يتعرض لها الشخص الذى اتخذت تلك الإجراءات حياله.

#### ٤- إتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

ظهرت الحاجة إلى إبرام إتفاقية جديدة لمواجهة المخاطر التي تتعرض لها الطائرات والركاب والأشخاص والأموال الموجودة على متنها نتيجة لقصور إتفاقية طوكيو، عن مكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات. والهدف الرئيسي من إبرام هذه الإتفاقية، هو تأمين سلامة الطائرة ومن عليها من ركاب وأفراد أطقم، وما عليها من أمتعة أو حقائب أو بضائع.

#### ١- مجال التطبيق:

احتوت هذه الإتفاقية على تفاصيل قانونية لمحاكمة المجرمين الذين يقومون بأعمال استيلاء غير مشروع على الطائرات أو تسليمهم لدولهم أو دولة تسجيل الطائرة بدون اشتراط معاهدة تبادل المجرمين واعتبار هذه الإتفاقية هي السند القانوني للتسليم.

وتسري أحكام إتفاقية قمع الاستيلاء غير القانوني على الطائرات (الموقعة في لاهاي في تاريخ ١٦ ديسمبر ١٩٧٠)، على جرائم الاستيلاء غير المشروع، التي تتم على متن طائرة فى حالة طيران، باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها،

واشترطت الاتفاقية ، وقوع الجريمة على متن طائرة ، فى حالة طيران، أما تلك الجرائم التي ترتكب في طائرة ، وهي رابضة على الأرض، فتخضع للقانون الوطني.

ويخرج عن نطاق الاتفاقية، أعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرة التي تتم من خارجها، سواء كان ذلك باستعمال طائرات حربية، أو بالتهديد باستخدام أي نوع من السلاح ، كالصواريخ الأرضية التي توجه إلى الطائرات<sup>١</sup>.

## ٢- الاختصاص القضائي:

طبقاً لنص المادة (٢/٤)، فإن كل دولة متعاقدة، تتخذ الإجراءات الضرورية لتأسيس اختصاصها بالنسبة للجريمة، في حالة تواجد المشتبه فى ارتكابه للجريمة على إقليمها.

وتقوم بتسليمه طبقاً للمادة (٨)، لأي من الدول المشار إليها فى المادة (١/٤)، كما نصت المادة (٣/٤) على أنه: " لا تستبعد هذه الاتفاقية أى اختصاص جنائي ، يمارس وفقاً للقوانين الوطنية"<sup>٢</sup>.

وأضافت إلى تلك الجرائم، أفعال العنف الموجهة إلى الركاب والطاقم، أثناء ارتكاب الجاني لجريمة الاستيلاء غير المشروع، أى أنها أخذت بقاعدة الاختصاص القضائي الإلزامي، بالإضافة إلى تعدد الاختصاص.

## **٥- اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني**

إهتمت إتفاقية قمع جرائم الاعتداء علي سلامة الطيران المدني(الموقعة بمدينة مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩٧١م)، بقمع أفعال العنف ضد الطائرات وهي فى

<sup>1</sup>Chung (D.Y.): Legal aspects of aircrafts of aircraft hijacking in international law, thesis, Tennessee, 1976, P.17.

<sup>٢</sup>د.هيثم أحمد الناصري، خطف الطائرات، دراسة فى القانون الدولي والعلاقات الدولية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت لبنان، ١٩٧٦، ص٦٩.

حالة طيران، وأدخلت مفهوم الطائرة فى الخدمة ليتسع مجال الحماية، وجرمت أى فعل يترتب عليه تدمير طائرة، أو يعرضها للخطر، أو تدمير تسهيلات الملاحة الجوية، أو الإبلاغ بأى معلومات كاذبة يترتب عليها تعريض الطائرة فى حالة طيران للخطر<sup>١</sup>.

#### ١ - مجال التطبيق :-

وسعت هذه الاتفاقية من نطاق الجرائم لتشمل الاعمال التي ترتكب بهدف تدمير الطائرة أو تعريض سلامتها للخطر سواءً على متنها أو على الرض مثل اتلاف أجهزتها أو تدمير الأجهزة الملاحية المسئولة عن إرشادها وتشغيلها.

وفى هذا الإطار، نصت المادة(١)، على أن يكون مرتكباً لجريمة، كل شخص يرتكب عمداً فعلاً غير مشروع، من تلك الأفعال الموجهة ضد الطائرات، أي أنه يلزم توافر القصد الجنائي، وعدم وجود سند قانوني للفعل، كأن لا يكون ناتجاً عن ممارسة حق مشروع، وتتضمن هذه الأفعال ما يلي:

١ - القيام بعمل من أعمال العنف ، ضد شخص على متن طائرة ، فى حالة طيران، إذا كان هذا العمل من شأنه تعريض سلامة الطائرة للخطر، ويبرز تجريم هذا الفعل على وجه الخصوص، إهتماماً خاصاً بالعنصر الإنساني، والمحافظة على سلامة الأشخاص، وعدم الاعتداء على حياتهم.

٢ - تدمير طائرة فى الخدمة، أو إحداث تلف بها يجعلها عاجزة عن الطيران، أو يحتمل معه تعريض سلامتها للخطر.

٣ - القيام بأية وسيلة كانت بوضع أو التسبب فى وضع جهاز أو مواد فى طائرة

<sup>١</sup> د. خيرى الحسينى مصطفى، التنظيم الدولي، فى مجال الأمن الجوى للطيران المدني، مجلة السياسة الدولية، مؤسسة الأهرام، القاهرة، العدد (٨٦) أكتوبر ١٩٨٦، ص ٢٤٣.



بالخدمة، يحتمل أن تدمر تلك الطائرة، أو أن يحدث بها تلفاً، يجعلها عاجزة عن الطيران أو أن يحدث بها تلفاً يحتمل أن يعرض سلامتها، وهي في حالة طيران للخطر.

٤- تدمير أو إتلاف تسهيلات الملاحة الجوية، أو التدخل في تشغيلها، إذا كان من شأن ذلك أن يعرض سلامة الطائرة، وهي في حالة طيران للخطر.

٥- الإبلاغ عن معلومات كاذبة، مع علمه بذلك، معرضاً بذلك سلامة أى طائرة فى حالة طيران للخطر، كما جرمت الاتفاقية أفعال الاشتراك أو الشروع فى مثل تلك الجرائم<sup>١</sup>.

## ٢- الاختصاص القضائي:

حددت المادة (٥) من الاتفاقية الحالات التى يجوز عند توافرها أن تمارس الدولة اختصاصها القضائي على الجريمة، ولم تستبعد هذه الاتفاقية أى اختصاص قضائي، يتم مباشرته طبقاً للقانون الوطني المادة (٣/٥).

ويرجع تعدد الاختصاص القضائي، إلى طبيعة الاستيلاء غير المشروع باعتبارها جريمة تمتد على مدى فترة زمنية، فضلاً عن أن الطائرة تغطي أقاليم عديدة باعتبارها من أسرع وسائل النقل.

ولقد أخذت اتفاقية مونتريال نفس الإتجاه الذى اتخذته اتفاقية لاهاي بالنسبة للاختصاص القضائي، سواء بالنسبة لدولة تسجيل الطائرة، أو بالنسبة لدولة الهبوط، مع وجود المتهم على متنها، أو بالنسبة للدولة التى يوجد بها المقر الرئيسي لمركز أعمال مستأجر الطائرة، أو وجود مقر إقامته الدائم بها.

<sup>1</sup>Milde Micheal: The international fight against terrorism in the air, Netherlands, 1995, P.141.

## ٦- بروتوكول قمح أفعال العنف غير المشروع بالمطارات لعام ١٩٨٨<sup>١</sup>.

أدى تزايد أعداد القتلى والجرحى الناجمة عن الهجمات الإرهابية بالمطارات الدولية، إلى تزايد الاهتمام العالمي ، بضرورة تلافى ما ينتج عن هذه الأفعال من خسائر وأضرار .

وفى هذا الإطار، سعت منظمة الإيكاو إلى إيجاد نظرة شاملة للتعامل مع هذه الأمور وتمخضت هذه الجهود عن صدور بروتوكول مونتريال لعام ١٩٨٨ م، والذي يعد تشريعاً لقمع الهجمات الإرهابية ضد الأشخاص فى المطارات التى تخدم الطيران المدنى الدولي، وبالتالي فإن هذا البروتوكول يعد مكملاً لإتفاقية مونتريال، لقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدنى.

### ١ - مجال التطبيق:

أضاف البروتوكول فقرة جديدة إلى المادة (١) من إتفاقية مونتريال، لمعالجة جريمة لم تكن الإتفاقية قد تضمنتها .

وتنص الفقرة المضافة على: " أى فعل من الأفعال غير المشروعة، والعمدية المرتكبة ضد أشخاص فى مطار يخدم الطيران المدنى الدولي، والتي تسبب، أو يحتمل أن تسبب إصابات خطيرة أو الموت، أو أفعال التدمير والتلف بالتسهيلات الخاصة بمثل تلك المطارات أو بالطائرات فى حالة الخدمة الموجودة بها ، أو تعطل الخدمات بتلك المطارات ...."

كما نصت المادة (١) على ما يجعل هذا البروتوكول وإتفاقية مونتريال وثيقة واحدة، ولذلك يجرى قراءتهما وتفسيرهما، على هذا الأساس، منذ دخول البروتوكول

<sup>1</sup>Protocol for the suppression of unlawful acts of violence at airports serving international civil.

إلى حيز التنفيذ<sup>١</sup>.

## ٢- الاختصاص القضائي:

تسرى أحكام البروتوكول، والتي قررتها المادة (٣)، على نفس النحو الذي أشارت إليه اتفاقية مونتريال، من خلال إضافة فقرة جديدة (٢) مكرر، إلى نص المادة (٥).

وهذه الفقرة تتعلق بأى فعل من أفعال التدمير أو الاتلاف، للتسهيلات الخاصة بمثل تلك المطارات أو بالطائرات المتواجدة بها.

## ٧- اتفاقية كشف المتفجرات البلاستيكية لعام ١٩٩١<sup>٢</sup>.

تهدف اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩١، إلى إلزام الدول بأن تتبنى إجراءات ملائمة لضمان التمييز الواجب للمتفجرات البلاستيكية، وعلى ذلك فإن الإلتزام بوضع موادها، موضع التطبيق، يساعد على توفير ضمانات وقائية وحمائية، لعناصر النقل الجوي، بصفة عامة.

وقد تضمنت المادة (٢) من الاتفاقية، اتخاذ الإجراءات الضرورية، لوقف إنتاج المتفجرات البلاستيكية والصناعية، من جانب الدول الأعضاء<sup>٣</sup>.

وفى هذا الإطار، تهدف هذه الإتفاقية إليإيجاد أطر فنية ملزمة للدول التي تصنع مواد ناسفة أو متفجرات بلاستيكية أو صفيحية تساعد على كشفها وتمييزها

<sup>1</sup>The Protocol adds to and amends articles to the Montreal convention. The Convention and Protocol should be read as one single instrument. S. ICAO, Doc. 9518, Feb. 1988.P.1.

<sup>2</sup>Convention on the Marking of Plastic Explosives for the purpose of Detection.

<sup>3</sup>Micheal Milde: Draft Convention on the Marking of explosives 1990, 15 Annals of air space law NO.155. PP.157-159.

لأجل منع اصطحابها على الطائرات أو استخدامها في أعمال غير مشروعة تستهدف الأضرار بمصالح الطيران المدني.

وساهمت الاتفاقية بمجرد دخولها حيز النفاذ، في مقاومة الإرهاب الدولي وبخاصة في مجال الطيران المدني، حيث تلزم الأطراف فيها، والمنتجة للمتفجرات البلاستيكية، بإضافة مواد كاشفة في هذه المتفجرات، وأن تتخلص من مخزونها، في مدة زمنية محددة.

وفي هذا الإطار، تقضى المادة (١) من الاتفاقية، بتطبيقها على المتفجرات الناسفة، والمتفجرات البلاستيكية، بما في ذلك المتفجرات التي تكون على شكل صفحى مرن، أو لين حسب الوصف المحدد فى الملحق الفني، ويتم كشف هذه المتفجرات، عن طريق إضافة مادة إلى المتفجر، لتسهيل كشفه.

ونصت المادة (٢) على: "وقوع الالتزام بتطبيق أحكامها الإجرائية والتطبيقية على كافة الدول المتعاقدة، إلا أن الاتفاقية أضافت التزاما خاصا، على الدول المنتجة، وهى الدول التى تقوم بتصنيع متفجرات على إقليمها".

ونصت المادة (٥) من الاتفاقية، على إنشاء اللجنة الفنية الدولية للمتفجرات<sup>١</sup>، وتتألف مما لا يقل عن ١٥ عضوا، ولا يزيد على ١٩ عضوا، يعينهم مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، وتجتمع مرة كل سنة فى مقر المنظمة.

كما نصت المادة (٦)، على مهام تلك اللجنة، وذلك من خلال متابعة وتقييم التطورات الفنية المتعلقة، بتصنيع المتفجرات وتمييزها وكشفها، وإرسال نتائج أعمالها إلى الدول الأطراف، كما تقوم اللجنة بتقديم توصيات إلى مجلس المنظمة

<sup>1</sup>Establishment of the international technical committee for explosives.

الدولية للطيران، لإدخال تعديلات على الملحق الفني لهذه الاتفاقية<sup>١</sup>.

#### ٨- اتفاقية قمع الهجمات الإرهابية بالقنابل لعام ١٩٩٨<sup>٢</sup>.

تتكون اتفاقية قمع الهجمات الإرهابية بالقنابل لعام ١٩٩٨، من أربعة وعشرين مادة، تضع مفهوما قانونيا واضحا، لجرائم الهجمات الإرهابية بالقنابل، وتضع التدابير القانونية، التي تحول دون تبرير هذه الأفعال، وتكفل صيانة السيادة الوطنية للدول الأعضاء، وإجراءات المحاكمة أو تسليم المجرمين.

#### ١- مجال التطبيق:

تعالج الاتفاقية الهجمات الإرهابية بالقنابل، كما تعني بوضع القواعد القانونية التي تساهم في تحقيق التعاون القضائي بين الدول الأعضاء، وتضع العديد من التدابير الوقائية، لمنع وقوع هذه الجرائم، وهو ما سنتناوله فيما يلي من نقاط.

وفي هذا الإطار، حددت المادة (٦/١) المصطلحات المستخدمة، في صياغة موادها. وتناولت المادة (١/٢) الأفعال والجرائم، حيث يعد الشخص مرتكبا لجريمة، إذا قام بصورة غير مشروعة، وعن عمد بتسليم، أو وضع أو إطلاق أو تفجير جهاز متفجر وغيره من الأجهزة المميتة، داخل أو ضد مكان مفتوح للاستخدام العام، أو مرفق تابع للدولة أو الحكومة، أو شبكة النقل العام، وذلك بقصد إزهاق الأرواح أو إحداث إصابات بدنية خطيرة، أو بقصد إحداث دمار هائل لذلك المكان أو المرفق أو الشبكة، حيث يتسبب هذا الدمار، أو يرجح أن يتسبب في إلحاق خسائر اقتصادية فادحة<sup>٣</sup>.

<sup>1</sup>Michael Milde: Draft Convention on the Marking of explosives annals of air and space law, McGill University Montreal 1990, Vol. 10, PP.155-179.

<sup>2</sup>Convention for suppression of terrorist bombings.

<sup>٣</sup>د. يحيى البنا، اتفاقية قمع الهجمات الإرهابية بالقنابل، مجلة التشريع - قطاع التشريع بوزارة العدل، العدد السادس، يوليو ٢٠٠٥، ص ٢٠-٢١.

## ٢- الاختصاص القضائي:

أوضحت المادة (٦) التدابير التي تتخذها كل دولة طرف إزاء مواجهة الجرائم المنصوص عليها في المادة (٢).

وقد نصت المادة (١/٦)، على أن تتخذ كل دولة طرف ما يلزم من التدابير، لتقرير ولايتها القضائية على أي جريمة من الجرائم المنصوص عليها في المادة (٢)، حيث تكون الجريمة قد ارتكبت: في إقليم تلك الدولة أو على متن سفينة ترفع علم تلك الدولة، أو طائرة مسجلة، بموجب قوانينها وقت ارتكاب الجريمة.

## ثانياً: - الالتزامات المقررة على الدول الأطراف.

١- نصت المادة (١١) من إتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة على الطائرات لعام ١٩٦٣ على التزام الدول الأعضاء، باتخاذ كل الإجراءات اللازمة لاستمرار قائد الطائرة بالسيطرة عليها وذلك في حالة قيام أي شخص بارتكاب فعل من أفعال التدخل غير المشروع، سواء بالشرع في ارتكاب الفعل، أو تمكنه من السيطرة أو الاستيلاء على الطائرة.

وحتت المادة (١٣) كل دولة متعاقدة، على قبول أي شخص يقوم قائد الطائرة بتسليمه إليها، واتخاذ إجراءات المحاكمة، إذا كان قانونها يسمح بذلك، بشرط وجود أسباب معقولة، لدى قائد الطائرة، بأن الشخص قد ارتكب أفعالاً خطيرة على متن الطائرة، وأن هذه الأفعال تمثل جريمة في قانون العقوبات، في دولة تسجيل الطائرة<sup>١</sup>.

وتقوم أي دولة متعاقدة باتخاذ كل الإجراءات التي تكفل محاكمة أي شخص مشتبه في ارتكابه لفعل من الأفعال المشار إليها في المادة (١/١١) وفقاً لقوانين تلك

<sup>١</sup>د.سمعان بطرس فرج الله، تغيير مسار الطائرات بالقوة، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد (٢٥) لسنة ١٩٦٩م، ص ١٧١.

الدولة، وعلى أن تستمر تلك الإجراءات التحفظية، إلى الوقت اللازم فقط ، لاتمام الإجراءات الجنائية، أو إجراءات التسليم، وأن تقوم بإجراء تحقيق أولى مع إخطار كل من دولة تسجيل الطائرة، والدولة التي يحمل الشخص جنسيتها، وأى دولة أخرى، ذات مصلحة، إذا رأت الأمر يستدعي ذلك، مع إرسال تقرير بنتائج التحقيق، إلى الدول التي سبق وأن اخطرتها.

٢- تقضي المادة (٦) من إتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرة لعام ١٩٧٠ ، بأن تقوم أى دولة متعاقدة ، قد يوجد المتهم على إقليمها بالقبض عليه أو احتجازه، أو اتخاذ أية إجراءات أخرى، للتحفظ عليه، وذلك إذا ما وجدت أن ظروف الواقعة تبرر ذلك<sup>١</sup>. وتتم هذه الإجراءات، وفقا لأحكام قوانين تلك الدولة، وتستمر إلى الوقت اللازم لاتمام الإجراءات الجنائية، أو إجراءات التسليم.

وتقوم تلك الدولة فوراً بإجراء تحقيق أولى، لتحديد الوقائع المادة (٦/٢) وتقديم كل التسهيلات الممكنة لمساعدة الشخص المحتجز فى الاتصال فوراً بأقرب ممثل مختص للدولة التي يحمل جنسيتها المادة (٦/أ).

وعندما تحتجز دولة ما شخصاً، طبقاً لأحكام هذه المادة، تخطر فوراً دولة تسجيل الطائرة والدولة المشار إليها فى المادة (٤/ج)، والدولة التي يحمل الشخص المحتجز جنسيتها، وأية دولة أخرى ذات مصلحة، بواقعة الاحتجاز والظروف التي دعت إلى أجرائه المادة (٤/٦)، وتقوم بإرسال نتائج التحقيق إلى الدولة المعنية.

وينبغي على الدولة المتعاقدة، اتخاذ كافة التدابير المناسبة، لإعادة سيطرة القائد الشرعي للطائرة عليها، مع المحافظة على استمرارية ذلك، كما ينبغي على الدولة، التي تتواجد الطائرة المختطفة على إقليمها، أن تسهل للركاب وأفراد الطاقم

<sup>١</sup>د.محمد نصر محمد القطرى، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوى، مرجع سابق، ص١٠٣.

مواصلة رحلتهم، وأن تعيد حملتها دون تأخير، وأن تقوم بتسهيل تسليم الطائرة، إلى من له الحق القانوني في حيازتها.

وتقضى المادة ٧ من هذه الاتفاقية، بالتزام هذه الدولة، بالإحالة إلى سلطتها المختصة لغرض المحاكمة، سواء ارتكبت الجريمة فى إقليمها أم لا، وللسلطة المختصة فى هذه الدولة، اتخاذ قرار المحاكمة، طبقاً لقانونها، باعتبار أن مرتكب هذه الجريمة مرتكباً لجريمة خطيرة، أو التسليم.

وركزت الاتفاقية فى المادة (١٠) على قيام الدول المتعاقدة، بتقديم أكبر قدر من المساعدة فيما يتعلق بالإجراءات القانونية التى تتخذ بالنسبة للأفعال والجرائم الأخرى، المذكورة فى المادة (٤)<sup>١</sup>.

٣- تعرضت اتفاقية مونتريال لقمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني لعام ١٩٧١، فى المواد من (٦-٨)، إلى التزامات الدول المتعاقدة بالمحاكمة أو التسليم، وإجراءات كل منهما.

ونصت المادة (٦)، بأن تراعى الدول التى تقوم بمباشرة الاختصاص القضائي، ألا تستمر فترة الاحتجاز، إلا للوقت اللازم للقيام بالإجراءات الجنائية، أو بإجراءات التسليم مع مراعاة الأحكام المنصوص عليها فى قانونها الوطنى<sup>٢</sup>.

٤- أكد بروتوكول قمع أفعال العنف غير المشروع بالمطارات لعام ١٩٨٨، على الالتزام بالمحاكمة أو التسليم، وذلك من خلال نص المادة (٣) والتى تم إضافتها إلى المادة (٥)، من اتفاقية مونتريال فقرة (٢) مكرر، وهى تقضى بالالتزام

<sup>١</sup>William Mutz: Civil aviation security and the law, thesis, McGill University Montreal, 1981, P.183.

<sup>٢</sup>Berian (A.): Considérations sur la prévention et de la répression du terrorisme international, RSC.1979, P 828.



الدولة المتعاقدة بالحاكمة والتسليم، وأن تؤسس اختصاصها القضائي على أي فعل غير مشروع يرتكب بالمطارات، التي تخدم الطيران المدني، أو ضد الطائرات خارج الخدمة، في حالة تواجد المتهم على إقليمها، وعدم قيامها بتسليمه إلى الدولة التي ارتكبت الجريمة على إقليمها<sup>١</sup>.

٥- نصت المادة (٣) من اتفاقية كشف المتفجرات البلاستيكية لعام ١٩٩١ على " تتخذ الدول كافة، الإجراءات الضرورية والفعالة، لحظر ومنع إدخال المتفجرات غير المميزة إلى إقليمها، أو إخراجها منه.

واستثنت المادة (٢/٣) عمليات النقل لأغراض أو مهام عسكرية أو شرطية لمتفجرات غير مميزة، تكون خاضعة لرقابة تلك الدولة.

وفى الإطار ذاته، نصت المادة (٤) من البروتوكول على: " تتخذ كافة الدول الإجراءات الضرورية، لمنع تحويل أو استعمال تلك المتفجرات لخدمة أغراض منافية لأهداف الاتفاقية، وألزامت الاتفاقية الدول الموقعة عليها بإعمال رقابة صارمة على حيازة ونقل المتفجرات.

٦- التزمت اتفاقية قمع الهجمات الإرهابية بالقنابل لعام ١٩٩٨ الاتفاقية، بما أقرته الاتفاقيات السابقة بالتسليم أو بالحاكمة، فإذا لم تقم الدولة الطرف التي يوجد في إقليمها المتهم بتسليمه، فإنها تكون ملزمة دون إبطاء بتقديمه للمحاكمة.

وقد نصت المادة (٧) على التدابير التي تتخذها الدول التي يتواجد في إقليمها مرتكب الجريمة أو الشخص المدعى عليه بارتكابها، وذلك طبقاً لقانونها الداخلي، كي تكفل وجود ذلك الشخص لغرض المحاكمة أو التسليم.

<sup>١</sup>د.محمد نصر محمد القطري، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي، مرجع سابق، ص١١٨-١١٩.

ولا تجيز المادة (١١) رفض تسليم المجرمين، أو تقديم المساعدة القانونية المتبادلة بالنسبة للجرائم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، لمجرد أنها تتعلق بجريمة سياسية أو ارتكبت بدوافع سياسية<sup>١</sup>.

### ثالثاً: التنسيق بين الدول الأطراف والدول خارج الاتفاقية.

لما كان من الضروري تأمين سلامة الأشخاص الذين على متن الطائرات المدنية وحماية أرواحهم تمشياً مع الاعتبارات الأولية للإنسانية، وبالتالي تلتزم الدول الأطراف في إتفاقيات أمن المطارات بالتنسيق مع الدول خارج الاتفاقية، من أجل تحقيق الآتي:-

١- الإقرار بأن لكل دولة سيادة كاملة ومطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها.

٢- التعهد لدى وضع القواعد المتعلقة بطائرات الدولة فيها بأن تعدد بسلامة الملاحة للطائرات المدنية.

٣- عدم استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أغراض هذه الاتفاقية.

٤- اتخاذ التدابير الملائمة الرامية لمنع انتهاك الفضاء الجوي للدول الأخرى ومنع استعمال الطيران المدني في أغراض لا تتفق مع أهداف الاتفاقية وأن تعزز على نحو أكبر سلامة الطيران المدني الدولي.

وفي هذا الإطار، تضمنت اتفاقية شيكاغو لسلامة الطيران المدني الدولي عام ١٩٤٤م، ضرورة التنسيق والتعاون بين الدول لتحقيق سلامة الطيران المدني الدولي وذلك من خلال:-

<sup>١</sup> المرجع السابق ذاته، ص ١٢٧-١٢٨.

١- إعتراف جميع الدول بأهمية سلامة وأرواح الأشخاص الذين على متن الطائرات المدنية، وتعززها تدابير تنسيق فعالة بخصوص الشئون المتعلقة بالملاحة الجوية.

٢- وجود تدابير عملية للتعاون بين الدول المتعاقدة لتحقيق سلامة الطيران المدني الدولي وللنهوض بأغراض اتفاقية شيكاغو.

٣- تحسين التنسيق بين أنظمة الاتصالات العسكرية والمدنية وبين هيئات مراقبة الحركة الجوية من أجل تعزيز سلامة الطيران المدني أثناء التحقق من هوية الطائرات المدنية واعتراضها.

٤- تشجيع الدول على تحقيق التجانس بين الإجراءات الخاصة باعتراض الطائرات المدنية عند إصدارها للقواعد التنظيمية لطائراتها.

أ- تنفيذ الإجراءات الأمنية التي تضعها الدول لسلامة طائراتها ومطاراتها:

تنقسم الإجراءات الأمنية التي تضعها الدول لسلامة طائراتها ومطاراتها إلى ثلاثة أنواع<sup>١</sup>:

١- الإجراءات الأمنية على المسافرين:

لابد من وضع برنامج أمني قوي على طرق إيصال الركاب إلى الطائرة دون حدوث أي خلل أو خطأ في نقل مواد ممنوعة إلى الطائرة، حيث يتم مراقبة المسافرين والتثبت من هوياتهم قبل الصعود إلى الطائرة وتشديد الرقابة على المنافذ الأمنية المؤدية إلى ساحة المطار.

<sup>١</sup> عبيد سيف الطنجي، الجرائم التي ترتكب ضد الطائرات والعوامل المؤثرة في معدلات جريمة خطف الطائرات، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، الإمارات، المجلد ١٥، العدد (١) يونيو ٢٠١٨م، ص ٢٤٩.

## ٢- الإجراءات الأمنية في المطارات:

تشمل الإجراءات الأمنية في المطارات، الأسوار من الداخل والخارج وكذلك مراقبة العاملين والموظفين داخل ساحة المطار ومراقبة الطائرات المتواجدة في المطارة.

## ٣- الإجراءات الأمنية داخل الطائرة:

تشمل الإجراءات الأمنية داخل الطائرة وضع رجال الأمن مع ركاب الطائرة، حيث يجب عليهم التواجد في كل الرحلات المختلفة.

ومن الملاحظ، أن أغلب دول العالم تطبق إجراءات أمنية شاملة المسافرين والمطارات والطائرات، لكن المشكلة تكمن في طريقة استخدام الدول لهذه الإجراءات نتيجة لتكاليفها الباهظة من الأدوات والأجهزة الأمنية، حيث إن أغلب الدول الغنية تكون محمية بالأجهزة المتطورة والحديثة القادرة على كشف أغلب الحالات غير السليمة في المطارات وبين الركاب، إلا أن دول العالم الثالث والدول النامية تفتقر كثيراً لمثل هذه الإجراءات من الحماية نتيجة للفقر الشديد الذي يعاني منه اقتصادها. وبالتالي، يجب التنسيق والتعاون بين الدول الأطراف والدول خارج الاتفاقية، من خلال الآتي:-

١- حسن إختيار أفراد الوحدات الأمنية والتفتيش في المطارات.

٢- إصدار القوانين والتشريعات الخاصة بأمن وسلامة الطيران المدني ضد الأفعال غير المشروعة على المستوى الوطني في الدول التي لا توجد فيها مثل هذه التشريعات لتعزيز وتوعية النظام الأمني بالمطارات.

٣- إقامة الندوات والمؤتمرات المتعلقة بأمن وسلامة الطيران بهدف تبادل الخبرات والآراء من أجل الوصول إلي برامج فعالة في مكافحة والمواجهة.

٤- إستخدام برامج التوعية في المطارات بهدف توعية مستخدمي المطارات من حيث المواد أو الأشياء الممنوعة والتي تشكل تهديداً على أمن الطيران.

٥- تدريب مديري الأمن بالمطارات على إدارة الأزمات وأساليب التفاوض مع المجرمين حتى يتمكنوا من إدارة الأزمة بأقل خسائر ممكنة.

٦- على الدول الغنية مساعدة الدول الفقيرة لتطوير مطاراتها، لأن الضرر يصيب الدولتين في حال وجود مشكلة في المطارات أو الطائرات.

ب- مسؤولية الدول وواجباتها في مجال أمن المنافذ الجوية:

١- المسؤولية السيادية للدولة:-

تتمثل المسؤولية السيادية للدولة في المحافظة على أمن الطيران باعتباره جزء لا يتجزأ من الأمن القومي للدولة الممارس ضمن إقليم الدولة براً وبحراً وجواً، وأيضا التصدي للإنتهاكات ضد أمن الطيران المدني، سواء إنتهاكات ناشئة من داخل الإقليم السيادي للدولة أو إنتهاكات قادمة من خارج الإقليم السيادي للدولة.

وفي هذا الإطار، يتعين علي شئون أمن الطيران المدني، اتخاذ كافة الإجراءات الوقائية اللازمة لمنع أي عمل غير مشروع، وجميع الأفعال الأخرى التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني واتخاذ التدابير اللازمة، لضمان التصدي الفوري لكل ما من شأنه تهديد أمن وسلامة الطيران المدني بالدولة، ويتعين عليهم الإلتزام الصارم بهذه الأحكام، والتي تشمل على سبيل المثال لا الحصر توفير المعلومات والتقارير، والسماح للمفتشين الذين تعينهم شئون الطيران، بالدخول والتفتيش على الأماكن والتجهيزات والمعدات والأجهزة الأمنية وغيرها، مما يتعلق بسلامة الطيران المدني، دون أن ننسي أهم إجراء وهو التأكد من عدم حيازة الركاب أو أي شخص آخر لمواد قابلة للاشتعال، وأي مواد أخرى خطيرة تهدد سلامة المطار أو الطائرة وكذا تفتيش كل من يشتبه فيه، والتحقق من شخصية الأفراد أو المركبات أو بضاعة ومراقبتهم.

## ٢ - المسؤولية القانونية الدولية:-

إن غرض اتفاقيات أمن الطيران والملحق ١٧ وغير ذلك من المعايير واللوائح ذات الصلة مثل وثيقة اللوائح الأوروبية للطيران المدني رقم (٣٠)، هو تحديد الالتزامات الدولية والمسئوليات الوطنية التي قد تقع على عاتق مشغلي الطائرات عن وضع وتنفيذ وتحديث برنامج أمن مشغل الطائرات وستقوم الإدارة العليا للشركة عادة بتفويض مهمة الاضطلاع بهذه المسؤولية لسلطة أمن الطيران المعنية في دولة التسجيل، ويجب أن تذكر المنظمات الدولية التي يتصل علمها بذلك ويجب أن تحدد البرامج دور وهيكل منظمة الطيران المدني الدولي وغيرها من المنظمات الدولية التي قد تؤثر قواعدها ولوائحها في عمليات الشركة.

وفى هذا الإطار، يخضع جميع مشغلي الطائرات لقوانين دولة التسجيل وجميع الدول التي يطرون إليها (الدولة المضيفة) ويجب أن يضع كل مشغل للطائرات وينفذ ويحدث برنامجاً أمنياً مكتوباً وملائماً ويلبي مقتضيات أمن الطيران المدني، وأن يكون متاحاً بسهولة للموظفين المسؤولين عن تنفيذ التدابير الأمنية.

كما يجب أن تحتوى برامج أمن مشغلي الطائرات، علي هيكل تنظيمي يحدد بوضوح أدوار وواجبات مختلف الكيانات المعنية بأمن الطيران بما فيها المشغل نفسه وغيره من مشغلي الطائرات وإدارة أمن المطار والقوات المسلحة الوطنية ووكالات إنفاذ القانون ووكالات مراقبة الحدود وغيرها من الوكالات الحكومية، وكذلك تحديد قنوات الاتصال لتبادل معلومات الأمن، عادة بين السلطة المعنية المسؤولة عن أمن الطيران ومشغل الطائرة، وأيضا وصف التدابير الأمنية التي تحمي الطائرات ومن على متنها والتي تسري علي الركاب والأمتعة والبضائع والبريد ومخزونات وإمدادات المون والأسلحة النارية وجميع الأشخاص الآخرين أو الأشياء التي تخضع للرقابة، وأيضا وصف متطلبات التدريب الأمني للعاملين المعنيين ومعايير إصدار التراخيص ذات العلاقة.

وفى هذا الإطار، يجب أن تشير برامج أمن مشغلي الطائرات بوضوح إلي واجبات ومسئوليات جميع الجهات المعنية بأمن المطارات من أجل منع أي لبس بخصوص دور مشغلي الطائرات بما يشمل إدارات الأمن التابعة لهم وضباط الأمن الرئيسيين التابعين لهم وأفراد الطواقم التابعين له وغيرهم من العاملين وإدارة سلطة المطار وضباط الأمن على متن الرحلات الجوية وسلطة إنفاذ القانون والقوات المسلحة الوطنية والوكالات الحكومية ومشغلي الطائرات الآخرين.

## المطلب الثاني أمن المنافذ البحرية في ضوء الاتفاقيات والالتزامات الدولية

**أولاً: عرض الاتفاقيات الدولية المنظمة لأمن واستخدام الموانئ والمنافذ البحرية.**

**١- الإتفاقيه الدولية لسلامة الأرواح فى البحار سولاس لعام ١٩٧٤ وبرتوكولها عام ١٩٧٨:**

تعدهذه الإتفاقيه من أهم الإتفاقيات الدولية المتعلقة بأمن وسلامة السفن التجارية، وتهدف إلى تحديد معايير بناء السفن وتشغيلها بما يتوافق مع سلامتها ودولة العلم هى المسئولة عن ضمان إمتثال السفن تحت علمها لمتطلباتها.

وفى هذا الإطار، تضمنت هذه الإتفاقيه معايير السلامة والتي يجب أخذها فى الإعتبار فيما يخص تصميم السفن التجارية وبنائها وتجهيزها ومعايير السلامة الخاصة بنقل البضائع الخطيرة ووسائل المراقبة الواجب إحترامها من قبل السفن من خلال السلطات التي تمارسها دولة العلم أو دولة الميناء.

وتتضمن فصول الإتفاقيه أحكاما عامة ثم تفاصيل بناء السفن وهياكلها وتقسيماتها وبعدها الوقاية من الحرائق وإخمادها ثم أجهزة الإنقاذ والاتصالات الراديوية وسلامة الملاحه بعدها نقل البضائع وأنواع الوقود ثم نقل البضائع الخطرة ثم السفن النوويه يأتى بعد ذلك التشغيل الآمن للسفن وتدابير السلامة للمراكب العالية السرعه والتدابير الخاصة لتعزيز السلامة البحرية و الأمن البحرى وفى الأخير تدابير سلامة ناقلات السوائب ويقع تنفيذ الاتفاقيه على دولة العلم من خلال فرض وتطبيق معايير الإتفاقيه وضمن إمتثال السفن التى تبحر تحت علمها وعليها إصدار



## الشهادات المقررة كدليل على الامتثال<sup>١</sup>.

وفى الإطار ذاته، وبخصوص إجراءات الرقابة على السفن من قبل سلطة رقابة الميناء فإنه وبحسب الإتفاقيه فإن كل سفينة عند وجودها فى ميناء الدولة الأجنبية تخضع للرقابة من أجل التحقق من صلاحية الشهادات وأن السفينة ومعداتاها تستوفى أحكام الأتفاقيه وفى حالة وجود أسباب جلية لعدم مطابقة السفينة أو معداتاها للأتفاقيه فإنه يتم اتخاذ خطوات لضمان عدم إبحار السفينة إلا بعد أن تغدو قادرة على الخروج إلى البحر أو مغادرة الميناء للتوجه إلى حوض تصليح مناسب من دون تعرضها أو الأشخاص الموجودين على متنها للخطر.

وخلال مؤتمر سلامة الناقلات ومنع التلوثعام ١٩٧٨ ظهرت الحاجة لتعديل الإتفاقيه من خلال بروتوكول ١٩٧٨ لإتفاقيه سولاس والذي قدم مفهوم التفتيش غير المجدول ومفهوم الدراسات الاستقصائية السنوية الإلزامية فى الفصل الأول لاتفاقيه سولاس ١٩٧٤ ومن ثم فقد تم من خلاله تعزيز متطلبات سيطرة دولة الميناء<sup>٢</sup>.

## ٢- الإتفاقيه الدولية لمنع التلوث من السفن ١٩٧٣/١٩٧٨ MAR POL وتعديلاتها:

تعد هذه الإتفاقيه هى الإتفاقيه الدولية الرئيسية التى تغطى منع تلوث البيئه البحرية بواسطة السفن لأسباب تشغيلية أو عرضية، وإعتمدت الإتفاقيه فى ٢ نوفمبر ١٩٧٣ واعتمد بروتوكول عام ١٩٧٨ إستجابة لمجموعة من حوادث الناقلات فى عام

<sup>1</sup>Sohn, L. B., Noyes, J., Franckx, E., & Juras, K. (2014). Cases and Materials on the Law of the Sea. Martinus Nijhoff Publishers.

<sup>2</sup>Pam borides (G.P) .OP.Cit.P89.

١٩٧٦-١٩٧٧، ودخلت الإتفاقيه المشتركة حيز التنفيذ في ٢ أكتوبر ١٩٨٣<sup>١</sup>.

وتلتزم دولة العلم بتطبيق أحكام الإتفاقيه على السفن التي ترفع علمها وتقوم بمنح تلك السفن شهادات، كما أنها تقوم بإجراء مجموعة من عمليات التفتيش والمسح للتأكد من التزام السفن للإتفاقيه.

وحيثما تكون السفن الأجنبية في الموانئ أو المحطات البحرية الواقعه في ظل الولاية القانونية للدولة، فإنها تخضع للتفتيش للتأكد من وجود شهادة صحيحة على متن السفينه وفي حالة كانت هناك أسباب جليه بأن حالة السفينه أو تجهيزاتها تختلف اختلافا جوهريا عما ورد وصف في تلك الشهادة فإنه يتم اتخاذ الخطوات الكفيلة بمنعها من الإبحار إلى إن يكون بمقدورها الإبحار دون تعريض البيئه البحرية للتهديد.

وبالنسبة لحوادث السفن فتتعهد دولة العلم بإجراء تحقيقا في الحوادث التي تتعرض لها سفنها الخاضعة للوائح الأتفاقيه ويتم إمداد المنظمة البحرية الدولية بنتائج تلك التحقيقات<sup>٢</sup>.

وفي هذا الإطار، ومن خلال المادة ٢/٦ من الإتفاقيه يحق لمسئولي دولة الميناء في الدول الأطراف القيام بفحص السفن الأجنبية للتحقق عما إذا كانت هناك تصريفات لمواد ضارة في أي منطقة بحرية تمثل انتهاكا للإتفاقيه، بالإضافة إلى أن ذات المادة في فقرتها الخامسة منحت الحق في التفتيش لدولة الميناء في حالات

<sup>1</sup>IMO، (1974).International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS).Available at:

<http://www.almeezan.qa/AgreementsPage.aspx?id=1980&language=ar>.

<sup>2</sup>IMO، (1973).International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL).Available at:

<http://www.almeezan.qa/AgreementsPage.aspx?id=1234&language=ar>

منها قيام مسئولى دولة الميناء بإرسال طلب للتحقيق إذا ما كان هناك "دليل هام أو جدي بان السفينة قامت بتصريف مواد ضارة أو دفيق يحتوى على مثل هذه المواد في أي مكان"<sup>١</sup>

وفى الإطار ذاته، تنص المادة ٥/٦ من الاتفاقية على أن " ويجوز أيضا لكل طرف تفتيش سفينة تنطبق عليها الاتفاقية الحالية عند دخولها إلى الموانئ أو المحطات البحرية الخاضعة لولايتها القضائية، وذلك عند تلقيه من أى طرف طلبا بإجراء تحقيق مرفقا بالأدلة الكافية على أن هذه السفينة قد قامت بتصريف مواد ضارة أو دفيق تحتوى على تلك المواد في مكان ما. ويرسل التقرير عن هذا التحقيق إلى الطرف الذي طلب إجرائه والى الإدارة حتى يتسنى اتخاذ التدابير المناسبة بمقتضى الاتفاقية الحالية.

### ٣- الإتفاقيه الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين فى البحار لعام ١٩٧٨ STCW وتعديلاتها:

بالإضافة إلى الصكوك الدولية التي تهم السفن فيما يخص معايير تصميمها وبنائها وتجهيزها، هناك قواعد دولية أخرى تتعلق بسلامة السفن وهي تلك الشروط والمعايير التي تخص الكفاءة المهنية للعنصر البشرى والتي نصت عليها الاتفاقية المبرمة بلندن ١٩٧٨ والمتعلقة بمستويات أو معايير تكوين أو تدريب العاملين في البحر وإصدار شهادات وأعمال مناوبات لهم.

فوفقاً لمواد إتفاقية معايير التدريب لعام ١٩٧٨، فقد أشارت إلى القبول المتبادل من الدول المتعاقدة للشهادات التي تصدر من دولة العلم، وعلى الرغم من

<sup>1</sup>Kasoulides(G.C).Global and regional Port state regimes .Ringbom(H).Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection: Focus on Ship Safety and Pollution Prevention .Kluwer Law International 1997 .P123.

ذلك فقد أشارت إلى أن هذه الشهادات قد لا تقبل "إذا كانت هناك أسباب واضحة للاعتقاد أن الشهادة تم الحصول عليها بطريق الاحتيال أو أن حامل الشهادة ليس هو الشخص الذي تخصه الشهادة أصلاً" (م. ١/١٠)، وفي حالة قيام مسئولى الميناء بالتفتيش ووجود أي انتهاك للاتفاقية يجب عليهم أعلام ريان السفينة فضلاً عن الممثل الدبلوماسي لدولة العلم بحيث يتم اتخاذ الإجراء المناسب<sup>١</sup>.

كما خولت الإتفاقية دولة الميناء سلطة المراقبة من اجل التحقق من كون رجال البحر العاملين على متن السفن التي تلج موانئها متوفرة على شهادات مطابقة للقواعد أو المعايير الدولية وإذا تبين لدولة الميناء أن غياب هذه الشهادات يمثل خطراً على سلامة الأشخاص والأموال والبيئة فإنه يحق لها أيضاً اتخاذ التدابير الضرورية لمنع السفينة من الإبحار إلى حين انضباطها لمقتضيات الاتفاقية وبالشكل الكافي الذي يستبعد الخطر (م. ١٠)<sup>٢</sup>. وقد أكدت المادة ١٠/٥ علي عدم وجود معاملة تفضيلية بين السفن التي تحمل علم دولة طرف في الاتفاقية والسفن التي تحمل أعلام دول ليست أطرافاً في الاتفاقية.

وفي هذا الإطار، يجب على الدول الموقعة على الإتفاقية أن تصدر القوانين والتشريعات والأوامر والقواعد وأن تتخذ كل الخطوات لكي تكفل التنفيذ الكامل للإتفاقية بهدف التأكد أن العاملين على ظهر السفن يتمتعون باللياقة والأهليه التي تتناسب مع المهام الموكلة لهم من وجهة سلامة الأرواح والممتلكات وحماية البيئة البحرية، وأما من ناحية سلطة رقابة الميناء فإنها تمارس سلطتها في حالة وجود تصور يشكل خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة كما يتعين وضع إجراءات

<sup>١</sup>UN.Doc .A/61/63/Add.1.P19.

<sup>٢</sup>د. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي العام، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٦، ص ٢٠٤.

للتحقيق فى أفعال الأشخاص الذين أصدرت لهم شهادات تعرض السلامة أو البيئة للخطر ويجب فرض العقوبات وغيرها من الإجراءات التأديبية وإنفاذها فى حالة عدم الإمتثال للإتفاقية<sup>١</sup>.

#### ٤- إتفاقية الأنظمة الدولية لمنع التصادم فى البحار لعام ١٩٧٢ COLREGS وتعديلاتها:

تعتبر قواعد هذه الإتفاقية بمثابة مبادئ توجيهية للمسؤولين عن مراقبة الملاحة لتجنب الإصطدامات البحرية وتمثل الأساس لتوزيع المسؤولية عند حدوث تصادم خاصة وأن حوادث التصادم هى أكثر أنواع الحوادث البحرية شيوعا والسبب الرئيسى لذلك هو عدم الفهم أو التفسير الخاطئ للوائح الدولية لمنع التصادم فى البحار<sup>٢</sup>.

كما توفر القواعد العديد من الإرشادات المتعلقة بالمرور والعبور وتجاوز المناورات الواجب إجراؤها وتفصيل السفن التى لها الحق فى المرور تبعا لظروف وأنواع السفن المعنية والإجراءات التى ينبغى أن تتخذها هذه السفن كما تصف قواعد الإشارات وهى واحدة من أهم الإتفاقيات الدولية فى تعليم وتدريب البحارة فكل دولة لديها أنظمة متنوعه فى التدريب واختبار فهم البحارة فى تجنب الإصدام وعلى ضوءها يتم منحهم شهادات على أنهم مؤهلين<sup>٣</sup>.

<sup>1</sup>IMO, (2019). Port State Control.accessed online on (23.07.2019), Available at:

<http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>.

<sup>2</sup>Ivanišević, D., Gundić, A., & Mohović, Đ, (2018).COLREGs in STCW Convention. , (accessed online on 13.08.2019), available at :<https://hrcak.srce.hr/file/297817>.

<sup>3</sup>Ismail, M. R, (2016). A Study Of Collision Regulations And Their Application At sea. Available at: [https://www.researchgate.net/profile/Mohammed\\_Ismail55/publicatio](https://www.researchgate.net/profile/Mohammed_Ismail55/publicatio)

وفى هذا الإطار، يقع على عاتق دول العالم تطبيق لوائح منع التصادم فى البحار على السفن التى ترفع علمها كما يقع على عاتق البحارة العاملين فى السفن الحرص على تطبيقها وليس فى قواعد الإتفاقيه ما يعفى اية سفينه أو مالك أو ريان أو طاقم من أى تبعات عن الأهمال فى تطبيق هذه القواعد أو الأهمال فى أتخاذ أى احتياطات تتطلبها الممارسة العادية لرجال البحر أو وفقا للظروف الخاصة بتلك الحالة<sup>١</sup>.

**٥- الإتفاقيه الدولية لخطوط الشحن لعام ١٩٦٦ LL وبرتوكولها عام ١٩٨٨ :**  
تتضمن هذه الإتفاقيه تدابير السلامة المتعلقة بالأبواب والجوانب والمنافذ البحرية والغرض الرئيسى من هذه التدابير هو ضمان السلامة المحكم لجسم السفن أسفل سطح السفينه، وجاءت الإتفاقيه رغبة من الحكومات المتعاقدة فى تحديد وتوحيد المبادئ والقواعد لجهة حدود الغوص المرخص بها للسفن التى تسافر دوليا لضمان سلامة المسافرين والممتلكات فى البحر.

وفى هذا الإطار، تم تحديد أهميه وجود حد أقصى لحمولة السفن نتيجة للعديد من الحوادث البحرية التى حدثت فى البحر بسبب التحميل الزائد للسفن وتصدر دولة العلم شهادة خط التحميل الدولى للسفن بعد أن تقوم بالمسح عليها ووضع العلامات وفقا واتفاقيه خطوط التحميل وتكون الشهاده صالحه لمدة لا تزيد عن خمس

---

n/333197988\_A\_Study\_Of\_Collision\_Regulations\_And\_Their\_Application\_At\_Sea/links/5ce0bfd1a6fdccc9ddbc1500/A-Study-Of-Collision-Regulations-And-Their-Application-At-Sea.pdf.

<sup>1</sup>IMO. (1972). Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea(COLREGs). Available at: <http://www.almeezan.qa/AgreementsPage.aspx?id=1976&language=ar>

سنوات<sup>١</sup>. وبمقدور الإدارة البحرية أن تعهد إلى هيئات تحظى بإعترافها أو إلى خبراء معاينة للقيام بإجراءات عمليات التفتيش فهناك معاينات دورية على السفن من أجل تطبيق متطلبات الإتفاقية.

أما بالنسبة للحوادث البحرية فإن دور الإدارة البحرية وفقا للإتفاقية أن تقوم بإجراء تحقيق في أية حوادث تتعرض لها السفن عندما ترى أن مثل هذا التحقيق يساعد في تحديد تغييرات مرغوب فيها ممكن إدخالها للإتفاقية وتوافق المنظمة البحرية الدولية بالمعلومات المهمة المتعلقة بنتائج التحقيقات ولا يجوز أن تكشف تقارير المنظمة أو توصياتها عن هوية السفينة المعنية أو جنسيتها<sup>٢</sup>.

وفي الإطار ذاته، يعتبر نص المادة (٢١) من الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام ١٩٦٦ والذي منح الحق لسلطات دول الميناء في ممارسة ولايتها على السفن الأجنبية داخل موانئها، من النصوص القوية جدا بإعتبار أنه من أول المحاولات من قبل المنظمة الدولية البحرية من أجل إدخال ولاية دولة الميناء في الإتفاقيات الدولية فقد أخضعت المادة ١/٢١ من الإتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام ١٩٦٦ والمعدلة ببرتوكول ١٩٨٨ السفن حال وجودها في موانئ الدول المتعاقدة للرقابة التي تهدف للتأكد أو التحقق من وجود شهادة صالحة لخطوط التحميل علي متن السفينة وقد فرقت الإتفاقية بين فرضين<sup>٤</sup>:

<sup>1</sup>Bhattathiri, N, (2019). Introduction To Ship Load Lines,(accessed online on 01.09.2019), available at : <https://www.marineinsight.com/marine-navigation/introduction-ship-load-lines/>

<sup>2</sup>IMO. (1966).International Convention on Load Lines. Available at: <http://www.almeezan.qa/ClarificationsNoteDetails.aspx?id=13904&language=ar>

<sup>3</sup>Pam borides (G.P) .OP.Cit.P56.

<sup>٤</sup>د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، دور المنظمات الدولية في حماية البيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٦، ص١٣٥.

١- حال وجود مثل هذه الشهادة فإن الرقابة تهدف للتأكد من عدم تجاوز السفينة للحمولة المصرح بها في الشهادة وأن خط التحميل يتوافق مع ما في الشهادة وقد تم إضافة الفقرة ج بموجب بروتوكول ١٩٨٨ وهو عدم تعرض السفينة لأية تغييرات مادية من شأنها عدم صلاحية السفينة للإبحار دون تعرض أرواح الأشخاص للخطر.

٢- حال إعفاء السفينة من الشهادة فإن الرقابة في هذه الحالة تهدف إلي التثبت من الالتزام بالشروط المنصوص عليها في تلك الشهادة.

#### ٦- إتفاقية تيسير النقل البحري الدولي عام ١٩٦٥ FAL وتعديلاتها:

جاءت الإتفاقية رغبة من الدول في تسهيل حركة الملاحة بالتبسيط والتقليل إلى أدنى حد من المعاملات الرسمية والمستندات المطلوبة والإجراءات اللازمة عند وصول السفن العاملة في الرحلات الدولية ومكوئها ومغادرتها<sup>١</sup>. واعتمدت الإتفاقية في التاسع من أبريل ١٩٦٥ ودخلت حيز التنفيذ في الخامس من شهر مارس ١٩٦٧ وتتمثل الأهداف الرئيسية للإتفاقية في منع أى تأخير غير ضرورى في حركة النقل البحرى والمساعدة فى التعاون بين الحكومات وتأمين أعلى درجة عملية من التوحد فى الإجراءات الرسمية وغيرها من الإجراءات على وجه الخصوص تقلل الإتفاقية من عدد المستندات التى يمكن أن تطلبها السلطات العامة وتحتوى الإتفاقية فى ملحقها على المعايير والممارسات الموصى بها بشأن الإجراءات والمتطلبات والوثائق التى ينبغى تطبيقها عند الوصول والإقامة والمغادرة على السفينه نفسها وعلى طاقمها

<sup>1</sup>IMO, (1965). Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL) , Available at:



## والركاب والأمتعه والبضائع<sup>١</sup>.

وفى هذا الإطار، تشترك العديد من السلطات فى تنفيذ الإتفاقية وقد جاء فى الإتفاقية بأن السلطات العامة هى الهيئات أوالموظفون أوالمسئولون فى الدولة المسؤولة عن تطبيق وإنفاذ القوانين والأنظمة لتلك الدولة التى تتصل بأى جانب من جوانب معايير الممارسات الموصى بها، فإتفاقية ١٩٦٥ FAL لا تتعلق بالسفن أو بسلطات الموانئ فقط وإنما هناك مجموعة واسعة من أصحاب المصلحة فى الإتفاقية ويجب أن يشارك الجميع وغالباً ما يتم تمثيل الحكومات فى لجنة FAL من قبل السلطات البحرية أو الموانئ لكن سلطات الجمارك والصحة والشرطة والهجرة والزراعة والدفاع تشارك جميعها فى عملية FAL وتوصى الإتفاقية الحكومات بإنشاء لجنة تيسير وطنية تضم جميع أصحاب المصلحة<sup>٢</sup>.

وللإتفاقية تعديلات مختلفة كان أخرها تعديل عام ٢٠١٦ الذى قدم تعاريف جديدة لوحدة نقل البضائع والتخليص وحاوليات الشحن ومدونة الأمن الدولى لمرافق السفن والموانئ وقائد السفينة ووكيلها والشاحن وكذلك النافذة الواحدة والتبادل الإلكترونى للمعلومات وغيرها، كما أصبحت تعديلات تبادل البيانات إلكترونيا وإلزامية للسفن والموانئ إعتباراً من ٨ أبريل ٢٠١٩ وتبقى فترة مدتها ١٢ شهراً على الأقل يسمح خلالها بالوثائق الورقية والإلكترونية وتشجع الإتفاقية على إستخدام ما يسمى بمفهوم النافذة الواحدة والذى تتبادل فيه جميع الوكالات و السلطات العديدة المعنية

<sup>١</sup>IMO، (2019). The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).accessed online on (26.08.2019), Available at: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/SpeechesByTheSecretaryGeneral/Pages/itlos.aspx>.

<sup>٢</sup>د. عيد السلام الشبوى، التعويض عن الأضرار البيئية فى نطاق القانون الدولى العام، دار الكتب القانونية، القاهرة، ٢٠٠١، ص ٤٠.

البيانات عبر نقطة إتصال واحدة لتبسيط الإجراءات عبر الأنظمة الإلكترونية<sup>١</sup>.

### ثانياً: الالتزامات المقررة على الدول الأطراف.

تمتد سيادة الدولة إلى المياه الداخلية باعتبارها جزءاً لا يتجزأ من إقليمها، وتخضع بالتالي المياه الداخلية إلى سلطات الدولة واختصاصها الداخلي، ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية.

أما بشأن إلتزامات الدول الأطراف، فالموانئ البحرية هي المنشآت التي تقيمها الدولة على شواطئها، وتجهزها بالأجهزة والأدوات، وتوفر لها كادراً لتشغيلها لغرض استقبال السفن لتحميلها أو تفريغها، أو إجراء أعمال الصيانة عليها، أو لأى غرض آخر وتعد جزءاً من الساحل، تلك المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي، وذلك مهما بعدت، إلا أن المنشآت المقامة فى عرض البحر والجزر الاصطناعية لا تعتبر من المنشآت المرفئية الدائمة ، وهذا ما نصت عليه المادة (١١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ التى جاء فيها: " لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي، تعتبر جزءاً من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي. ولا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة".

ويتبين من أحكام هذا النص أن أبعد النقاط من المنشآت المرفئية الدائمة تعتبر بداية لقياس عرض البحر الإقليمي للدول الساحلية ، وذلك انطلاقاً من اعتبار

<sup>١</sup>IMO، (2019).Recognized Organizations.accessed online on (23.08.2019), Available at:

<http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/RecognizedOrganization.aspx>.

٢.د. قيس إبراهيم البدرى، الفنار للقانون الدولي للبحار، دار الكتب، بغداد، ٢٠٠١، ص ٣٤.

أن هذه المنشآت تشكل جزءاً من الساحل، وقد اشترط النص أن تشكل المنشآت المرفئية الدائمة المذكورة جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي للميناء ، وعليه فإنها لا تدخل في قياس البحر الإقليمي.

وبالرجوع إلى الفقرة الثانية من المادة الثامنة من الاتفاقية، نجد أن حق المرور البريء المنصوص عنه في الاتفاقية ينطبق على هذه المساحات المائية على الرغم من إعتبارها مياهاً داخلية بعد رسم الخطوط المستقيمة التي تعتبر كخط قاعدة لقياس عرض البحر الإقليمي ، وعليه تنطبق أحكام حق المرور البريء على المساحات المذكورة بكل ما تتضمنه تلك الأحكام من حقوق وواجبات للدول الساحلية والسفن الأجنبية التي تتمتع بحق المرور البريء.

ومما تقدم، نجد أن الموانئ تعتبر جزءاً من المياه الداخلية، وتمارس الدولة الساحلية ولايتها في هذه المناطق، وهذا لا يعني بأي حال من الأحوال أن تمنع الدولة الساحلية السفن الأجنبية التجارية من الدخول إلى موانئها، وإنما يمكنها أن تغلق موانئها في حالات معينة ، ولفترة مؤقتة تتعلق بأمنها الوطني، ولأسباب صحية أو بيئية . أما فيما يتعلق بالسفن الحربية ، فيمكن للدولة الساحلية أن تفرض قيوداً أكثر صرامة كتحديد عدد السفن المصرح بدخولها مثلاً<sup>١</sup>.

وفيما يتعلق بالولاية على السفن الأجنبية في المياه الداخلية، فإنه لا بد من التمييز بين الاختصاص على السفن من الناحيتين المدنية والجنائية، وكذلك التمييز ما بين السفن التجارية والسفن الحربية:

حيث تخضع السفن التجارية الأجنبية لسلطان الدولة الساحلية، حيث تمارس اختصاصها المدني في كل ما يختص بتطبيق التشريعات التي تنظم الملاحة البحرية

<sup>١</sup> د. صلاح عبد البديع شلبي، الوجيز في القانون الدولي، كلية الشريعة والقانون، جامعة الأزهر، دمنهور، ٢٠٠٠، ص ٣٩١.

، وإنشاء الممرات والطرق البحرية بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية، كما تمارس اختصاصها فيما يتعلق بتطبيق تشريعاتها الخاصة بالشرطة والأمن والصحة والجمارك والهجرة<sup>١</sup>، أما بالنسبة للوقائع التي تقع على ظهر السفينة، فيقتصر تدخل السلطات الساحلية على الوقائع التي تهمها مباشرة، والتي تخص التزامات السفينة الأجنبية تجاه الدولة الساحلية، والخدمات المقدمة للسفينة، فإذا امتنعت السفينة مثلاً عن دفع المقابل للخدمات المقدمة للسفينة، يحق للقضاء المدني للدولة الساحلية التدخل للنظر في الموضوع، أما فيما يتعلق بالعلاقة بين أفراد الطاقم فهي من اختصاص دولة العلم، فإذا ثار خلال بين ريان السفينة وملاحها بخصوص عقد العمل الخاص بهم، فإن الاختصاص يكون لقضاء دولة علم السفينة.

وفيما يتعلق بالسفن الأجنبية الحربية، فيحق للدولة الساحلية أن تمنع تلك السفن من الدخول إلى موانئها، ولكن إذا سمحت لها بالدخول فتمتع تلك السفن بالحصانة بالنسبة للاختصاص المدني، باعتبارها مظهراً من مظاهر سيادة دولة علم السفينة، وتكون الحصانة كاملة ضد الحجز عليها أو تفتيشها أو الخضوع لقضاء الدولة الساحلية.

كما تملك الدولة الساحلية اختصاصاً قضائياً كاملاً بالنسبة للجرائم المرتكبة على ظهر السفن التجارية الأجنبية فيما يتعلق بالقبض على مرتكبي هذه الجرائم، سواء ارتكبت الجريمة بين من يتواجد على ظهرها، أو تجاه شخص أجنبي عن السفينة، وكذلك عندما يطلب ريان السفينة أو قنصل دولة العلم ذلك، وكذلك إذا ما أدت الجريمة إلى اضطرابات تمس أمن وسلامة الدولة الساحلية.

<sup>١</sup> د. أحمد ابو الوفا محمد، القانون الدولي للبحار علي ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٨٨-١٩٨٩، ص ٦٠٥.

أما بالنسبة للسفن الحربية الأجنبية، فالاختصاص الجنائي يخضع لقضاء دولة العلم إذا كانت الجريمة بين أعضاء طاقم السفينة، أما إذا كان المجني عليه من أفراد طاقم السفينة والجاني من غير طاقم السفينة، فالاختصاص للدولة الساحلية أو لدولة علم السفينة، وفي حال كون الجاني والمجنى عليه من خارج الطاقم، فالاختصاص للدولة الساحلية وحدها، ويترتب على ذلك تسليم المجرمين العاديين لسلطات الدولة الساحلية، وفي حال رفض قبطان السفينة ذلك، فلا تستطيع سلطات الدولة الساحلية التدخل، وذلك لتمتع السفن الحربية بالحصانة.

وأشارت الإتفاقيه فى عدة أحكام إلى المنظمه البحرية الدولية بحسب المادة (٢) فيما يتعلق بإعتماد قواعد ومعايير الشحن الدولية فى المسائل المتعلقة بالسلامه البحرية وكفاءة الملاحة ومنع التلوث البحرى الناجم عن السفن حيث أنه لا يمكن تنفيذ العديد من أحكامها إلا من خلال لوائح تشغيلية محددة فى إتفاقيات دولية أخرى<sup>١</sup>.

وفى الإطار ذاته، تضمنت المادة (١٩٧) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ "بأنه يتعين على الدول التعاون على أساس عالمى وحسب الاقتضاء على أساس إقليمى بشكل مباشر أو من خلال منظمات دولية مختصة فى صياغة ووضع القواعد والمعايير الدولية والممارسات والإجراءات الموصى بها بما يتفق مع أحكام اتفاقيه الأمم المتحدة لقانون البحار<sup>٢</sup>.

<sup>1</sup>IMO، (2019).Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs). (accessed online on 12.08.2019), Available at:

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/CO LREG.aspx>.

<sup>2</sup>IMO، (2019). International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL).(accessed online on 8.08.2019), Available at:

وتحدد الإتفاقية الميزات الأساسية المتعلقة بممارسة ولاية دولة العلم فى تنفيذ لوائح السلامة كما أنها تنظم المدى الذى قد تتدخل فيه الدول الساحلية بشكل قانوني فى الملاحة بواسطة السفن الأجنبية فى مختلف المناطق البحرية لغرض ضمان الأمتثال السليم للوائح السلامة، وفى المادة ٩٤ من الإتفاقية إلزام دول العالم بضمان السلامة فى البحار وأنه يتعين على دول العلم ضمان أن كل سفينة قبل تسجيلها وبعد تسجيلها ملتزمة و أنه يتم التأكد على فترات معينة من ذلك بواسطة مفتشين مؤهلين وهى تطلب من دولة العلم ضمان إبحار سفنها بعد الإمتثال لمتطلبات القواعد والمعايير الدولية فيما يتعلق بتصميم السفن وبنائها ومعدات<sup>١</sup>.

وتناولت المادة ٩٤ واجبات والتزامات دولة العلم التى تختص بالسفن التى ترفع علمها من خلال رقابتها فى الشؤون الإدارية والتقنية والإجتماعية حيث حددت الإتفاقية مجموعه من التدابير لتأمين السلامه فى البحار فيما يتعلق ببناء السفن ومعداتنا وصلاحياتها للإبحار وتكوين الطواقم وشروط العمل الخاصة بهم كما أنه لا بد أن تخضع كل سفينة قبل التسجيل من قبل دولة العلم وعلى فترات مناسبة بعد ذلك للتفتيش من قبل مفتش سفن مؤهل وأن تحمل من الخرائط والمنشورات الملاحية ومن أدوات وأجهزة الملاحة ما يكون ملائما لسلامة ملاحتها.

ومن ناحية طواقم السفن ومؤهلاتهم، فقد جاء فى الإتفاقية أن تكون كل

=  
[http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx).

<sup>1</sup>IMO. (2012). Implications Of The United Nations Convention On The Law Of The Sea For The International Maritime Organization. Available at:

<https://nooilcanarias.files.wordpress.com/2012/11/implications-of-unclos-for-imo.pdf>.

سفينة فى عهدة ربان وضباط تتوفر فيهم المؤهلات المناسبة وبوجه خاص فى مجالات قيادة السفن والملاحة والإتصالات والهندسة البحرية وأن يكون طقم السفينة مناسباً من حيث المؤهلات والعدد لنوع السفينة وحجمها وآلاتها ومعداتنا وأن يكون الربان والضابط وإلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة على درايه تامه بالأنظمة الدولية المطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح فى البحار ومنع التصادم والتلوث البحرى والسيطرة عليه والمحافظة على الإتصالات بواسطة الراديو وأن يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة.

أما موضوع التحقيق فى الحوادث البحرية فإن على دولة العلم أن تأمر بتحقيق يجرى على يد شخص أو أشخاص من أصحاب المؤهلات المناسبة أو أمامهم فى كل حادث بحرى أو حادثة ملاحية فى أعالي البحار وتنجم عنها خسارة فى الأرواح أو إصابات خطيرة تلحق برعايا دولة أخرى أو أضرار خطيرة تلحق بسفن أو منشآت تابعه لدولة أخرى أو بالبيئه البحرية وتتعاون دولة العلم و الدولة الأخرى فى أى تحقيق تجريه تلك الدولة الأخرى فى أى حادث بحرى أو حادثة ملاحيه من هذا النوع<sup>١</sup>.

ويشأن واجبات والإلتزامات سلطة رقابة الميناء، فإن سلطة رقابة الميناء على السفن الأجنبيةه الموجودة بأحد موانئ الدولة أو محطاتها ذكرت فى الأتفاقية فى أكثر من مادة نذكر منها المادة ٢١٨ والتي أوضحت الدور المنوط بها فى حاله وجود أى تصريف من سفينة أو انتهاكا للقواعد والمعايير الدوليه حيث يجوز للدولة أن تجرى تحقيقا وتبرر الأدله لتلك الدعوى ورفع الدعوى ضد السفينة المتسببه فى ذلك وعلى السفينة الموجوده طوعا داخل أحد موانئ الدولة أو فى أحد محطاتها القريبه من

<sup>1</sup>UN,(1982). United Nations Convention on the Law of the Sea UNCLOS.Available at: <http://www.almeezan.qa/AgreementsPage.aspx?id=991&language=ar>.

الشاطئ تلبية طلب أى دولة للتحقيق فى أى انتهاك أو تصريف يعتقد أنه وقع فى المياه الداخلية للدولة مقدمة الطلب او فى بحرها الإقليمى أو منطقتها الاقتصادية الخالصة أو سبب لها ضرر أو جعلها عرضة له<sup>١</sup>.

وعلى الرغم من سلطة دولة الميناء التقديرية وحريتها فى التحكم فى وضع شروط ولوج موانئها ومحطاتها البحرية القريبة من الشاطئ وفقا للتشريع الوطني الخاص بها، إلا أن هذه السلطة وهذه الحرية ليست مطلقة بل هي مقيدة بالعديد من الشروط التي هدفها الأول أمن المنافذ البحرية وهي:

١- ألا تقوم هذه الدول عند ممارستها لصلاحيات التنفيذ، بأفعال من شأنها تعريض سلامة الملاحة للخطر أو أية مخاطر لسفينة ما أو اقتيادها إلى ميناء أو مرسى غير مأمون بالإضافة إلى تعريض البيئة البحرية لخطر غير معقول. (م٢٢٥).

٢- عدم انطواء التشريعات واللوائح التي تصدر عن سلطات دولة الميناء على أي تمييز قانوني أو فعلى ضد سفن أية دولة أخرى (م٢٢٧).

٣- إعلان هذه الشروط إلى المنظمة المختصة شريطة إتمام هذه الإعلان قبل التطبيق بوقت كاف<sup>٢</sup>.

٤- قيام دولة الميناء على وجه السرعة بإخطار دولة العلم بجميع الإجراءات والتدابير القضائية التي تزمع اتخاذها ضد السفينة المنسوب إليها أعمال التصريف علاوة على قيامها بإخطار أية دولة معنية أخرى (م٢٣١).

<sup>١</sup>UN,(1982). United Nations Convention on the Law of the Sea UNCLOS.Available at:

<http://www.almeezan.qa/AgreementsPage.aspx?id=991&language=ar>.

<sup>٢</sup>د. أبو الخير أحمد عطية، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة عين شمس، ١٩٩٥، ص٢٥٦.



٥- قيام دولة الميناء حال إقامة الدعوى أمام محاكمها الوطنية بالعمل على عدد من الإجراءات والتدابير منها تسهيل سماع الشهود والسماح بتقديم القرائن من الدول الأخرى أو من المنظمة الدولية البحرية كما عليها العمل على تسهيل حضور الممثلين الرسميين التابعين للمنظمة الدولية البحرية أو دولة العلم أو أية دولة أخرى تأثرت بالتلوث الناتج عن الانتهاك ومنح هؤلاء الممثلين جميع الحقوق والواجبات سواء المقررة داخليا أو على المستوى الدولي (م ٢٢٣).<sup>١</sup>

وإذا كانت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ قامت بمنح دولة الميناء بعض الاختصاصات في إطار مسئوليتها والتزامها تجاه حماية الموانئ البحرية، فإنها في ذات الوقت وضعت على عاتقها المسؤولية عن اتخاذ الإجراءات والتدابير الإدارية التي تلزم لمنع السفن من الإبحار حالة كون السفينة غير صالحة للإبحار وفقا للقواعد والمعايير الدولية.<sup>٢</sup>

فعلى خلاف اختصاص دولة الميناء بموجب المادة ٢١٨ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فإن رقابة دولة الميناء لا تمتد إلى ملاحقة السفن عن الانتهاك المزعوم للقواعد والمعايير الدولية فهي مقيدة باتخاذ الإجراءات الإدارية للتحقيق بما فيها احتجاز السفن<sup>٣</sup> فقد قررت المادة ٢١٩ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حال تأكد دولة الميناء من خلال الطلبات المقدمة إليها أو من خلال

<sup>١</sup> د. عبد الهادي محمد عشري، الاختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة، ١٩٨٩، ص ٣٨٩.

<sup>٢</sup> د. صلاح هاشم محمد، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة، ١٩٩١، ص ٢٨٥.

<sup>٣</sup> Tanaka(Y).-: The international Law of the sea. Cambridge University Press 2012, P285.

المبادرة من تلقاء نفسها 'من أن السفينة التي ولجت موانئها أو إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ قد قامت بانتهاك للقواعد والمعايير الدولية المطبقة فيما يتعلق بصلاحيات السفن للإبحار وأن من شأن هذا الانتهاك التهديد بإحداث ضرر بالبيئة البحرية أن تقوم باتخاذ التدابير الإدارية الممكنة عمليا بهدف منع السفينة من الإبحار وعدم السماح لهذه السفينة بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن مع السماح لها بمواصلة السير فور إزالة أسباب الانتهاك<sup>٢</sup>.

ومن ثم فإن شمولية النظام القانوني لاتفاقية الأمم لقانون البحار عام ١٩٨٢ جاءت في تأكيده على تعزيز فعالية رقابة دولة الميناء المبنية من خلال هذه الاتفاقيات فمن المرغوب فيه التنسيق بين دول الميناء فالعمل المتضافر سيكون مفيدا في إزالة ما يسمى "منافذ التسوق" "Port of shopping" وتقليل أعباء التفتيش المتكررة للسفن الأجنبية<sup>٣</sup>.

وبالتالي فإن اختصاص دولة الميناء والذي أكدت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ وفقا لمادتها ٢١٨ يكون في حالات معينة هي :

١- حالة كون أن دخول السفينة لدولة الميناء أو محطاتها الساحلية كان طوعية فيجوز أن يعهد إلى دولة الميناء بمباشرة التحقيق وكان هناك مذكرات بأدلة

<sup>١</sup>د.صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢، مرجع سابق، ص ٥٢٩.

<sup>٢</sup>د.صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، ٢٠٠٠، ص ٥٢٨.

<sup>٣</sup>Pozdnakova (A) :Criminal Jurisdiction Over Perpetrators Of Ship-Source Pollution :International Laws ,State Practice and EU Harmonization .Martinis Nijhoff Publishers .2012 .P131.

بوجوب القيام باتخاذ إجراءات ضد السفينة جراء قيامها بانتهاكات للقواعد والمعايير الدولية بشأن تصريفات في أعالي البحار.

٢- بالنسبة للانتهاكات في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة ما من حق دولة الميناء في هذه الحالة القيام بفتح تحقيق فقط حال كون الدولة الأخرى طلبت ذلك أو إذا كان التصريف قد سبب أو من شأنه أن يسبب تلوثاً في مياهها .

٣- وجوب استجابة دولة الميناء للطلبات الواردة إليها من أي دولة بشأن التحقيق في التلوث الحادث في مياه تلك الدولة علاوة على طلبات دولة العلم .

٤- من حق دولة الميناء القيام بمنع أي سفينة أجنبية من الإبحار حال كون هذه السفينة تقوم بانتهاكات للمعايير والقواعد الدولية التي تتعلق بصلاحيات السفينة للإبحار والتي من شأنها التهديد بإحداث أضرار بالبيئة حتى إزالة أو معالجة أسباب هذا الانتهاك<sup>١</sup>.

ومن أجل تنفيذ الدول تشريعاتها فقد أجازت الاتفاقية<sup>٢</sup> لدولة الميناء حق احتجاز السفينة ومقاضاتها حال انتهاكها للقواعد الدولية في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية وفقاً لنص المادة ١/٢٢٠ فللدولة المعنية أن تمضى قدماً في إجراءاتها في أي وقت ضد السفن الأجنبية جراء انتهاكها التشريعات الدولية والمحلية النافذة إذا كان الفعل غير القانوني قد حدث في بحرهما الإقليمي أو منطقتها

<sup>1</sup>Kiss(A.CH)&Shelton(D):AGuidetoInternationalEnvironmentalLaw..Martinus Nijoff Publishers .2007, P196.

٢.د. أبو الخير أحمد عطية، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، مرجع سابق، ص٢٥٧.

الاقتصادية الخالصة ومن باب أولى في موانئها أو مياهها الداخلية (م ١/٢٢٠)<sup>١</sup> فقبل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار كانت الدولة لا تستطيع إقامة الدعوى ضد السفن في الميناء عن حوادث التلوث التي تحدث خارج بحرها الإقليمي<sup>٢</sup>.

### ثالثاً: التنسيق بين الدول الأطراف والدول خارج الاتفاقية.

لا شك أن التحدي الأكبر الذي يواجه القائمين على أمن الموانئ البحرية، هو تأمين تداول البضاعة وحمايتها من أى هجوم أو تفجير بدون التأثير على سرعة التداول وكذلك عدم التضيق على أطقم السفن المسالمين لذلك يجب مواجهة هجمات القراصنة والخارجين عن القانون سواء علي السفن المبحرة داخل وبالقرب من الحدود البحرية أو هجمات على الموانئ نفسها من خلال السفن الراسية ولتحقيق أمن حركة تداول البضائع دون إزعاج أطقم السفن المسالمين يجب الاستعانة ببيانات المراقبة لأجهزة التفتيش والمراقبة المتطورة من خلال التقنيات الحديثة وكذلك المعلومات الإستخباراتية من خلال التعاون الدولي لتبادل المعلومات.

وبالتالي يتعين التنسيق والتعاون بين الدول كافة، من أجل الإستفادة من التقنيات الحديثة من أجهزة متطورة للمراقبة والاستطلاع واكتشاف المواد المتفجرة والسامة والمشعة والمخدرات وغيرها لتتبع جميع حركات الأشخاص والبضائع والسيارات داخل الميناء ثم ربطها بشبكة معلومات محلية وإقليمية ودولية من خلال اتفاقيات ثنائية أو إقليمية أو دولية لتتبع حركة القراصنة والخارجين عن القانون والتنبؤ بوقت ومكان الهجوم قبل حدوثه لحماية الحدود البحرية.

<sup>1</sup>Dupuy(R.J)& Vignes(D).Ahandbook On the new law of the sea.2(1991).Martinus NiJoff Publishers 1991, PP1199:1208.

<sup>2</sup>Khee Jin-Tan(A), Vessel-Source Marine Pollution: The Law And Politics Of International Regulation. Cambridge University Press.2005,P204.

وبالرغم من أن مدونة ISPS code أدت إلى تحسين الأمن البحري والثغرات الأمنية للموانئ البحرية والحدود البحرية وكذلك السفن التجارية، إلا أن سلطات الموانئ والجمارك ما زالت غير قادرة على الحصول على المعلومات الكاملة والخلفيات الأمنية للسفن التجارية الأتية للموانئ البحرية من خلال ثغرات أمنية تتمثل في التعامل مع الفراغات المخفية داخل السفن والبضائع تبعاً لنوع السفينة (بضاعة عامة - حاويات - بترول غاز - العبارات - ركاب) التي يمكن استخدامها لإخفاء المواد المتفجرة أو المشعة أو البيولوجية وكذلك تهريب الأفراد.

وفى هذا الإطار، فإن كثرة القوانين والتشريعات الأمنية تحتاج لوقت لدخولها حيز التنفيذ وكذلك يمكن أن يعيق الحركة التجارية الدولية للبضائع مما يؤثر سلباً على الاقتصاد العالمي، وبالتالي فإن التحدي القائم لسلطات الموانئ والجمارك وأمن الحدود هو تأمين الموانئ والحدود البحرية مع عدم التأثير التجاري على سرعة وكفاءة تداول البضائع لذلك الحل الأمثل هو استخدام التقنيات الحديثة لسد الثغرات الأمنية ودعم وتسهيل مهمة المفتشين ورجال الجمارك لتطبيق القانونية دون المساس بحقوق الإنسان<sup>1</sup>.

ويضطلع العاملون في مجال أمن الموانئ البحرية، ببعض المسؤوليات الرئيسية اللازمة لتشغيل السفن تشغيلاً آمناً والتي تبدأ من سلامة الركاب حتى سلامة الوصول والمناورة التي تقوم بها السفن الناقلة للمواد الكيماوية والنفط داخل مناطق

<sup>1</sup>(Dale Ferriere, Khrystyna Pysareva, and Andrzej Rucinski). National Infrastructure Institute Center For Infrastructure Expertise & University of New Hampshire, Department of Electrical and Computer Engineering, "Using Technology To Bridge Maritime Security Gaps"

المرفأ والميناء، ولذلك ينبغي أن يقوم مشغلو الميناء بتنفيذ أحد أنظمة إدارة السلامة (SMS) القادرة على تحديد وتصحيح الظروف غير الآمنة بشكل فعال<sup>١</sup>.

كما ينبغي أن يفهم مشغلو الميناء مسؤولياتهم فهماً عميقاً بما في ذلك الالتزامات الفنية والقانونية الدولية لتوفير الأمن للركاب وأطقم السفن والعاملين في الميناء، وبالتوافق مع المتطلبات القانونية الدولية المعمول بها، ينبغي تحديد ترتيبات الأمن في الميناء (مثل التحكم في الوصول) من خلال القيام بتقييم أمن منشآت الميناء فيم يتعلق بعمليات الميناء ويتبعه تعيين موظف أمن منشآت الميناء وإعداد خطة أمن لمنشآت الميناء حسب النتائج التي تم الحصول عليها من تقييم المخاطر<sup>٢</sup>.

وفي إطار الجهود الرامية إلى تحسين رقابة دولة الميناء، بحثت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية وضع توجيهات بشأن عمليات المراجعة المتعلقة بأمن مرافق الموانئ، واستعرضت تجربة الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية بشأن تنفيذ توجيهات المنظمة القائمة المتعلقة بإجراء الدول المتعاقدة في الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر ومرافق الموانئ تقيماً ذاتياً طوعياً، والتوجيهات المتعلقة بالعناصر الأساسية لبرامج الرقابة الوطنية للفصل الحادي عشر - ٢ من الاتفاقية، والمدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الموانئ، واعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية مبادئ

<sup>١</sup> لمزيد من المعلومات عن العناصر الخاصة بنظام إدارة السلامة، راجع قانون سلامة الملاحة في الميناء الذي أصدرته وزارة النقل بالمملكة المتحدة (٢٠٠٤) والدليل إلي ممارسة جيدة في العمليات الملاحية في الميناء (٢٠٠٣).

<sup>٢</sup> يجب أن تسير ترتيبات أمن الميناء وفقاً لمتطلبات وإرشادات المنظمة البحرية الدولية المعمول بها في الموانئ والواردة في المدونة العالمية لأمن منشآت الميناء والسفن وتعديلات الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر ٢٠٠٢. (٢٠٠٣).

توجيهية منقحة لرقابة دولة الميناء في إطار المرفق السادس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن.

وهناك عدة تقنيات حديثة متعددة بعضها مستخدم في النشاطات العسكرية والأمنية أو التجارية منها طائرات الاستطلاع سواء بطيار أو بدون طيار والرادارات وأجهزة الكشف عن المتفجرات في الموانئ والمطارات واستخدام الكروت الذكية وأكثر الدول اهتماماً بهذا الشأن هي الولايات المتحدة الأمريكية التي تقوم بإعداد وتطوير مشاريع لأنظمة وأجهزة لتأمين الموانئ والحدود البحرية تحت إشراف الأمن الوطني وهيئة الجمارك وحماية الحدود الأمريكية وهذه بعض الأمثلة المقترح استخدامها لسد الثغرات الأمنية ولتعزيز أمن الحدود الوطنية والممرات والموانئ البحرية دون إعاقة الحركة التجارية أو مضايقة المسافرين المسالمين ويمكن الاسترشاد بهذه المشاريع للاستفادة منها من خلال التعاون بشأن الاتفاقيات الثنائية والإقليمية والدولية<sup>1</sup>.

وفي هذا الإطار، استخدمت المنظومة الإلكترونية في مراكز مراقبة ومتابعة الحدود البحرية ومراكز البحث والإنقاذ البحري وأنظمة خدمات مرور السفن، لإعطاء معلومات متواصلة لحركة الأهداف البحرية، ومتابعة الأهداف التي تقوم بإرسال إشارات استغاثة في مدى عمل هذه المنظومة، كما أنها تتابع الأهداف البحرية والسفن المارة من خلال الخريطة الإلكترونية، مستخدمة تكنولوجيا الرادارات البحرية المتقدمة والخريطة الإلكترونية ونظام المعلومات الجغرافية موضحاً كافة المعلومات الجغرافية والملاحية لأهداف أمام المراقبين، وقد نجح استخدام هذه الأنظمة

---

<sup>1</sup>Current and Future port security technology, (2007). Available at: <http://nexbiqfuture.com/2007/02/current-and-future-port-security.html> (Accessed 09 January 2011).

المتقدمة في التجربة الأمريكية لحرس السواحل الأمريكي والكندي وأيضاً الإنجليزي<sup>١</sup>. كما استخدمت أنظمة المراقبة باستخدام الطائرات بدون طيار (UAS) من قبل وحدة حماية الجمارك والحدود الأمريكية، لحماية الأراضي والحدود الأمريكية، وتتبع المهربين والمتسللين عبر الحدود مع دول الجوار، كما استخدمت هذه الأنظمة في دراسة الأخطار المتوقعة التي تهدد أمن البلاد من خلال عمليات تهريب المخدرات التي تتدفق على الأرض الأمريكية بغزارة، وخاصة من الجزء الجنوبي الشرقي وخليج المكسيك، كما يوفر هذا النظام الاستطلاعي متابعة متطورة لحدود الدول في المناطق التي يصعب تغطيتها بواسطة العنصر البشري والمعدات التقليدية وخاصة المناطق التي تمتد بها الصحراء إلى مساحات شاسعة ومهددة بشكل كبير من عمليات التهريب والتسلل كالمملكة العربية السعودية<sup>٢</sup>.

#### \* أهمية التنسيق والتعاون الدولي وتبادل المعلومات في تأمين وحماية الموانئ البحرية:

يعد التنسيق والتعاون الدولي في مجال تبادل المعلومات وإنشاء شبكة دولية لتبادل المعلومات الأمنية، وسيلة كافية لسد الثغرات الأمنية على المستوى الإقليمي بين الدول في المناطق المختلفة والسيطرة على المنافذ البحرية بوضع التدابير المسبقة والوقائية والتي تستند على الأسلوب المعلوماتي والتجهيز المسبق عند حدوث أي أزمة أمنية تتعرض لها الدول من خلال السيطرة على منافذها البحرية.

<sup>1</sup>Homeland security,(2011). "Borders and Maritime Security Projects "

[http://www.dhs.gov/files/programs/gc\\_1218476542736.shtm](http://www.dhs.gov/files/programs/gc_1218476542736.shtm)

(Accessed 03 February 2011).

<sup>2</sup>USCBP,(2011). "Container Security Initiative "Available at:

[/http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo\\_security/csidhs.gov/files/programs/gc\\_1218476542736.shtm](http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/csidhs.gov/files/programs/gc_1218476542736.shtm)

(Accessed 18 January 2011).



وأخيراً نستطيع أن نستخلص مدى أهمية تأمين الموانئ البحرية كصناعة تبني عليها اقتصاد الدول وأمنها الاقتصادي وتأمينها يرتبط ارتباطاً وثيقاً باستمرارها ونموها، وبالتالي فإن نمو الاقتصاد القومي والإقليمي لدول المناطق المختلفة خاصة الدول القوية من حيث البنية والهيكل الاقتصادي والتي تتمتع بثقل إقليمي ووزن اقتصادي عالمي مؤثر، من خلال التوصيات التالية:-

- تطبيق هذه الأنظمة المتكاملة والتي تم تطبيقها واستخدامها في الدول المتقدمة وأثبتت كفاءة عالية في الأداء ومتابعة الحدود، خاصة في الدول التي تعاني من عمليات التهريب والتسلل والتي تتسم بالحدود البحرية والبرية الشاسعة مثل المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية.
- تدريب العنصر البشري في حرس الحدود بما يجعله متوائم مع استخدام تلك التقنيات الحديثة، من خلال عقد الدورات التدريبية وإرسال عناصر من الكفاءات المتميزة إلى الدول التي تطبق هذه الأنظمة للتدريب عليها وتطبيقها في دولهم.
- إنشاء شبكة معلومات إقليمية ومركز لقواعد البيانات فيما يتعلق بأمن وحماية الموانئ البحرية، وإبرام اتفاقيات دولية وإقليمية للتعاون في هذا المجال<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>Current and FuPam borides (G.P): International Shipping Law Legislation and Enforcement. Martinis Nijhoff Publishers, 1999 .P48.

## المبحث الثاني المنظمات الدولية والإقليمية المتخصصة (الأهداف .. الإختصاصات .. الأدوار)

### المطلب الأول

#### إستعراض النظم الأساسية للمنظمات الدولية والإقليمية الخاصة بالمنافذ الجوية وأحكامها ونطاق إختصاصها وتقييم أعمالها

من المؤكد أن أمن وسلامة العناصر المادية والبشرية للنقل الجوى، هى من أهم عناصر الأمن الدولي والقومي والوطني، كما أن إجراءات تأمين المنافذ الجوية، هى جميع الإجراءات والتدابير التى تهدف إلى حماية أى كيان ضد الأنشطة التى تستهدف الإضرار بأمنه وسلامته بشرط ألا تعيق هذه التدابير وتلك الإجراءات ولا تتعارض مع حرية الأفراد فى التنقل، طبقاً لنص المادة (١٣/١) من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، وهو ما يعنى ضرورة الحرص على تحقيق المواءمة والملائمة فى تنفيذ هذه التدابير وتلك الإجراءات حتى يتحقق أمن المنافذ الجوية وعناصر النقل الجوى من ناحية، ولا تتعارض مع حق من حقوق الإنسان من ناحية أخرى، ويتضمن الملحق السابع عشر، لإتفاقية شيكاغو، القواعد القياسية للإجراءات المتعلقة بالأمن، لمواجهة التهديدات وأفعال التدخل غير المشروع<sup>(١)</sup>.

وينبثق حق الدولة فى تحقيق الأمن لكافة عناصر النقل الجوى، من حق الدولة فى الدفاع الشرعى، حيث يمثل أمن المطارات، أحد أهدافه الهامة

1) ICAO.Doc. 9713, 2002, Chp. 1, Apax.53.

والرئيسية<sup>(١)</sup>). ونتيجة لتشابك المصالح بين الدول، وما قد يترتب على ذلك من تعارض أو تنازع فقد نشأت الحاجة، إلى تكوين أجهزة دولية، على المستويين الإقليمي والدولي للقيام بجهود مشتركة، لتحقيق الحماية الواجبة، لعناصر النقل الجوي.

وفي هذا الإطار، تبذل المنظمات الدولية والإقليمية جهوداً حثيثة، وتقوم بأدوار متعددة، لتحقيق هذه الأهداف المشتركة، من خلال سعيها إلى عقد الاتفاقيات الدولية، وإعداد البرامج والتدابير الوقائية، وحث الدول على تطوير تشريعاتها الداخلية، وتشديد العقوبات على الجرائم والأفعال الموجهة ضد عناصر النقل الجوي، بالشكل الذي يحقق عنصر الردع<sup>(٢)</sup>. وسنتعرض لبيان الجهود التي تبذلها المنظمات الدولية العالمية والإقليمية في مجال أمن الطيران المدني في أربعة نقاط:

أولاً:- المنظمة الدولية للطيران المدني ICAO.

ثانياً:- الهيئة العربية للطيران المدني ACAC.

ثالثاً:- المنظمة الأوروبية للطيران المدني الإيكاك ECAC.

رابعاً:- منظمة الطيران المدني الإفريقية الأفكاك AFCAC .

أولاً:- المنظمة الدولية للطيران المدني<sup>(٣)</sup>.

المنظمة الدولية للطيران المدني<sup>(٤)</sup>، هي إحدى المنظمات التي ساهمت بشكل

(١) د. حسام الدين محمد أحمد، حق الدولة في الأمن الخارجي ومدى الحماية الجنائية المقررة ، رسالة دكتوراه كلية الحقوق جامعة القاهرة، ١٩٨٤، ص ١٣٨-١٣٩.

(٢) د. سلامة إسماعيل محمد، اختطاف الطائرات والإرهاب الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ١٧.

### 3) International civil aviation organization (ICAO).

(٤) منظمة الطيران المدني الدولي "الإيكاو"، هي إحدى الوكالات المتخصصة للهيئة العامة للأمم المتحدة، وقد أنشئت طبقاً لاتفاقية شيكاغو، في السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤م، وتقوم أمانتها

جوهري، في تنظيم حقوق وواجبات الدول الأعضاء، في مجال الطيران المدني الدولي.

ولقد بدأت المنظمة الدولية للطيران المدني، مباشرة نشاطها في إبريل عام ١٩٤٧م، بعد أن أصبحت الاتفاقية سارية المفعول، وقد شرعت المنظمة منذ هذا التاريخ، في تحقيق أغراضها وأهدافها، ومازالت تواصل جهودها، لتحقيق أمن الطيران المدني، ضد أفعال التدخل غير المشروع والجرائم الموجهة ضد عناصر النقل الجوي.

\* مقر منظمة الطيران المدني الدولي، مدينة مونتريال في كندا ، وطبقاً لنص "المادة ٤٥" من اتفاقية الطيران المدني الدولي ، فإنه يجوز نقل مقر المنظمة بشرط موافقة ثلاثة أخماس المجموع الكلي للدول المتعاقدة ، البالغ عددهم حتى الآن ١٨٦ دولة .

\* الشخصية القانونية الدولية لمنظمة الطيران المدني الدولي، طبقاً لنص المادة (٤٧) من اتفاقية شيكاغو عام ١٩٤٤م، تتمتع المنظمة في إقليم كل دولة متعاقدة، بالأهلية القانونية اللازمة لتأدية وظائفها . وتمنح المنظمة شخصية اعتبارية كاملة ، حيثما يكون ذلك متوافقاً مع دستور وقوانين الدولة المعنية .

ويلاحظ أن منظمة الطيران المدني الدولي، بوصفها إحدى الوكالات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة ، تتمتع بالشخصية القانونية الدولية، شأنها في ذلك شأن الأمم المتحدة نفسها، ويتبين ذلك من نص المادتين " ٦٤ ، ٦٥ "

---

العامه بالسهر على مراعاة الدول الأعضاء للمبادئ المنصوص عليها في الاتفاقية.وهي تضع القواعد الأساسية لسلامة عناصر النقل الجوي، وأمنه وكفاءته وانتظامه إضافة إلى حماية البيئة في مجال الطيران والتي تشمل المدارج والهناجر ومراكز الصيانة والوقود والمسارات الملاحية، كما تقوم الإدارة القانونية بها، بصياغة مشروعات القوانين الخاصة بالاتفاقيات والمعاهدات الدولية، وكذلك المواد التي ترغب المنظمة وأى من الدول الأعضاء في تعديلها.

من اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي تخول للمنظمة صلاحية عقد وإبرام اتفاقيات دولية، مع المنظمات الدولية الأخرى.

وفى هذا الإطار، حددت المادة (٤٤) من اتفاقية شيكاغو، أهداف وأغراض منظمة الإيكاو والتي تتمثل فى وضع المبادئ والتفقيات الخاصة بالملاحة الجوية، والتخطيط والتطوير للإجراءات التى تحقق الأمن والسلامة لعناصر النقل الجوى. وسنتناول ذلك من خلال النقاط التالية:

#### (أ) أهداف المنظمة(١):

تقوم منظمة الإيكاو، بإعادة النظر فى برامجها التنفيذية بين آونة وأخرى، لتحقيق الأهداف التالية:-

- ١- تحقيق النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي، فى جميع أنحاء العالم.
- ٢- تشجيع فنون تصميم الطائرات وتشغيلها بطريقة آمنة، لخدمة الأغراض السلمية.
- ٣- تشجيع تطوير الطرق الجوية والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية.
- ٤- تلبية احتياجات شعوب العالم، إلى نقل جوى يتسم بالانتظام والأمان والفاعلية والاقتصاد.
- ٥- تشجيع المنافسة المشروعة القائمة على تقديم خدمة أفضل وأسعار أقل.
- ٦- التصدى لشركات النقل الجوى، التى تستخدم أساليب غير مشروعة للمنافسة.
- ٧- ضمان الاحترام المتبادل بين الدول المتعاقدة وإتاحة فرصة عادلة لكل دولة متعاقدة لتشغيل خطوط دولية.

٨- تجنب التمييز بين الدول المتعاقدة، فيما يتعلق بالمساعدات وفرص التدريب التي تقدمها المنظمة للدول النامية.

٩- تعزيز سلامة الطيران المدني، عند استخدام الخطوط الملاحية، أثناء انتقال الطائرات من دولة إلى أخرى.

١٠- تعزيز جوانب الطيران المدني الدولي بوجه عام<sup>(١)</sup>.

وفي هذا الإطار، تقوم المنظمة بين آونة وأخرى بإعادة النظر في هذه الأهداف، بما يتفق مع استراتيجياتها العامة.

#### (ب) أغراض المنظمة:

تتجسد أغراض المنظمة في توفير عناصر السلامة والأمن والكفاءة وحماية البيئة وسيادة القانون والاستمرارية، وسنتناول ذلك فيما يلي:

• سلامة الطيران المدني: تعمل منظمة الإيكاو، على تحقيق رؤيتها المتمثلة، في طيران مدني، يتسم بالسلامة والأمن، وقادر على التنمية المستمرة، من خلال التعاون بين الدول الأعضاء، والتي تهدف إلي تعزيز سلامة الطيران المدني العالمي، من خلال التدابير الآتية:

١- تحديد ورصد الأشكال الحالية، من المخاطر التي تتعرض لها العناصر المادية والبشرية للنقل الجوي.

٢- تحديد أساليب المواجهة العالمية للرد على هذه المخاطر المتوقعة أو المحتملة.

1) Stephen (S.), Good Speed: The nature and Function of international organization, 2<sup>ed</sup>. New York, Oxford university press, 1967, pp.447-448.

٣- ضمان تنفيذ الإجراءات الوقائية التي وضعتها منظمة الإيكاو، في الوقت المناسب من خلال الرصد المتواصل للجهود التي تبذلها الدول الأعضاء في هذا المجال.

٤- القيام بجولات تفتيش دائمة ومستمرة على الدول المتعاقدة، لإجراء عمليات تدقيق ومراجعة لإجراءات السلامة، مع تحديد الثغرات، وتشجيع الدول ومساعدتها على سدها.

٥- وضع الخطط التصحيحية العالمية، التي تستهدف الأسباب الأساسية المؤدية إلي حدوث ثغرات أمنية.

٦- مساعدة الدول المتعاقدة، على سد الثغرات، من خلال الخطط التصحيحية وإنشاء منظمات، لمراقبة السلامة على المستوى الإقليمي.

٧- تشجيع الدول الأعضاء، على تبادل المعلومات، لبناء الثقة المتبادلة بين الدول في مجال السلامة الجوية، وتعجيل إجراءات تحسين مراقبة السلامة.

٨- التشجيع على معالجة العناصر الأساسية للسلامة، في الوقت المناسب، حسبما حددتها مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية.

٩- دعم تنفيذ نظم إدارة السلامة، في جميع القطاعات المرتبطة بالسلامة في كل العالم.

١٠- مساعدة الدول على تحسين السلامة، من خلال برامج التعاون الفني، وإفادة المانحين، ومؤسسات التمويل بالاحتياجات الضرورية(١).

• أمن الطيران المدني: ويهدف إلى تعزيز أمن الطيران المدني في العالم، من خلال التدابير التالية:

(١) د. محمد نصر محمد القطرى، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٩، ص ٤٢-٤٣.

- ١- تحديد ورصد الأشكال الحالية من الأخطار، التي تهدد أمن الطيران المدني ووضع الخطط العلمية الكفيلة بإيجاد رد عالمي فعال على التحديات التي تنشأ نتيجة لوجود هذه الأخطار.
- ٢- العمل على التأكيد من تنفيذ هذه الخطط الموضوعة بمعرفة منظمة الإيكاو، من خلال الرصد المتواصل لمدى تقدم الدول، فى اتجاه وضعها موضع التنفيذ.
- ٣- إجراء عمليات تدقيق ومراجعة، من خلال التفتيش الدائم والمستمر على مطارات الدول الأعضاء، للتأكد من سد الثغرات الأمنية التي تنشأ دون تباطؤ أو تهاون.
- ٤- وضع التدابير الجديدة أو المعدلة موضع التنفيذ، بعد اعتمادها والترويج لها، من أجل تحسين أمن المسافرين عن طريق الجو، فى جميع أنحاء العالم، مع النهوض بكافة الإجراءات التي تتميز بالكفاءة فى عبور الحدود<sup>(١)</sup>.
- ٥- إعداد برامج للتدريب، على أمن الطيران، والتعلم الإلكتروني وتجديدها.
- ٦- التشجيع على تبادل المعلومات بين الدول، لبناء الثقة المتبادلة، فى مجال أمن الطيران الدولي.
- ٧- مساعدة الدول ماديا أو فنيا، لتمكينها من تدريب جميع فئات العاملين المشتركين فى تنفيذ إجراءات واستراتيجيات أمن الطيران، مع إجازتهم عند الاقتضاء.
- ٨- تشجيع الدول على عقد دورات تدريبية تنشيطية، وفق خطة زمنية تستهدف تطبيق مبادئ وقواعد التدريب المستمر.

---

1) ICAO. Doc. 4921 second regional aviation security seminar for the middle east region, 1993, p.1.



٩- مساعدة الدول على سد ثغرات الأمن، من خلال آلية أمن الطيران وبرامج التعاون الفني، مع منظمة الإيكاو.

والهدف الاستراتيجي الذي تسعى إليه منظمة الإيكاو، من وراء ذلك، هو تعزيز دور القانون الذي ينظم الطيران المدني الدولي، من خلال إعادة النظر في أحكامه والعمل على تطويرها وتحديثها، في ضوء الاحتياجات المتطورة لمجتمع الطيران المدني الدولي، وذلك من خلال التدابير التالية:-

١- إعداد مواثيق قانون الجو الدولي، التي تساعد على بلوغ الأهداف الإستراتيجية لمنظمة الإيكاو.

٢- توفير محفل قانوني دولي، تتفاوض فيه الدول، لتجديد القانون الذي ينظم الطيران المدني الدولي، وتطويره وتحديثه.

٣- تشجيع الدول على التصديق، على مواثيق قانون الجو الدولي، دون تباطؤ.

٤- توفير الخدمات اللازمة لتسجيل اتفاقيات الطيران، والاضطلاع بمهام جهة الإيداع لمواثيق قوانين الجو الدولي.

٥- توفير الآليات اللازمة، لتسوية نزاعات الطيران المدني الدولي.

٦- توفير التشريعات النموذجية للدول.

### (ج) أجهزة المنظمة<sup>١</sup>:

تمثل اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤، دستور المنظمة الدولية للطيران المدني<sup>(٢)</sup>، والتي تعد كل دولة متعاقدة لدى المنظمة طرفاً فيها، وتتكون منظمة

#### 1)Organs of the organization.

(٢) د. سعيد محمود موسى العامرية، دور منظمة الطيران المدني الدولية في خلق وتطبيق القانون الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة القاهرة، ١٩٧٧، ص ٥١.

"الإيكاو" من عدة كيانات قانونية ، وسنعرض لذلك فيما يلي:

• الجمعية العامة: تتألف الجمعية العامة لمنظمة "الإيكاو" من ممثلين عن جميع الدول المتعاقدة، وتجتمع مرة كل سنة وبناء على طلب عشر دول من الدول الأعضاء، فى حالة الضرورة، ويتضمن جدول الأعمال لكل اجتماع الموضوعات الرئيسية التالية :-

- ١ - استعراض الجهود التي قامت بها الأمانة العامة (مجلس المنظمة)، واللجان التابعة لها، خلال السنة المنقضية.
- ٢ - السياسات وخطط العمل التي سينفذها مجلس المنظمة واللجان التابعة له، خلال السنة التالية.
- ٣ - إقرار الميزانية المقبلة للمنظمة، ومراجعة الحسابات الختامية، التي لم يتم اعتمادها، والنظر فى تجديد العمل لمراقب الحسابات أو اعتماد تعيين مراقب.
- ٤ - مناقشة المقترحات المقدمة من الدول الأعضاء ، أو من اللجان التابعة للمجلس.
- ٥ - اعتماد القواعد القياسية والتوصيات الدولية المستجدة.
- ٦ - انتخاب مجلس المنظمة والأمين العام ، وفقا لأحكام النظام الأساسي للمنظمة.

• مجلس المنظمة: يتكون مجلس منظمة الإيكاو، من واحد وعشرين عضوا، يتم انتخابهم بأغلبية أصوات الجمعية، وفقاً للقواعد الواردة بالنظام الأساسي للمنظمة، ويتم الانتخاب فى أول دور انعقاد للجمعية العمومية، ثم كل ثلاث سنوات، ويتم إعلان نجاح المجلس، الحاصل على أغلبية أصوات الحاضرين فى الجمعية العمومية<sup>(١)</sup>. وعلى

(١) د. إبراهيم شحاته، القانون الجوى الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٦، ص ٢٧٣-٢٧٥، وكذا د. محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة فى قانون الأمم - القسم العام، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٧٠، ص ٩٧١-٩٧٦.

الجمعية العمومية، مراعاة التمثيل الملائم للدول الآتية، عند الإدلاء بالأصوات:

١. الدول التي لها أهمية أكبر في مجال النقل الجوي.
  ٢. الدول التي تساهم أكثر من غيرها، في تقديم التسهيلات للطيران المدني الدولي.
  ٣. الدول التي يحقق انتخابها تمثيلاً أفضل للمواقع الجغرافية الهامة في العالم. وتحظر المادة (٥٠) من النظام الأساسي للمنظمة (وجود مصالح مالية أو مشاركة في إدارة مؤسسة للنقل الجوي) على أي ممثل لأية دولة متعاقدة .
- ولقد تمكن مجلس المنظمة عام ١٩٧٤ من إصدار الملحق السابع عشر، والذي يتضمن المواد والقواعد الإرشادية ، في مجال أمن الطيران، ولا يزال هذا الملحق يتمتع باهتمام الأمانة العامة للمنظمة ، والتي تسعى لإصدار بعض التعديلات اللازمة عليه ، خلال اجتماعات الدول الأعضاء.
- وفي إطار الجهود المتواصلة، التي يبذلها المجلس ، لجعل المجالات الجوية أكثر أمناً، يستعرض المجلس تقارير، لتطويع الأهداف الاستراتيجية والخطط الخمسية للمنظم، التي يتم تنفيذها، ولقد أدى ذلك إلى تركيز جهود المنظمة حالياً ، على تنفيذ القواعد القياسية أكثر من تركيزه على إعداد الجديد منها.
- ويحرص المجلس، على أن تكون القواعد القياسية واضحة ومختصرة ، مع إعطاء عناية خاصة لأوجه القصور، للعمل على علاجها بالشكل الذي يجعل المجالات الجوية أكثر أمناً<sup>(١)</sup>، ويقوم المجلس بعدد من الواجبات الإلزامية ويمكن تلخيصها فيما يلي:-

- ١- تقديم التقارير السنوية للجمعية العمومية.
- ٢- القيام بكافة الواجبات والمسئوليات ، التي حددها القانون الأساسي لإنشاء المنظمة، مع تنفيذ كافة التعليمات التي تصدرها إليه الجمعية العامة فى اجتماعاتها الدورية<sup>(١)</sup>.
- ٣- تنظيم أعمال المجلس، ووضع إجراءات سير العمل فيه.
- ٤- تعيين لجنة النقل الجوي، من بين أعضائه، وتحديد اختصاصاتها ، وكذلك اللجان التابعة للمجلس .
- ٥- الإشراف على سير العمل داخل اللجان ، بالإضافة إلى انضباط العمل داخل الإدارة المالية للمنظمة .
- ٦- تعيين الموظفين الإداريين، بما فى ذلك السكرتير العام التنفيذي، وفقا لأحكام الباب الحادي عشر من اتفاقية التأسيس.
- ٧- جمع ودراسة ونشر كافة المعلومات الخاصة بتقديم أعمال الملاحة الجوية واستغلال الخطوط الجوية الدولية بأعلى درجة من الكفاءة والأمان، مع اتخاذ كافة الخطوات التنفيذية الواجبة تجاه مصاريف الاستغلال ، والتي تقوم المنظمة بتحصيلها من شركات النقل الجوي، والإعانات التي تقدمها لبرامج التدريب أو تدفعها لمؤسسات النقل الجوى، لرفع كفاءة الأمان.
- ٨- إخطار الدول المتعاقدة بأى مخالفة أو تقصير فى تنفيذ قرارات وتوصيات المجلس.

---

1) Pradel (A): Le conference de Chicago No.213, RGA. 1946, P.107, Park wonttwa: Aviation law, Seoul, Myung Ji-Publishing,1990.p.130.

٩- إخطار الجمعية العمومية للمنظمة، بالمخالفات التي ارتكبتها بعض الدول، واتخاذ الإجراءات اللازمة لازالتها، خلال الفترة التي حددها المجلس لذلك.

١٠- تقرير ووضع الأرقام القياسية الدولية، المحددة لمدى كفاءة أجهزة وأدوات الحماية والسلامة المطبقة بواسطة الدول الأعضاء، مستندة في ذلك إلى أحكام الباب السادس من القانون الأساسي للمنظمة، مع إبلاغ القرارات والأرقام القياسية، والتي تم إقرارها، إلى الدول الأعضاء، للالتزام بها وتطبيقها.

١١- بحث مقترحات تعديل الملحقات، التي تقدمها لجنة الملاحة الجوية، واتخاذ كافة الإجراءات المفيدة، طبقاً لأحكام الباب العشرين من القانون الأساسي للمنظمة.

١٢- بحث كافة القضايا والمسائل المتعلقة بالمعاهدات والاتفاقيات الدولية، التي ترفعها إليها أية دولة متعاقدة<sup>(١)</sup>.

ولا شك أن اضطلاع المجلس بهذه المهام وتلك المسؤوليات، يساهم في رفع معدلات الأمن والسلامة، لعناصر النقل الجوي، من خلال سد الثغرات الأمنية، ورفع كفاءة التدابير الوقائية، والحيولة دون تسلل العناصر الإجرامية، مع عدم إفلات مرتكبي الجرائم والأفعال غير المشروعة ضد عناصر النقل الجوي من العقاب<sup>(٢)</sup>.

#### (د) أحكام منظمة الطيران المدني ونطاق اختصاصها:-

إن الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي، أقرت بأن التهديد الموجه إلي الطيران المدني يتطلب رداً عالمياً فعالاً من الدول والمنظمات الدولية

(١) طبقاً لأحكام المادة (٥٤) من النظام الأساسي للمنظمة.

(٢) د. محمد نصر محمد القطري، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي، مرجع سابق، ص ٥٤.

## والإقليمية المعنية.

وفى هذا الإطار، أصدرت الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي "ايقاو"، إعلان بشأن أمن الطيران وحثت الدول الأعضاء على اتخاذ الإجراءات التالية لتعزيز التعاون الدولي للتصدي للتهديدات التي تواجه الطيران المدني<sup>(١)</sup>:

١- تعزيز التطبيق الفعال للقواعد القياسية والتوصيات الدولية الصادرة عن ايقاو والترويج لها، مع التركيز بوجه خاص على الملحق ١٧ - الأمن وإعداد استراتيجيات لمواجهة التهديدات الحالية والناشئة.

٢- تعزيز إجراءات الكشف الأمني وتعزيز العوامل البشرية واستخدام التكنولوجيات العصرية للكشف عن المواد المحظورة ودعم البحث وتطوير تكنولوجيا الكشف عن المتفجرات والأسلحة والمواد المحظورة بهدف منع وقوع أفعال التدخل غير المشروع.

٣- وضع تدابير أمنية معززة لحماية مرافق المطارات وتحسين الأمن في أثناء الرحلات الجوية، إلى جانب التحسينات المناسبة في مجال التكنولوجيا والتدريب.

٤- وضع وتنفيذ التدابير وأفضل الممارسات المعززة والمتسقة من أجل أمن الشحن الجوي، مع مراعاة الحاجة إلى حماية كامل سلسلة إمداد الشحن الجوي.

٥- الترويج لوثائق السفر ذات المعالم الأمنية المعززة والتحقق من صحتها باستخدام سجل ايقاو للمفاتيح العامة (PKD) مع الاستعانة بالمعلومات

(١) القرارات المعتمدة من الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي "ايقاو"، المرفق (ح) التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران، الدورة السابعة والثلاثون، مونتريال، ٢٨ سبتمبر - ٨ أكتوبر ٢٠١٠، الطبعة المؤقتة، نوفمبر ٢٠١٠، القرار رقم ١٧/٣٧: البيان الموحد بسياسات ايقاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، ص ٣٩-٤٠.

البيومترية، والالتزام بالإبلاغ ، بصورة منتظمة، عن جوازات السفر المفقودة والمسروقة إلي قاعدة بيانات الانتربول الخاصة بوثائق السفر المفقودة والمسروقة، لمنع استخدام وثائق السفر هذه في أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني.

٦- تحسين قدرة الدول الأعضاء على تصحيح أوجه القصور التي حددها البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP) عن طريق إتاحة نتائج التدقيق على نحو مناسب ضمن الدول الأعضاء، مما يجعل من الممكن استهداف بناء القدرات وجهود المساعدة الفنية على نحو أفضل .

٧- توفير المساعدة الفنية للدول التي تحتاج إليها ، بما في ذلك التمويل وبناء القدرات ونقل التكنولوجيا من أجل التصدي الفعال للتهديدات الأمنية للطيران المدني، وذلك بالتعاون مع الدول الأخرى والمنظمات الدولية وشركاء قطاع الطيران.

٨- الترويج للاستخدام المتزايد لآليات التعاون بين الدول الأعضاء وأيضا مع قطاع الطيران المدني، بغية تبادل المعلومات بشأن التدابير الأمنية من أجل تفادي الإسهاب، عند الاقتضاء، وللكشف المبكر عن المعلومات بشأن التهديدات الأمنية المحدقة بالطيران المدني، وتعميم هذه المعلومات، بما في ذلك، تجميع المعلومات المسبقة عن الركاب وبيانات سجل أسماء الركاب كأداة مساعدة للأمن مع ضمان حماية خصوصية الركاب والحريات المدنية.

٩- تبادل أفضل الممارسات والمعلومات في طائفة من المجالات الأساسية مثل تقنيات الكشف الأمني والتفتيش، بما في ذلك تقييم تكنولوجيا الكشف الأمني المتقدمة للكشف عن الأسلحة والمتفجرات، وأمن الوثائق والكشف عن الوثائق المزورة ورصد التصرفات المشبوهة وتحاليل للمخاطر على أساس التهديدات

والكشف الأمني على العاملين في المطارات وإحترام خصوصية الأشخاص وكرامتهم، وأمن الطائرات.

### (١) تدابير السلطة المختصة بأمن الطيران المدني<sup>(١)</sup>:

تقوم كل دولة، بتحديد أفراد السلطة المختصة بأمن الطيران المدني<sup>(٢)</sup>، وتعيين قياداتها وتحديد الجهات والهيئات المساعدة والداعمة لهذه السلطة المختصة، في إطار تنظيماتها الحكومية، وقراراتها السيادية وأوامرها التكليفية، وتقوم السلطة المكلفة بالأمن بإعداد البرامج اللازمة لتحقيق الأمن والسلامة للعناصر المادية والبشرية للنقل الجوي، بالإضافة إلى المحافظة على تسهيل عملياته، وتقوم حكومة كل دولة، بمنح السلطات الكافية لأشخاص هذه الجهات المكلفة بتحقيق الأمن والسلامة الجوية، وتمكينهم من إعداد السياسات اللازمة وتنفيذها وصيانتها، كما تمكنهم من الاستعانة بالمتخصصين الأكفاء في كافة هذه المجالات<sup>(٣)</sup>.

وتقوم منظمة الإيكاو بتقديم كافة المساعدات الممكنة إلى السلطات المختصة بأمن الطيران المدني في الدول الأعضاء، كما تحرص على إعداد القواعد القياسية، التي تساهم في ضبط الأداء، ورفع مستويات الأمان والسلامة لعناصر النقل الجوي، وتلتزم الدول الأعضاء بتطبيق هذه القواعد والمعايير الوقائية والحمائية، كما تلتزم الدول الأعضاء بإخطار المنظمة الدولية للطيران المدني، بالسلطة المعنية، لممارسة اختصاصات أمن الطيران المدني، وبالإجراءات المتبعة فيها.

1) Measures of the authority concerned with civil aviation security.

2) Air port authority: the organization, cooperation or administration which controls an airport, Chris (A.H.): Identifications and analysis of international terrorism trends on aeronautical security, Dissertation, Oklahoma University 1996, p.4.

3) Nakamuta, Kenji: Police black Paper, Tokyo 1982, P.33.



وفى هذا الإطار، تمكنت المنظمة الدولية للطيران المدني في عام ١٩٧٤، من إصدار الملحق السابع عشر للاتفاقية المنشئة للمنظمة، والخاصة بتأمين الطيران المدني الدولي، ضد أفعال التدخل غير المشروع، وفى مجال التطبيق الخاص بالملحق السابع عشر، تقوم الدول المتعاقدة ، بتطبيق القواعد القياسية والإجراءات الموصى بها، والتي تتناسب مع مختلف الهياكل القانونية والإدارية المتنوعة فى كل دولة على حدة، فى مواجهاتها لأفعال التدخل غير المشروع ضد عناصر النقل الجوى<sup>(١)</sup>، ويرتبط بتدابير السلطة المختصة بأمن الطيران المدني، مجموعة من الإجراءات التي يطلق عليها مصطلح "التسهيلات" وهي عبارة عن مجموعة من الإجراءات التي تهدف إلى تحقيق راحة الركاب، وتوفير وقتهم، دون أن تتعارض مع الإجراءات الأمنية، مثل وثائق السفر المقروءة آليا، والعديد من الإجراءات الأخرى.

وفى إطار ذاته، اعتمدت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، التدابير الرامية إلى تسهيل الإجراءات بهدف منع التأخيرات غير الضرورية ، للملاحة الجوية، وتلتزم الدول بتحديث نظمها الإدارية باستمرار، بالصورة التي لا تتعارض مع السياسة الأمنية المتبعة ، وبما يمنع الازدحام أو الفوضى أو عدم الانسيابية والانتظام في أداء الخدمات داخل المطارات ، وذلك لحماية أمن العمليات، والتنسيق بين الأمن والتسهيلات، التي تهدف إلى تحقيق راحة الركاب، على اعتبار أن الهدفين معا يساهمان فى تعزيز الفاعلية الشاملة لأمن الطيران المدني، فالهدف الرئيسي لأمن الطيران المدني الدولي، هو تأمين حماية وسلامة الركاب وطاقم الطيران وأفراد الخدمات الأرضية، وعامة الجمهور، وكذلك الطائرات والمطارات وتجهيزات وخدمات المطارات.

1) ICAO, Ann. 17, safe guarding international civil aviation against acts of unlawful interference, 15 ed. 1974, PP. 1-20.

ويتم هذا التأمين والحماية بمزيج من التدابير، وتعبئة مختلف الموارد البشرية والمادية على المستويين الدولى والوطني، وتستند البرامج الوقائية والحمايية إلى السياسة الأمنية الموضوعة التي تهدف إلى تحقيق الأمن والسلامة للعناصر المادية والبشرية للنقل الجوى، وبذلك يتحقق الأمان التام لمختلف الرحلات الجوية.

## (٢) الأساس التشريعى لاختصاصات السلطات الوطنية<sup>(١)</sup>:

تقوم السلطات الأمنية المختصة بالإجراءات الوقائية والحمايية لعناصر النقل الجوى، بممارسة اختصاصاتها، وفقا لقانون تصدره السلطة المعنية بذلك، فالبرنامج الوطنى لأمن الطيران المدني يستند إلى أساس قانونى، لتحقيق الوقاية من وقوع الجرائم والأفعال غير المشروعة الموجهة ضد عناصر النقل الجوى<sup>(٢)</sup>.

ويستند التشريع الذى ينظم هذا البرنامج إلى الإجراءات المعمول بها، فى الدولة المصدرة له، وبالقواعد القانونية العامة، إضافة إلى مجموعة من العناصر الخاصة بهذا التشريع بالإضافة إلى الإجراءات التى أوردتها منظمة الإيكاو بالوثيقة ٨٩٧٣، وتتخلص فيما يلى<sup>(٣)</sup>:

١- بيان المقصود بأفعال التدخل غير المشروع، وفقا للخطوط المحددة فى الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الجوى، مع تحديد دائرة الاختصاص، فيما يتعلق بهذه الجرائم والنص على عقوبات مشددة فى حالة ارتكاب الجرائم والأفعال

---

1) Taylor (J.): The terrorist, London, U.K., brarsey's defense, 1988. P.10.  
Grinder, R. D.(2002). The United States Department of Transportation:  
A brief history. Retrieved April 11, 2002, from ([http:// is web.  
Tasc.dot.gov / historian / historian. htm](http://is.web.Tasc.dot.gov/historian/historian.htm)).

(٢) د. عبد الحكيم عباس، إجراءات منع الجريمة السياحية وضبطها، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ص ١٤.

3) Connor (J.): Terrorism, its goals, its targets, its methods, the solution, boulder paladin Press, 1987, P.11.

غير المشروعة الموجهة ضد عناصر النقل الجوي، بما يتفق مع قوانين الدولة المعنية.

٢- تخويل السلطة المعنية بأمن الطيران المدني، بتطوير وصيانة برنامج أمن الطيران المدني، وإصدار القواعد التنظيمية اللازمة لتطبيق هذا البرنامج الوطني.

٣- مطالبة المسؤولين فى الدولة المعنية - عن المطارات الدولية والمحلية - والناقلين الجويين ، بتطبيق أحكام التشريعات الخاصة ببرنامج أمن الطيران الوطني المعتمد.

٤- تخويل السلطات المختصة ، بإجراء عمليات التفتيش والمسح، والتدقيق والاختبارات والتحقيقات بصفة مستمرة ودائمة، ودورية، لتحديد مدى الإلتزام بالتشريع ذى الصلة، ورصد مدى فاعلية برنامج أمن الطيران المدني الوطني، للعمل على سد أية ثغرات قد تنفذ منها أية أفعال لتدخلات غير مشروعة.

٥- التصريح بالكشف على الأشخاص والحقائب والأمتعة والبضائع، وتعيين المسؤولين عن ذلك ، مع السماح بإقامة نقاط لمراقبة الدخول، وحركة الأشخاص والمركبات المتجهة إلى منطقة التحركات المراقبة والمناطق الأمنية المقيدة.

٦- التصريح برفض النقل جوا للأشخاص الذين يعتقد أنهم يشكلون تهديدا لسلامة أية رحلة جوية<sup>(١)</sup>.

٧- التصريح للمسؤولين، عن سلطة الأمن الوطنية والمدربين تدريباً أمنياً مناسباً للتعامل مع أفعال التدخل غير المشروع<sup>(١)</sup>، أو الأنشطة غير المشروعة

---

(١) د. طارق عبد الوهاب سليم، الأمن الوقائي، ودوره فى مكافحة الجريمة - وثائق المؤتمر الحادى والعشرين، لقادة الشرطة والأمن العربى، الذى انعقد فى الفترة من ٦-٨ أكتوبر ١٩٩٧، ص ٣٨.

واستجواب الأشخاص المشتبه فيهم، مع اختيار أفضل المسؤولين القادرين على تنفيذ ذلك بكل دقة.

٨- على السلطة المختصة بتنفيذ برنامج الأمن الوطني، القيام بالمراجعة الدائمة لهذا البرنامج والعمل على تنقيح هذه السياسات وتطويرها من حين إلى آخر، كما يجب أن تتأكد من إعداد وتنفيذ قواعد تنظيمية وطنية شاملة، وتأسيس البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني بها، على أسس سليمة، ومن المستحسن أن تستعين بما يلائمها من النصوص الواردة في ملاحق الإيكاو<sup>(٢)</sup>.

٩- تحقيق الاتصال بين المستويات التشغيلية والإدارات والوكالات الحكومية المعنية بجوانب تمس أو تكمل البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني ككل.

١٠- على كل الدول المتعاقدة، أن تضع برنامج أمن الطيران المدني بها مكتوبا، وأن تلتزم بتوفير الإجراءات والأدوات والأجهزة اللازمة والمناسبة لتطبيقه وأن تتاح هذه البرامج في جميع المطارات، ولدى الناقلين الجويين والكيانات الأخرى، التي تلعب دورا في تنفيذ هذا البرنامج، وأن يكون الهدف الرئيسي من البرنامج، هو حماية سلامة وانتظام وكفاءة الطيران المدني الدولي. من أعمال التدخل غير المشروع، كما يجب العمل على توفير الموارد البشرية والمادية الكافية، لتأمين تنفيذ هذا البرنامج على الوجه الأمثل باعتباره أحد المكونات الرئيسية لسلامة الطيران المدني بوجه عام.

1) Air Safety Week. (2000, February 21). Despite recent seizures, airliner hijackings declining. Retrieved March 10, 2002, from [http:// proquest.Umi.com](http://proquest.Umi.com).

2) Alexander (Y.), Sochor (E.) eds: Aerial Piracy and aviation security, Dordrecht Martinus, Nighof, 1990, pp.11-12.

وفى هذا المجال ، فإننا نرى أنه يمكن تعزيز عناصر الأمن والسلامة الجوية من خلال ما يلي:-

١- أن يتضمن البرنامج الوطني لكل دولة - علاوة على ما تقدم - الإجراءات الواجب اتباعها لمواجهة الجرائم والأفعال غير المشروعة الموجهة ضد عناصر النقل الجوى .

٢- التزام جميع الدول الأعضاء بالمنظمة الدولية للطيران المدني، بأن ترسل إلى محطات الوصول، قبل قيام الرحلات المغادرة بوقت كاف المعلومات وذلك بهدف إعطاء محطات الوصول إمكانية مراجعة هذه المعلومات على قاعدة البيانات المتواجدة لديها، ويتسنى لها اتخاذ الإجراءات المناسبة، وتشمل هذه المعلومات(كافة المعلومات عن الركاب . API(١) - كافة المعلومات عن البضائع . ACI(٢) - كافة المعلومات عن الأمتعة . HBS(٣)).

(٣) التنظيم الأمني، لتشغيل الطائرات(٤):

يجب على الدول أن تنشئ تنظيماً قادراً على توفير أعلى مستوى قياسى ممكن من الأمن لتشغيل الطائرات بشرط أن يكون قادراً فى الوقت نفسه، على الاستجابة السريعة لأية تهديدات موجهة ضد عناصر النقل الجوى(٥).

ورغم صعوبة تحقيق المواءمة بين الجانبين، إلا أن تحقيقه ليس مستحيلاً إذا حرصت الدول على إنشاء قسم لسياسة وتنظيم أمن الطيران المدني، وأن توفر

---

1)API: Advance pax information.

2)ACI: Advance cargo information.

3)HBS: Hand baggage security.

4)The Security organization of operating aircrafts.

5) Rapports d'enquête, recommandation de Sécurité. S. (www.legifrance.gouv. fr).

للقائمين على إدارة هذا القسم ، كافة الصلاحيات التي تمكنهم من كفاءة الأداء، من خلال<sup>(١)</sup>:-

١- وضع وإصدار الحد الأدنى، من المعايير التشغيلية اللازمة، لكي تنفذها الجهات المسؤولة عن تنفيذ مهام أمن الطيران، وفقا للبرنامج الوطنى لأمن الطيران المدنى.

٢- التحليل المستمر والدورى ، لمستويات التهديد ضد الطيران المدنى ، وإصدار التعليمات إلى شركات ومؤسسات الطيران والمطارات الدولية والداخلية ، وسائر الجهات المقدمة لخدمات الأمن، الداخلة فى نطاق عمل السلطة الأمنية المختصة، وذلك لاتخاذ ما يلزم من إجراءات لمواجهة التهديد المتوقع بالدرجة المطلوبة من الفاعلية.

٣- إجراء عمليات المسح والتفتيش والتدقيق والاختبارات والتحقيقات بصدد القواعد الأمنية ، والتدابير التشغيلية فى المطارات وشركات الطيران، والجهات المقدمة لخدمات الأمن، والإبلاغ عن أى ثغرات، وأى أوجه ضعف فى الإجراءات الأمنية، مع اقتراح تصحيح أى أوجه قصور فى هذه الإجراءات.

٤- استلام وإعداد وتحليل المعلومات عن أى تهديد أو واقعة أو تحقيق وكذلك عن الأشياء المحظورة التى تم اكتشافها أو مصادرتها ، مع إنشاء مركز للمراجع العلمية والمعلومات الفنية فى هذه المجالات الأمنية ، مع إتاحة استخدامه من جانب سلطة الطيران المدنى المختصة ، وإدارات المطارات والناقلين الجويين

---

1)Fraser John: Terrorist groups are aligning to conduct global terrorism, dissertation, Bryet State University. 2003. P.20.

## وأجهزة الأمن<sup>(١)</sup>.

٥- تعزيز وتشجيع قيام علاقات عمل طيبة ، وتحقيق التعاون وتبادل المعلومات والخبرات ذات الصلة بين الدول، المرتبطة مع الدولة المعنية بعلاقات واتصالات قوية ومتبادلة فى مجال النقل الجوى، مع وجوب إقامة مثل هذه العلاقات مع منظمة الإيكاو وغيرها من المنظمات والهيئات والاتحادات الإقليمية والدولية المعنية بمجالات النقل الجوي .

٦- العمل الدائم والمستمر والدوري على تعزيز العوامل التأمينية لعناصر النقل الجوى ورفع كفاءتها، وتأمين الوثائق الخاصة بها، وتأمين الوثائق الخاصة بها، والحفاظ عليها من التسرب إلى أيدي عناصر الجريمة المنظمة، مع اقتراح إدخال أى تعديلات تساهم فى تعزيز كفاءتها ورفع مستويات الأمن والسلامة الناجمة عن تطبيقها.

٧- تعزيز الجوانب المختلفة لأمن الطيران المدني، من خلال العمل على تطوير الأساليب الإدارية والفنية، ودعم وتشجيع استخدامها من جانب أجهزة الأمن، وإدارات المطارات والناقلين الجويين.

٨- أن تسعى إدارة قسم سياسة وتنظيم أمن الطيران المدني، إلى تعزيز التعاون بينها وبين إدارات المطارات الدولية والداخلية والناقلين الجويين، وإتاحة الفرص أمامهم للعمل كمستشارين للأمن فيما يتعلق بمنع أفعال التدخل غير المشروع ضد العناصر المادية والبشرية للنقل الجوى، مع حفزهم وتشجيعهم على تقديم المساعدة، إذا لزم الأمر أو طلب منهم ذلك.

(١) د. محمد نصر محمد القطرى، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوى، مرجع سابق، ص ٢١٧-٢١٩.

٩- إتاحة الفرص أمام كبار المسؤولين عن إدارة المطارات والمصممين والمهندسين والاستشاريين الذين لهم خبرة فى التصميمات الداخلية والمعمارية والإنشائية للمطارات ، للعمل كمستشارين، فيما يتعلق بإدراج الاعتبارات الأمنية عند تخطيط وتصميم وتجهيز المطارات الجديدة، أو عند القيام بأعمال التوسعة والترميم أو التعديل فى المباني أو فى الاستخدامات أو التجهيزات القائمة.

١٠- التقييم الدائم والمستمر والدوري للبرنامج الأمنى للسلطة الوطنية المختصة للتأكد من مواكبته للتطورات المستحدثة فى هذا المجال، والتأكد من اتسام إجراءاته بالفاعلية الواجبة، مع بذل أقصى الجهود الممكنة لكفالة تحديثه من وقت إلى آخر كلما توافرت المعطيات العملية والموارد المالية التى تساهم فى تحقيق ذلك.

١١- تقديم المشورة إلى إدارات المطارات، والناقلين الجويين، عن أفضل استخدام للموارد البشرية، والأساليب والإجراءات ومعدات ونظم الأمن استنادا إلى المعلومات المجمع والمقارنة المتاحة.

١٢- إعداد وترويج وإصدار ونشر مواد التدريب المناسبة، والتى يمكن أن تستخدم فى تدريب أى شخص يلعب دورا فى تنفيذ البرنامج الوطنى لأمن الطيران المدنى<sup>(١)</sup>.

١٣- إعداد القواعد القياسية، وأساليب العمل الوطنية الموصى بها، بشأن مواصفات معدات ونظم الأمن، وأسلوب توزيعها على المواقع المختلفة وكذلك بشأن تصميم المطارات، بهدف توافر المرونة الكافية فيها، والتى تسمح بالتكيف مع

1)Hughes (D.): Pentagon study call for terrorism, review aviation week, space technology, 1995, May 15, P.P. 33-34.



متطلبات الأمن دون حاجة إلى إدخال تعديلات جوهرية عليها، مع السعى الدائم والمستمر، للإحاطة بكل التطورات التي تحدث في المجالات الفنية المرتبطة بأساليب التشغيل، وإجراءات توزيع القوى العاملة ونقاط الأمن التي يتم اختيارها بعناية تتناسب مع كثافة المترددين عليها طوال العام، وغير ذلك من الإجراءات التي تساهم في الاحتفاظ ببرنامج وطني ملائم وفعال وقادر على تلبية احتياجات أمن الطيران المدني بأعلى قدر ممكن من الكفاءة<sup>(١)</sup>.

١٤ - تنسيق إجراءات وتدابير الأمن مع المنظمات والهيئات المعنية.

**(هـ) العلاقة بين منظمة الطيران المدني الدولي وغيرها من المنظمات:**

يوجد تعاون متواصل بين منظمة الطيران المدني الدولي، مع الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة الأخرى، كمنظمة الأرصاد العالمية، والاتحاد الدولي للإتصالات، والاتحاد الدولي للبريد، ومنظمة الصحة العالمية، ومنظمة الملاحة البحرية، كذلك تشارك هيئات أخرى غير حكومية في أعمال ونشاط المنظمة، كالاتحاد الدولي لشركات الطيران المدني المعروف باسم IATA، والاتحاد الدولي للطيارين المعروف باسم IFALPA. وتوجد علاقة وثيقة في الوقت الراهن، بين منظمة الطيران المدني الدولي، ومنظمة التجارة العالمية المعروفة باسم W.T.O، التي تم إنشاؤها بموجب اتفاقية مراكش في ١٥ أبريل عام ١٩٩٤م، فيما يتعلق بالاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات المعروفة باسم GATS، خاصة بملحق النقل الجوي الدولي. فضلاً عن وجود تعاون وثيق الصلة بين منظمة الطيران المدني الدولي، وبين كل من منظمة الطيران المدني الأوروبية المعروفة باسم ECAC، ومنظمة الطيران المدني الأفريقية المعروفة باسم AFCAC، والهيئة العربية للطيران المدني

---

1)Joyce (C.): Air port detectors not ready for terrorist new scientist 1991, Apr 6, 17.

المعروفة باسم ACAC . وهذه المنظمات حكومية ، أي أن أعضائها من الدول، وتمثلها سلطات الطيران المدني لتلك الدول. كذلك توجد علاقة تعاون وثيقة بين الإيكاو ، وبين الاتحاد الأفريقي للنقل الجوي المعروف باسم AFRAA ، وكذلك الاتحاد العربي للنقل الجوي المعروف باسم AACO ، وعضوية الاتحاد الأفريقي، والاتحاد العربي من شركات الطيران، كذلك توجد علاقة وثيقة بين الإيكاو وبين منظمة الأسكوا ESCWA، "اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا"، كذلك يوجد تعاون وثيق بين الإيكاو، من ناحية، وبين المنظمة العالمية للثقافة الجوية، المعروفة باسم WAEO، وكذلك المنظمة العربية للثقافة الجوية، المعروفة باسم AAEO(١).

#### \* تقييم أعمالها:-

ساهمت المنظمة الدولية للطيران المدني، في تعزيز التعاون الدولي، في مجال النقل الجوي، وتوفير الحماية القانونية، لمواجهة الأخطار والتهديدات والخسائر التي تلحق بعناصر النقل الجوي المادية والشخصية، أو تعرض هذه العناصر للخطر، ولتوفير مزيد من الأمن والسلامة لكافة هذه العناصر، وكان لذلك أكبر الأثر في حماية عناصر النقل الجوي، من الأخطار والتهديدات التي كانت تواجهها.

ورغم الإيجابيات التي تمخضت عنها جهود المنظمة، من خلال الإتفاقيات الدولية، فإن هذه الإتفاقيات لم تخل من أوجه القصور، وهو أمر يستوجب عقد إتفاقيات دولية جديدة، أو إبرام بروتوكولات مكملة لها، لمواجهة أوجه القصور، التي ظهرت خلال التطبيق.

ونرى أنه يتعين علي اللجنة القانونية لمنظمة الإيكاو المبادرة بصياغة إتفاقية

(١) د. محمد نصر محمد القطرى، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي، مرجع سابق، ص ٣٩.

أو بروتوكول دولي يتضمن ما يلي:-

١- توحيد العقوبات على الأفعال والجرائم التي ترتكب على متن الطائرات أو ضد عناصر النقل الجوي الأخرى وضد أى شخص فضلاً عن مكافحة الجرائم الإرهابية بالقتال، لإستهدافها وسيلة النقل الجوي.

٢- تجريم كافة الأفعال غير المشروعة أو صور التقصير أو الإهمال أو الجرائم التي تقع ضد أى من عناصر النقل الجوي.

٣- أن يتم تحديد مسؤوليات قائد الطائرة بشكل واضح ومحدد، وأن تحدد الجرائم التي يمكن أن تحال إلى قوانين العقوبات على أن يتم تصنيفها بالشكل الذى لا تتسم فيه قواعد الإحالة إلى قوانين العقوبات بالغموض والعمومية.

٤- أن تشمل الحماية وسيلة النقل الجوي سواء أكانت داخل الخدمة، أو مجهزة للقيام بالتشغيل أو كانت خارج الخدمة، وسواء أكان ذلك نتيجة تدخل مشروع من الغير أو من تابعى الناقل الجوي.

٥- أن تشمل الحماية الأشخاص الذين على متن الطائرة أو خارج وسيلة النقل الجوي إذا ترتب على أى فعل من جانب أى شخص تعريض حياة مقدمى الخدمة أو قاطنى سطح الأرض لأية أضرار.

٦- أن تكون العقوبات أو الجزاءات المالية أو حظر المرور فى أجواء الدول المتعاقدة نتيجة ارتكاب أية مخالفات من جانب الدول المتعاقدة، أو من جانب الناقلين الجويين لأى نص من نصوص الاتفاقية أو لقواعد الأمن والسلامة.

٧- أن يتم النص على ضرورة تزويد الطائرة بأجهزة متطورة للكشف عن أى استهداف صاروخي من خارج وسيلة النقل الجوي مع ضرورة فرض جزاءات مالية أو إدارية فى حالة المخالفة سواء من جانب الناقل الجوي أو المستثمر الجوي.

- ٨- أن توجد آلية دولية لإحالة كافة الجرائم الموجهة ضد عناصر النقل الجوي أيا كان الباعث على ارتكابها إلى المحكمة الجنائية الدولية.
- ٩- النص على الإلزام بالتسليم مع تحديد أولوية التسليم في حالة التنازع دون الحاجة إلى اشتراط وجود اتفاقية ثنائية أو جماعية بشأن التسليم.
- ١٠- النص على عدم جواز التحفظ على الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بقواعد المحاكمة والتسليم، تحديد أولوية الاختصاص القضائي على حالة التسليم عند التنازع.
- ١١- كما نرى أنه يتعين إنشاء جهاز أو وكالة دولية تكون مهمتها ما يلي:-
- الرقابة على تدابير الأمن والسلامة فى المطارات أو على متن الطائرات.
  - التفتيش والمتابعة مع توقيع جزاءات على الدول المخالفة لاشتراطات الأمن والسلامة فى المطارات أو على متن الطائرات.
  - متابعة أجهزة الكشف والمراجعة المستمرة لتحديد كفاءتها والعمل على تطوير الأجهزة المستخدمة فى الدول، لمراقبة التخلص من الأسلحة التى قد تهدد عناصر النقل الجوى.

### ثانياً:- الهيئة العربية للطيران المدني (١)

استناداً إلى أحكام المادة الثانية، من ميثاق جامعة الدول العربية، الخاصة بتوثيق الصلات بين الدول الأعضاء، وتنسيق خططها، وتحقيقاً للتعاون بينها في مجال الطيران المدني، اتفقت حكومات: المملكة الأردنية الهاشمية، ودولة الإمارات العربية المتحدة، ودولة البحرين، والجمهورية التونسية، والجمهورية الجزائرية، وجمهورية جيبوتي، والمملكة العربية السعودية، وجمهورية السودان، والجمهورية

1) Arab civil aviation commission (ACAC).

العربية السورية، وجمهورية الصومال، وجمهورية العراق، وسلطنة عمان، ودولة فلسطين، ودولة قطر، وجمهورية القمر الاتحادية الإسلامية، ودولة الكويت، والجمهورية اللبنانية، والجمهورية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى، وجمهورية مصر العربية، والمملكة المغربية، والجمهورية الإسلامية الموريتانية، والجمهورية اليمنية، على إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني، على أن تكون لها شخصية اعتبارية وميزانية مستقلة، ويكون إنشاؤها في نطاق جامعة الدول العربية، وأن مجلس جامعة الدول العربية قرر الموافقة على اتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني، بالقرار رقم ٥٤٤٠ في ١٥ سبتمبر ١٩٩٤م، وجعل عضويتها للدول العربية الأعضاء في جامعة الدول العربية، ومقرها الدائم في مدينة الرباط بالمملكة المغربية، ويجوز بقرار من الجمعية العامة للهيئة، نقل المقر إلى دولة أخرى عضو فيها<sup>(١)</sup>.

وقد تمخضت جهود الهيئة خلال عقد واحد من عمر الزمان، عن تشكيل هيكلها ووضع لوائحها الإدارية والمالية والتنظيمية، كما قامت بالمساهمة في إبرام ثلاث اتفاقيات إقليمية من خلال التعاون والتنسيق مع الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، وستعرض لبيان أهداف وأغراض الهيئة.

(أ) أهداف وأغراض الهيئة<sup>(١)</sup>: خلال العقدين الأخيرين من القرن العشرين، تزايدت أعداد الشركات العاملة في مجال النقل الجوي، كما تزايدت أنشطتها ورؤوس أموال بعضها حتى فاقت أحجام النواتج المحلية، والميزانيات السنوية لبعض الدول.

(١) د. محمد عزيز شكرى، جامعة الدول العربية ووكالاتها المتخصصة، بين النظرية والواقع – الكويت، منشورات دار السلاسل، ١٩٨٥م، ص ١.

## 2) Aims and purposes of the commission.

وقد أدى ذلك إلى تواجد عدد من المنظمات الدولية والإقليمية لتنظيم تسيير حركة هذه الأساطيل الجوية الضخمة على الخطوط الملاحية ولحل المنازعات والمشكلات والخلافات التي قد تصاحب ذلك، ولتحقيق درجة أعلى من الأمن والسلامة للعناصر المادية والبشرية للنقل الجوي، ويأتي هذا التزايد الكبير في حركة النقل الجوي، إلى تلبية الاحتياجات التي فرضتها طبيعة التقدم في العلاقات الدولية، وتزايد الأنشطة التجارية البيئية، وزيادة حركة انتقال رؤوس الأموال.

ولذلك فإن قيام الهيئة العربية للطيران المدني، يأتي في إطار تزايد أعداد المنظمات الدولية والإقليمية العاملة في مجال الطيران المدني، للمشاركة في تحمل الأعباء الناجمة عن تزايد هذه الحركة وذلك النشاط، لمواجهة التزايد في أفعال التدخل غير المشروع والجرائم التي توجه إلى العناصر المادية والبشرية للنقل الجوي.

وعلى ذلك فإن الهيئة العربية للطيران المدني، تسعى إلى معالجة ما يواجه النقل الجوي من مشاكل دولية أو إقليمية، وبخاصة المنازعات التي قد تطرأ بين الدول<sup>(١)</sup>.

وفى هذا الإطار، تتضمن المادة (٥) من النظام الأساسي لإنشاء الهيئة، الإطار العام لعملها وهو تزويد سلطات الطيران المدني في الدول الأعضاء بإطار العمل المشترك، من أجل تحقيق الأهداف الهامة التالية:-

١- تنمية وتأمين سلامة الطيران المدني العربي، من خلال التخطيط العلمي المتكامل، والذي يشمل الجوانب المختلفة، لتحقيق الأمن والسلامة، لكافة العناصر المادية والبشرية للنقل الجوي.

(١) د. محسن عبد الحميد، التعاون الأمني العربي والتحديات الأمنية، أكاديمية نايف العربية الأمنية، ١٩٩٩م، ص ٦٨.

٢- تعزيز التعاون والتنسيق، في الإجراءات الوقائية والحمايية، من خلال توحيد الأسس الإجرائية والقواعد الحمايية الكفيلة، برفع مستويات الأداء، مع العمل الدائم على تطويرها، ورفع درجة كفاءتها وجودتها.

٣- العمل على الوصول، إلى نقل جوي عربي آمن وسليم ومنتظم، من خلال التدريب المستمر والرقابة الدورية المنتظمة على المعدلات القياسية للأداء، في جوانبه المتعددة وصولاً إلى أعلى معدلات التنمية والتطوير لكافة العناصر المشاركة والمساهمة في تحقيق هذه الأهداف العامة، مع توافر المرونة في الخطط التنفيذية الموضوعية لتستجيب بأمان تام لكل المتغيرات والاحتياجات الطارئة، مع القدرة على الاستجابة الكاملة لكل ما يحدث من طوارئ أو مفاجآت.

(ب) إختصاصات الهيئة: طبقاً لنص "المادة السادسة" من إتفاقية الهيئة العربية للطيران المدني، تتولي الهيئة جميع المهام الضرورية لتنفيذ أغراضها وأهدافها، وبوجه خاص ما يلي<sup>(١)</sup>:

١- إجراء البحوث والدراسات العلمية الميدانية، اللازمة لتطوير مختلف الجوانب القانونية والفنية والاقتصادية والتنظيمية والإدارية والأمنية، المتعلقة بالطيران المدني بين الدول الأعضاء.

٢- التنسيق بين مواقف الدول الأعضاء، إزاء المشكلات التي قد تتعرض لها الخطوط الجوية أو غيرها من الأمور، ذات الاهتمام المشترك، في مجال الطيران المدني.

٣- تشجيع ومساندة درجات التكامل المختلفة بين مؤسسات النقل الجوي، سواء في مجالات التدريب المستمر أو قواعد البيانات والمعلومات أو ملاحقة وتتبع

(١) د. محمد نصر محمد القطرى، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي، مرجع سابق، ص ٦٥-٦٧

الحوادث الإرهابية والأفعال الموجهة ضد العناصر المادية والبشرية للنقل، أو تسيير الخطوط الملاحية أو غير ذلك من المجالات.

٤- تشجيع ومساندة صناعة وصيانة الطائرات وقطع الغيار اللازمة لها، والأدوات والأجهزة المستخدمة في صيانتها وتموينها وأجهزة المحاكاة المستخدمة في التدريب على قيادتها وتشغيلها وتوفير وسائل الأمن والسلامة اللازمة لها، وكذلك النهوض باستخدام الطائرات الصغيرة بين المطارات الداخلية، في الدول ذات المساحات الجغرافية الواسعة.

٥- رصد التطورات والتغيرات الفنية والتقنية في مجال استخدام الطائرات وأجهزة وأدوات الملاحة الجوية وأجهزة تفتيش البضائع والحقائب والأمتعة والأفراد، وكذلك التطورات والتغيرات التكتيكية في عالم الجريمة المنظمة، مع تبادل المعلومات الخاصة بذلك ودراستها وتحليلها للخروج بنتائج علمية محددة يمكن استخدامها في المجالات التطبيقية والعملية المختلفة والمتعلقة بالنقل الجوي.

٦- تشجيع التنسيق بين التشريعات والإجراءات المستخدمة في مجال الطيران في الدول الأعضاء ، للوصول إلى توحيد التشريعات والعقوبات والإجراءات الوقائية والحماية خلال فترة زمنية معينة.

٧- توفير الدعم المالي اللازم لتشجيع ومساندة استخدام الأجهزة الآلية في إجراءات التفتيش وتطبيق القواعد القياسية للأمن والسلامة الموصى بها في ملاحق منظمة الطيران المدني الدولي.

٨- دعم وتعزيز الترتيبات التي تقوم بها الهيئة العربية للطيران المدني للأعمال التحضيرية للمؤتمرات والندوات وورش العمل الإقليمية والدولية، التي تهدف إلى تطوير أساليب العمل، ودعم كفاءة العاملين في مجال النقل الجوي، وتعزيز



- إجراءات الأمن الجوي على الطائرات وفي كافة تسهيلات النقل الجوي الأخرى.
- ٩- تسهيل حركة تبادل المعلومات وسرعة تدفقها بين الدول الأعضاء للارتقاء بالعوامل الوقائية والإجراءات الحمائية الخاصة بسلامة وأمن الطيران المدني والنهوض بالوعي الأمني بين الدول الأطراف.
- ١٠- دعم وتعزيز برامج التدريب المستمر، مع تشجيع وضع البرامج لتطوير معاهدة التكوين الخاصة بإنشاء الهيئة، بحيث تستجيب للاحتياجات الآنية والمستقبلية للعاملين في المجالات المحلية والإقليمية، لتحقيق الاستفادة القصوي من هذه البرامج، دون إهدار للوقت والمال والجهد المبذول في إعداد الكوادر، والإمكانيات التدريبية.
- ١١- المساهمة في حل المشاكل والخلافات والنزاعات التي قد تنشأ بين الشركات والمؤسسات العاملة في المجال الجوي العربي، لإزالة أسباب هذه المشاكل والخلافات قبل تفاقمها واستفحالها أو تأزمها، حتى لا تعرقل إنسيابية حركة النقل الجوي أو تعيق تقدم حركة النقل والملاحة الجوية في الدول العربية، وهو ما يتم بناء على طلب أي دولة عضو، تلجأ إلى الهيئة بعد عجزها عن تسوية هذا الموقف الناشئ بينها وبين غيرها، كما يمكن أن تلجأ الدول المتضررة إلى تقديم طلب بالتدخل لتسوية موقف معين، تجنباً لما يمكن أن يترتب على تأخير الحل أو التوصية به من تفاقم للأضرار<sup>(١)</sup>.
- (ج) أجهزة الهيئة: تزايدت أعداد المنظمات الدولية والإقليمية، كنتيجة لنمو العلاقات الدولية، في مجالاتها الاقتصادية المتعددة، وانتشار مبادئ حرية التجارة، ولمواجهة ما ينشأ عن التوسع في هذه الأنشطة، من خلافات أو نزاعات أو

1) S. (www. arable. ague. net).

مشكلات أو ما يتمخض عنها من قضايا ومسائل قانونية ومالية مختلفة. وتقوم كل منظمة بمعالجة ما تواجهه من قضايا ومسائل دولية، أو ما يترتب على تشابك المصالح من خلافات أو نزاعات أو مشكلات.

ولقد تم إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني، للقيام بالأعباء الإقليمية التي تنشأ عن طبيعة المنافسة بين شركات ومؤسسات النقل الجوي، وذلك على غرار ما تضطلع به المنظمة الأوروبية للنقل الجوي من مسؤوليات واختصاصات، وطبقاً لنص "المادة السابعة"، من اتفاقية الهيئة العربية للطيران المدني، تتكون أجهزة الهيئة من:

#### ١ - الجمعية العامة للهيئة<sup>(١)</sup>:

وهي السلطة العليا للهيئة، ولها أن تتخذ ما تراه لازماً من قرارات وإجراءات، لتحقيق أغراض الهيئة، في حدود اتفاقية الهيئة العربية للطيران المدني. وتتألف الجمعية العامة من ممثلي جميع الدول الأعضاء بالهيئة، ويكون التمثيل علي مستوى الرؤساء والمديرين العامين للطيران المدني، أو من ينوب عنهم.

#### ٢ - المجلس التنفيذي للهيئة<sup>(٢)</sup>

هو بمثابة مجلس إدارة الهيئة، ويتولى العمل علي تحقيق أهدافها، ويتكون من خمسة أعضاء، تنتخبهم الجمعية العامة من بين مرشحي الدول الأعضاء لمدة سنتين. ويكون لكل عضو صوت واحد. ويكون أعضاء المجلس التنفيذي من بين الرؤساء والمديرين العامين للطيران المدني، أو من كبار المسؤولين في سلطات الطيران المدني للدول الأعضاء، الذين يتمتعون بالمعرفة والخبرة في مجال الطيران المدني.

1) The General Assembly.

2) Executive council.

### ٣- الإدارة العامة للهيئة<sup>(١)</sup>

هو الجهاز الإداري للهيئة، وتتكون من المدير العام، والموظفين الرئيسيين، والفنيين والإداريين، ويعين موظفو الإدارة العامة وفقاً للنظام الأساسي لموظفي الهيئة، ويراعي في تعيينهم الكفاءة، والتخصص، والخبرة، والتوزيع الجغرافي، مع مراعاة صلاحيات الملس التنفيذي.

#### (د)العلاقة بين الهيئة وجامعة الدول العربية:

تلتزم الهيئة العربية للطيران المدني بالقواعد، التي يقرها المجلس الاقتصادي والاجتماعي، ومجلس جامعة الدول العربية، ومجلس وزراء النقل العرب، بشأن مؤسسات العمل العربي المشترك، وكذلك بتنفيذ قراراتهم فيما يتعلق ببرامجها، وتنسيق العمل مع الأمانة العامة لجامعة الدول العربية والمنظمات الأخرى. "المادة ١/١٥"<sup>(٢)</sup>.

كما تلتزم الهيئة بعرض مشاريع خططها، وبرامجها، وموازنتها على لجنة التنسيق العليا، للعمل العربي المشترك، تمهيداً لاعتمادها من المجلس الاقتصادي والاجتماعي. وتضع الهيئة أنظمتها الأساسية الإدارية، والمالية، والمحاسبية، بما يتفق والأنظمة المعمول بها في الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، وقرارات المجلس الاقتصادي والاجتماعي.

#### (هـ)العلاقة بين الهيئة والمنظمات والهيئات الدولية والإقليمية:

طبقاً لنص "المادة السابعة عشرة"<sup>(٣)</sup> من اتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني، فللهيئة العربية للطيران المدني أن تتعاون مع الهيئات، والمنظمات الدولية،

#### 1) General directorate of the commission.

(٢) راجع المادة ١/١٥ من إتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني.

(٣) راجع المادة السابعة عشرة من إتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني.

والإقليمية - حكومية أو غير حكومية - المعنية بالطيران المدني، ولها أن تعقد اتفاقيات خاصة معها لتنظيم هذا التعاون، وعلى الأخص الاتحاد العربي للنقل الجوي، ومنظمة الطيران المدني الدولي.

ومن أجل تنفيذ هذا الحكم تتبادل الهيئة مع منظمة الطيران المدني الدولي ICAO، مشاريع برامج العمل والدعوات، لحضور دورات الجمعية العامة لكل من المنظمتين.

#### \* تقييم أعمالها:-

ساهمت الهيئة العربية للطيران المدني، في تعزيز التعاون بين الدول العربية، وتوفير الأمن والسلامة لكافة عناصر النقل الجوي، وتحقيق الحماية القانونية لها، إزاء كافة الأخطار والتهديدات التي يمكن أن تتعرض لها.

ومن النقاط الإيجابية التي أوردتها الإتفاقيات العربية، ما تضمنته بنودها من إلزام للدول الأطراف فيها على تنفيذ إجراءات الأمن والسلامة والتفتيش للركاب وأفراد الأطقم والحقائب والأمتعة والبضائع، وبكل ما أوردته المنظمة الدولية للطيران المدني في ملاحظتها المختلفة، فضلاً عما تضمنته نصوص هذه الاتفاقيات، وما أوردته الهيئة في إصداراتها، من تأكيدات على مساندة طلبات الدول الأطراف لتقييم الإجراءات الأمنية بالنسبة للأمتعة والحقائب والبضائع والركاب وأفراد الأطقم من إجراءات تفتيش يدوى وآلى وغيره، والتي يتم اتخاذها بمعرفة دول المغادرة للرحلات القادمة إلى الدولة الطالبة القيام بإجراءات التقييم<sup>(١)</sup>.

وما زالت جامعة الدول العربية، تفتقد إلي آليات المتابعة والرقابة من ناحية،

(١) د. محمد الأمين البشرى، الأمن العربى، المقومات والمعوقات، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، ط١، ٢٠٠١م، ص١٢.

كما تفتقد إلى وجود آلية إقليمية على غرار المحكمة الجنائية الدولية، للفصل في الجرائم شديدة الخطورة مثل الجرائم والأفعال التي تقوم بها عناصر الجريمة المنظمة المتعددة الجنسيات ضد شركات النقل الجوي من ناحية ثانية، كما تفتقد إلى آلية لملاحقة المجرمين المتهمين من تنفيذ الأحكام الوجوبية الناجمة عن ارتكاب مثل هذه الجرائم ذات التأثيرات المتعددة والخطرة، على غرار الإنتربول الدولي من ناحية ثالثة.

ولا شك في أهمية وجود مثل هذه الآليات بصفة عامة، مع إعطاء أولوية خاصة لوجود لجنة مختصة بالرقابة على التزام شركات النقل الجوي العربية، بإجراءات الأمن والسلامة، ومراعاة تطبيق القواعد واللوائح والإجراءات الوقائية التي تصدرها منظمة الإيكاو، وتتبناها وتحرص على تنفيذها المنظمة العربية للنقل الجوي، تقديراً منها لمدى تأثير هذه الإجراءات على تعزيز الأمن والسلامة لعناصر النقل الجوي، كما أن تطوير أدواتها وتحليل نتائج تطبيقها هام وضروري لرفع درجة الأمن والسلامة إلى أقصى درجة ممكنة وتخفيض أعداد الجرائم والخسائر الناجمة عنها إلى أقل درجة ممكنة.

ولعل ذلك هو ما يدفع المنظمة العربية للنقل المدني الجوي، إلى عقد المؤتمرات لتطوير برامجها وأدواتها وأجهزتها، وتقديم المقترحات والحلول التي تساهم في رفع كفاءة أداء العناصر الأمنية التي تقوم بتطبيق هذه الإجراءات واستخدام هذه الأدوات في أعمال الرقابة والتفتيش.

ولأن الأخطاء البشرية تساهم بنسبة ليست قليلة في وقوع حوادث الطيران، فإن المنظمة تولى عناية خاصة إلى التفتيش الدائم والمستمر على موظفي الأمن، مع تنظيم دورات تدريبية مستمرة لهم، لرفع كفاءتهم، وحثهم على اليقظة الدائمة وعدم

الاسترخاء، وتطبيق الإجراءات الأمنية بكل دقة ودون تهاون<sup>(١)</sup>.

ونرى أنه يتعين عقد إتفاقية دولية جديدة، أو إدخال تعديل تشريعي في إطار إتفاقية إنشاء الهيئة العربية للطيران المدني، يتضمن ما يلي:-

١- ضرورة النص على مبدأ التسليم أو المحاكمة، وعدم جواز الخروج على هذا المبدأ، مع فرض جزاءات على المخالفين، سواء كانت غرامات مالية أو عن طريق حظر استخدام المجال الجوي الإقليمي على طائرات الدولة أو الشركة المخالفة، ويتم الحظر على كافة الرحلات الجوية الخارجية، حتى ولو كانت الرحلة متجهة إلى دولة أخرى غير عربية، ما دامت تستخدم عند خروجها من المجال الجوي للدولة التابعة لها أي مجال جوي لدولة عربية من الدول الأطراف في الإتفاقية.

٢- أن يتم إخضاع التحقيق في حوادث الطيران المدني، لنظم العدالة الجنائية، وذلك لأن إجراءات التحقيق المنصوص عليها بالملحق (١٣) الخاص بمنظمة الإيكاو، لا يزال يفتقر إلى الاستناد إلى القواعد القانونية المعروفة في نظم العدالة الجنائية.

٣- إعطاء عناية خاصة للقواعد الإجرائية في التحقيق، وللعناصر البشرية المكلفة بتنفيذها، والنص على إجراءات أكثر دقة وتحديداً لتطبيقها في حوادث المدني، خاصة وأن دور العنصر البشري، هو من أكثر العوامل المؤثرة في مثل هذه الحوادث، التي لا زالت لا تجد العناية الكافية والدقة الواجبة من قبل المحققين أو المهتمين بإجراءات سلامة الطيران المدني كغيرهم من أعضاء المجتمع العاملين

(١) د. محمد نصر محمد القطرى، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي، مرجع سابق، ص ١٨٣-١٨٤.

## في المواقع والمهن الأخرى<sup>(١)</sup>.

٤- إيجاد عقوبات رادعة للعاملين في مجال الطيران، الذين يتسببون في وقوع الحوادث، من خلال عدم التزامهم بالحيطة والحذر، واتسام سلوكهم بقواعد الرجل الحريص، وذلك نظراً للأضرار والخسائر الجسيمة التي تنجم عن مثل هذه الحوادث.

كما يتعين إنشاء وكالة أو جهاز متخصص، أو لجنة فنية متخصصة منبثقة عن الهيئة العربية للطيران المدني تكون مهمتها ما يلي<sup>(٢)</sup>:-

١- القيام بالتفتيش والرقابة الدورية المنتظمة على مستويات السلامة والأمن الجوي في جميع الدول الأطراف، على غرار ما تقوم به منظمة الطيران المدني الأوروبية.

٢- القيام بمتابعة كافة التهديدات أو المخاطر الموجهة للأمن والسلامة الجوية، مع العمل على تطوير الإمكانيات البشرية والأجهزة والمعدات الفنية والتقنية، حتى تتمكن الدول الأطراف من الاضطلاع بمسئولياتها بالكفاءة الواجبة.

٣- القيام بتوقيع الجزاءات المالية والإدارية اللازمة في حالة ارتكاب أية مخالفات على المستوى الإقليمي.

وترتيباً على ما تقدم، نرى ضرورة تعزيز أمن المنافذ الجوية بالدول العربية، من خلال التوصيات التالية:-

(١) د. محمد الأمين بشرى، التحقيق في الجرائم المستحدثة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، ط١، ٢٠٠٤م، ص ٢٤.

(٢) د. محمد نصر محمد القطرى، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي، مرجع سابق، ص ١٩٤-١٨٥.

١- الاستفادة من التجارب الإقليمية الدولية التي سبقتنا كالبرنامج الأوروبي (ECAC) أو البرنامج اللاتيني (LACAC) ويقترح أعداد برامج زيارات متبادلة بين المختصين في هذا الجانب.

٢- إعطاء المزيد من الثقة والدعم للجنة أمن الطيران بالهيئة العربية للطيران المدني من قبل الدول الأعضاء كتزويد الهيئة بالخبراء وتفرغهم بالتناوب للعمل بالهيئة ودعم الهيئة ماليا وفنيا لإجراء البحوث العلمية والتجارب في مجال التجهيزات الأمنية والتدريب وخلافه.

٣- تبني قدر أكبر من الشفافية المتبادلة بين الهيئة والدول الأعضاء فيما يتعلق بالحصول على البيانات اللازمة وإجراء المسوح والاستبيانات.

٤- تعزيز الحس العربي في مجال المسؤوليات القانونية والسيادية والقضائية لأمن الطيران. ويقترح تخصيص ندوة إقليمية لهذا الغرض.

٥- تكليف فريق عمل متخصص من الهيئة لإعداد دراسة إقليمية ميدانية تتناول تقييم وتحليل واقع المطارات العربية، ومعرفة مدى التقارب أو التفاوت في التطبيق للواجبات التشريعية والتنفيذية والرقابة في مجال أمن المطارات وتقديم توصيات استشارية للدول في هذا الشأن.

### ثالثاً:- المنظمة الأوروبية للطيران المدني الإيكاك (ECAC) (١).

تأسست اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)، في ستراسبورج عام ١٩٥٤ بناء على مبادرة من الايكاو والمجلس الأوروبي، ويتمثل الغرض الأساسي للجنة الأوروبية في تطوير الطيران المدني الأوروبي من خلال التنسيق والتعاون، وتتألف عضويتها من ٤٤ دولة. ويعد المؤتمر العام للجنة هو الهيئة العليا في هذه

1)S.(www.ecac-ceac.org).



المنظمة وتجتمع كل ثلاث سنوات وفي دورات متوسطة للنظر في برنامج العمل واتخاذ قرارات أساسية بشأن السياسات العامة . وتعد اجتماعات المديرين العامين للطيران المدني تحت رعاية اللجنة بصفة متكررة لعقد مشاورات-أحيانا على أساس غير رسمي -لمعالجة أمور عاجلة، وتستخدم اللجنة العديد من فرق ومجموعات العمل ولجان الخبراء، وهناك لجنة التنسيق التي تنسق أعمال اللجان الدائمة الأربع واجتماعات المديرين العامين، وتشرف كذلك على الأوضاع المالية للجنة.

وفي هذا الإطار، تصدر اللجنة الأوروبية للطيران المدني قرارات وبيانات سياسة عامة التي يمكن ادخالها في القواعد التنظيمية الوطنية لكل دولة عضو، ومثال ذلك أن المؤتمر اعتمد مجموعة قواعد (مدونة سلوك) بشأن نظم الحجز الألي في شهر مارس ١٩٨٩ بهدف تطبيقها بشكل موحد بين الدول الأعضاء، وتعمل اللجنة أيضا كساحة للمناقشات الجماعية بين أوروبا وغيرها من المناطق أو الدول، وتعد اتفاقيات وترتيبات ومذكرات تفاهم دولية.

ويرتبط باللجنة الأوروبية للطيران المدني هيئة سلطات الطيران المشتركة (JAA)، التي أنشئت في ١٩٧٩، وتتولى المسؤولية اقليمية عن السلامة الجوية ، بما في ذلك صلاحية الطائرات، وشؤون العمليات والصيانة<sup>(١)</sup>.

وفي ديسمبر ١٩٩١، قامت ١٢ دولة من كومنولث الدول المستقلة بالتوقيع على الاتفاق الحكومي الدولي بشأن الطيران المدني واستخدام المجال الجوي، الذي تم بموجبه انشاء مجلس الطيران واستخدام المجال الجوي ولجنة الطيران المشتركة بين الدول، وهي هيئة تابعة تتولى مسؤولية تنفيذ الاتفاق وتنسيق تشكيلة واسعة من أنشطة الطيران المدني تشمل تنظيمات السلامة واعداد سياسات النقل الجوي .

(١) د. محمد نصر محمد القطرى، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوى، مرجع سابق، ص ١٩٤.

وفى هذا الإطار، تمثل المفوضية الأوروبية الاتحاد الأوروبي على الصعيد الدولي، حيث تقترح القوانين المقدمة للبرلمان والمجلس الأوروبي، وهذه النصوص تستند إلى أعمال (المؤتمر الأوروبي للطيران المدني C.E.A.C)، ويعمل بشكل وثيق مع منظمة الطيران المدني الدولي ICAO لوضع القرارات والتوصيات وتشجيع نظام النقل الجوي الأوروبي آمن وفعال ومستدام . فالمؤتمر الأوروبي للطيران المدني (C.E.A.C) يضع التوصيات من خلال وثيقة تسمى " وثيقة ٣٠"، وتقوم المفوضية الأوروبية بمهمة التحقق من الأداء المثالي واحترام القوانين والمعاهدات، وعلى هذا النحو فهي تتفقد المطارات وشركات الطيران، والمؤسسات التابعة للاتحاد الأوروبي بطريقة قد تكون غير متوقعة.

ولقد وضعت الدول الأعضاء في المفوضية الأوروبية لائحة بشأن التدابير المتخذة لتنفيذ أمن الطيران المدني، وتم تطبيق هذا النظام مباشرة في القانون الداخلي لكل دولة عضو ابتداء من هجمات ١١ سبتمبر ٢٠٠١، كما تمكن الاتحاد الأوروبي من تطوير وتنفيذ معايير السلامة متلائمة خاصة بالفضاء الأوروبي وبناء على معايير وتوصيات المنظمة الدولية للطيران المدني، فالقواعد المطبقة على المستوى الأوروبي تتجاوز الحد الأدنى من القواعد التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي على نطاق واسع، فكفاءة وفعالية معايير سلامة الطيران المطبقة في أوروبا جعلت من الأجواء الأوروبية واحدة من الأكثر أمانا في العالم ، وهذا وفق تقرير الجمعية الدولية للنقل الجوي تعتبر أوروبا الأكثر أمانا في مجال النقل الجوي.

كما توسعت صلاحيات ومسئوليات المفوضية الأوروبية في مجال سلامة الطيران ابتداء من عام ٢٠٠٣ وهذا مع إنشاء الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران (A.E.S.A) التي تعتبر حجر الزاوية في إستراتيجية سلامة الطيران في الاتحاد الأوروبي ، والتي تتمثل مهمتها في النهوض بأعلى مستوى ممكن من السلامة

وحماية البيئة في مجال الطيران المدني ، فهي تسهر على التطبيق الصارم وموائمة تطبيق المعايير في جميع بلدان الاتحاد الأوروبي<sup>(١)</sup>.

وفى هذا الإطار، تعمل الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران (AESAs) مع المؤسسات الأوروبية الأخرى الذين سجلوا السلامة فى صميم مهمتهم، وتتمثل هذه المؤسسات فى مؤتمر الطيران المدني الأوروبي (CEAC) ، وسلطات الطيران المشتركة (J.A.A) التي تم خلقها عن طريق المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (CEAC) وتضم سلطات الطيران المدني لـ ٤٢ دولة أوروبية ، أما المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية مهمتها موائمة وتوحيد تسيير الملاحة الجوية فى أوروبا ، وذلك بترقية نظام موحد للمستخدمين المدنيين والعسكريين فى ظروف سلامة قصوى مع تقليل التكاليف والآثار البيئية.

وتتولى اللجنة الأوروبية للسلامة بوضع وتحديث ونشر البرنامج الأوروبي للسلامة وذلك بعد استشارة الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية، وتم وضع هذا البرنامج من أجل سياسة أوروبية للسلامة الجوية، وإدارة المخاطر المرتبطة بها، وتأمينها، وتعزيزها، كما يصف هذا البرنامج عملية اعتماد وتحديث وتنفيذ المخطط الأوروبي للسلامة الذي تتكفل بوضعه واعتماده ونشره وتحديثه الوكالة الأوروبية للسلامة وهذا على الأقل مرة فى السنة.

ويتولى المخطط الأوروبي للسلامة الجوية إحصاء المخاطر الرئيسية للسلامة ويحدد المعايير الضرورية للتخفيف منها ، كما يحدد مستوى السلامة المقبول فى الاتحاد الأوروبي والذي تهدف لبلوغه كل من الدول الأعضاء فى الاتحاد الأوروبي

---

1) Jean – Jacques Richard , sureté aérienne, texte de référence, assurance et controle qualité, le 09/11/2015: [www.haxxon.com/le-blog-de-jean-jacques-richard/surete-aerienne](http://www.haxxon.com/le-blog-de-jean-jacques-richard/surete-aerienne).

واللجنة الأوروبية والوكالة الأوروبية للسلامة.

كما يلزم هذا التنظيم بموجب المادة السابعة منه كل دولة عضو في الاتحاد الأوروبي بأن تضع برنامج وطني للسلامة من أجل إدارة سلامة الطيران المدني فهو يتوافق مع البرنامج الأوروبي للسلامة الجوية ، ويتضمن البرنامج الوطني للسلامة على الأقل العناصر الآتية :

أ/ السياسة في مجال السلامة الجوية ، الأهداف والمصادر .

ب/ إدارة المخاطر المرتبطة بالسلامة الجوية .

ج/ تأمين السلامة الجوية .

د/ تعزيز السلامة الجوية .

ويحدد البرنامج الوطني للسلامة الجوية المستوي المقبول من الأداء لبلوغه في مجال السلامة الجوية على المستوي فيما يخص النشاطات الجوية المنبثقة عن مسؤولية الدولة العضو المعنية.

كما جاء هذا التنظيم في المادة الثامنة منه بالمخطط الوطني للسلامة الجوية الذي يعتبر مرافقا للبرنامج الوطني للسلامة الجوية ، فكل دولة عضو في الاتحاد الأوروبي تقوم بإحصاء في هذا المخطط المخاطر الرئيسية للسلامة والذي يحدد المعايير الضرورية للتخفيف منها ، كما يعمل المخطط الوطني للسلامة الجوية على تعيين المخاطر والمعايير التي قام بتحديدتها في إطار المخطط الأوروبي للسلامة الجوية والتي لها صلة بالدولة العضو في الاتحاد الأوروبي ، فتقوم هذه الأخيرة بإعلام الوكالة الأوروبية بالمخاطر والمعايير المحددة في المخطط الأوروبي للسلامة

الجوية<sup>(١)</sup>.

### \* تقييم أعمالها:-

ساهمت منظمة الطيران المدني الأوروبية في الرقابة والإشراف على مستوى السلامة الجوية والأمن الجوى في جميع الدول الأطراف، والتي تقوم بأعمال رقابة منتظمة وبصفة دورية على المستوى الإقليمي الأوروبي، والقيام بمتابعة كافة التهديدات أو المخاطر الموجهة للأمن والسلامة الجوية وكذا تطوير الإمكانيات البشرية والأجهزة والمعدات الفنية والتقنية حتى تتمكن الدول الأطراف من القيام بمسئولياتها بالكفاءة الواجبة، كما أكدت أن السلامة الجوية والأمن الجوى تنصدر أولويات إستراتيجية المنظمة، وهو أمر يدعو إلي التفاؤل بمستقبل أفضل للنقل الجوي.

ويتضح مما سبق أنه لولا عمل منظمة الطيران المدني الأوروبية، لما أمكن تشغيل الخطوط الجوية العالمية بالأمان والكفاءة، على نحو ما هو عليه الآن. والحقيقة أن العالم قد اجتاز فى وقت قصير جداً، العوائق المتمثلة في نظم العملات المختلفة، واختلاف اللغة، والنظم التجارية، وذلك في سبيل تنمية اقتصاديات الدول في مجال النقل الجوي، بطريقة آمنة ومنظمة، لخدمة شعوب العالم كافة.

رابعاً:- منظمة الطيران المدني الإفريقية الأفكاك AFCAC<sup>(٢)</sup>.

لقد أصبح قطاع الطيران المدني إستراتيجية هامة بالنسبة لإفريقيا، ذلك أن أفريقيا تعتمد على النقل الجوي لربط الأشخاص بعضهم البعض على إقليمها

1) Proposition de REGLEMENTEUOPEENETDU CONSEIL nO2015/0277 concern ant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européen, et abrogeant le règlement (CE) nO216/2008.

2) S. ([www.afcac-cafac.org](http://www.afcac-cafac.org)).

الشاسع والمعقد كذا مع باقي العالم، لهذا فانه من الضروري توفر قطاع طيران آمن، سليم وفعال في مجال دعم الأعمال، التجارة، السياحة، الثقافة والانشطة الاجتماعية التي تساهم بشكل معتبر في النمو الاقتصادي لأفريقيا وازدهارها، وتتجلى أهم الادوار بالنسبة للاتحاد الأفريقي، واللجنة الأفريقية للطيران المدني والدول الأعضاء في مجال الطيران المدني في توفير مناخ مناسب لنمو القطاع وتأمين العمليات من خلال تحسين مراقبة الأمن بفضل آليات التعاون، التسيير الحذر للمطارات والأمن الجوي، التسيير الفعال للفضاءات الجوية، تطوير العناصر البشرية، تطوير البنى التحتية، والمشاركة المتنامية للقطاع الخاص، الخ.

وفى هذا الإطار، تعد اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) ، وكالة متخصصة تابعة لمنظمة الوحدة الأفريقية ، وقد أنشئت في أديس أبابا في يناير ١٩٦٩ . وعضويتها مفتوحة لجميع الدول الأفريقية الأعضاء في منظمة الوحدة الأفريقية وللدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الاقتصادية لأفريقيا التابعة للأمم المتحدة ، بشرط موافقة منظمة الوحدة الأفريقية . وتضم عضوية اللجنة حاليا ٤٣ دولة.

وتقدم اللجنة اطارا للتنسيق بين أعضائها وصولا الى تحسين استخدام شبكة النقل الجوي الأفريقية وتطورها ، والتشجيع على تطبيق القواعد والتوصيات الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو).

وتعد الجمعية العمومية للجنة الأفريقية هي الهيئة العليا في تلك المنظمة ، وتجتمع مرة كل ثلاث سنوات لوضع برنامج العمل والميزانية، والبت في بعض الأمور الأخرى . وينألف مكتب اللجنة من الرئيس وخمسة نواب للرئيس (يمثلون شمال وشرق ووسط وغرب وجنوب القارة الأفريقية )، وتنتخبهم الجمعية العمومية ، ويوجه المكتب برنامج العمل وينسقه بين دورات الجمعية العمومية ، كما تركز سياسة النقل

الجوي العامة للجنة على تكامل شركات الطيران الأفريقية من خلال الاندماج، والعمليات المشتركة وتشكيل الاتحادات بينها، والتبادل المتحرر لحقوق النقل بين الدول الأعضاء، ورسم سياسة خارجية مشتركة.

وترعى اللجنة الأفريقية للطيران المدني المؤتمر الأفريقي لتعريفات النقل الجوي، الذي يتولى التفاوض بشأن جميع أمور التعريفات الجوية التي تهم الأعضاء وتنسيقها والبث فيها.

ومنذ عام ١٩٨٢، وإلى حين التصديق على الاتفاقية المؤسسة لهذا المؤتمر، استخدم اتحاد شركات النقل الجوي الأفريقية (AFRAA) جهاز مؤتمر التعريفات، الذي تقتضي الاتفاقية بإنشائه، على سبيل التجربة لعقد اجتماعات سنوية يناقش فيها مسئولون من شركات الطيران وينسقون مواقفهم تجاه أنواع مختلفة من مسائل التعريفات، وبوجه عام قبل عقد اجتماعات الأليات لتنسيق التعريفات.

وفى هذا الإطار، يجب ان تعمل المفوضية الإفريقية للطيران المدني في أفريقيا باعتبارها هيئات متخصصة للاتحاد الأفريقي كمستشار فني للجنة الاتحاد الأفريقي وللجنة الوزراء في جميع القضايا المتعلقة بدراسة وتنفيذ السياسة المشتركة في مجال الطيران المدني. وفي هذا الصدد، يجب على اللجنة الإفريقية للطيران المدني التنسيق مع الدول الأعضاء، والمجموعات الاقتصادية الجهوية وباقي المجموعات المتدخلة وتقديم تقارير منتظمة حول تنفيذ السياسة المشتركة في مجال الطيران المدني إلى لجنة الوزراء وللجمعية العامة للجان الجهوية للطيران المدني في أفريقيا، ان برامج عمل اللجان الجهوية للطيران المدني في أفريقيا، برامج العمل وخطط العمل و القوانين المنسجمة يجب ان تتماشى جميعها مع السياسة المشتركة في مجال الطيران المدني.

كما يجب على اللجنة الإفريقية للطيران المدني وضع الإطار الضروري لتسهيل

التبادل المنتظم للأفكار والتجارب من أجل تعزيز العلاقات والربط بين اللجان المختلفة للطيران المدني في أفريقيا، وأجهزة مراقبة أمن المطارات<sup>(١)</sup>.

وتشكل معاهدة شيكاغو وملاحقها القانون الاساسي الذي ينظم ممارسة القضايا الدولية في مجال الطيران المدني. فضلا عن ذلك، ثمة آليات مثل المعاهدات والبروتوكولات تم إبرامها في ميادين محددة، بما في ذلك السلامة الجوية و مسئولية المسافرين والاطراف الثالثة، الخ. تعد الدول مسئولة عن تطبيق تدابير الامن الملائمة في المطارات، وفقا لمقتضيات الملحق ١٧ من معاهدة شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي،ويمكن للدول تخويل مهمة تقديم وظائف الامن الفردية لمنظمات مثل هيئات المطار، الناقلين الجويين او الشرطة المحلية.

وعلى المستوى الوطني، يجب على كل دولة عضو في المنظمة الدولية للطيران المدني المصادقة على قانونها في مجال الطيران المدني و الذي يخول ممارسة مراقبة أنشطة الطيران المدني على إقليمها. ويجب أن يتماشى هذا القانون الكامل والفعال في مجال الطيران مع البيئة وتعقيدات أنشطة الطيران المدني للدولة وان يكون متماشيا مع المتطلبات المتضمنة في معاهدة شيكاغو. كما يجب على الدول الأعضاء الخضوع لباقي الآليات الدولية في مجال قانون الطيران التي وقعت عليها.

كما يجب على الدول أيضا المصادقة على قوانين مناسبة تتماشى على الأقل مع المتطلبات الوطنية الناتجة عن التشريع الأساسي للطيران بحيث تعمل على توحيد الإجراءات العملية، التجهيزات والبنية التحتية، بما في ذلك تسيير السلامة ونظم التكوين، فضلا عن آليات التطبيق، وفقا للقواعد والممارسات الموصى بها من طرف

(١) د. محمد نصر محمد القطرى، أحكام القانون الدولي في مواجهة خطر النقل الجوي، مرجع سابق، ص ٣٩-٤٠.



المنظمة الدولية للطيران المدني. وأن تغطي هذه التشريعات كل التعليمات، القواعد، والقوانين، المتطلبات والسياسات والأوامر.

### \* تقييم أعمالها:-

تقود اللجنة الأفريقية للطيران المدني حملة عالمية، تستهدف زيادة التسهيلات لمكافحة القيود المفروضة علي حركة النقل الجوي، ومن أمثلة ذلك إجراءات الجمارك والهجرة، والإجراءات الأخرى التي تعوق حركة النقل الجوي الدولي، أو تلك التي تسبب زيادة النفقات على الجمهور. وفي هذا السبيل تتعاون بشكل وثيق مع الإيكاو، التي تضع المستويات القياسية والأنظمة الموصى باتباعها للحكومات، والتسهيلات، على أن تكون الأنظمة الجمركية متمشية مع عامل السرعة، وكذلك العوامل الأخرى الخاصة بالطائرة، حتى يمكن العمل علي ملاءمة احتياجات جمهور المسافرين، ومن اجل تحقيق هذا الهدف، يجب تحقيق العناصر التالية:

- ١- يجب مراجعة وتعديل جميع تشريعات الطيران المدني المتوفرة في الدول الأعضاء من اجل مواعمتها مع القواعد والممارسات الموصى بها من طرف المنظمة الدولية للطيران المدني.
- ٢- يجب على الدول الأعضاء العمل على المصادقة على كل آليات القانون الدولي المتعلقة بالطيران وإدراج مقتضياته في القوانين الوطنية.
- ٣- أن تقوم الدول الأعضاء بإنشاء سلطات الطيران المدني مستقلة، تتمتع بكافة الصلاحيات القانونية المتعلقة بالتطبيق والمراقبة على القطاع دون اعتراض على ذلك.
- ٤- أن تعمل الدول الأعضاء على ضمان التمويل المناسب لسلطات الطيران المدني.
- ٥- أن تعمل اللجنة الأفريقية للطيران المدني بدعم من الدول الأعضاء على إقامة سلطات مستقلة للطيران المدني.

وختاماً، تناولنا فى هذا المبحث الجهود التى تبذلها المنظمات الدولية والإقليمية لوضع الإجراءات الكفيلة بتوفير عوامل الأمن والسلامة لكافة العناصر المادية للنقل الجوى، والمتمثلة فى المطارات والطائرات والمنشآت والأمتعة والبضائع، وأشخاص النقل الجوى والمتمثلة فى الركاب والأطقم الجوية والمساعدون الأرضيون، كما ألمحنا إلى توفير الأمن والسلامة لكافة هذه العناصر وغيرها مما يحتاج إلى تضافر عناصر متعددة سواء عن طريق إبرام اتفاقيات دولية لتحديد الإجراءات الخاصة بالأمن والسلامة أو اضطلاع المنظمات الدولية والإقليمية بوضع قواعد وإجراءات كفيلة بتوفير جوانب هذه الحماية.

ونتيجة لارتباط عملية النقل الجوى بمصالح عديدة سواء من جانب الدول التى تعبر وسيلة النقل الجوى لأجوائها أو شركات الطيران وتنظيم حقوقها فى النقل، أو الدولة التى تم تسجيل أطول النقل الجوى فيها وتحمل علم تلك الدولة، فقد اتجه المجتمع الدولي إلى تنظيم استخدام وسائل النقل الجوى وتحديد مساراتها، وتقليل المخاطر الناجمة عنها. وقد اسفر ذلك عن اتجاه المنظمات الدولية والإقليمية لتطوير أنشطتها، والتنسيق بين مصالح أعضائها، وتوفير الدعم والمساندة لها، حتى تكون قادرة على سد الثغرات التى تنفذ من خلالها أدوات ارتكاب الجرائم الموجهة ضد أمن وسلامة عناصر النقل الجوى، كما تقوم هذه المنظمات بتقييم فاعلية تلك الإجراءات، وتفعيل إجراءات تسليم مرتكبي هذه الأفعال والجرائم، ومعالجة ما يسفر عن تطبيق هذه الاتفاقيات من نتائج سلبية.

## المطلب الثاني

### إستعراض النظم الأساسية للمنظمات الدولية والإقليمية الخاصة بالمنافذ البحرية وأحكامها ونطاق إختصاصها وتقييم أعمالها

(أولاً) المنظمة البحرية الدولية (IOM):

تعد المنظمة البحرية الدولية (IMO) السلطة العالمية لوضع المعايير للسلامة والأمن والأداء البيئي لصناعة النقل البحري وهي أحد الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، تأسست عام ١٩٤٨ وبدأت العمل عام ١٩٥٩ ومقرها المملكة المتحدة ، وشعارها "سلامة النقل البحري وفعاليتته في محيطات نظيفة". ويتمثل دورها الرئيسي في إنشاء إطار تنظيمي لصناعة النقل البحري يكون عادلاً وفعالاً ومعتمد ومنفذ عالمياً، والمنظمة هي المنتدى الذي يتم فيه الاتفاق على اللوائح والمعايير واعتمادها وتنفيذها على أساس دولي<sup>(١)</sup>.

وفى هذا الإطار، تتكفل هذه المنظمة بالمسائل الفنية المتعلقة بالأمن البحري ومهمتها الأساسية تحسين أمن الملاحة باعتماد قوانين متفق عليها دولياً ووقاية مياه البحار من التلوث الناجم عن السفن ومراقبته ومعالجة ما يتصل بذلك من مسائل قانونية، والعمل على إعداد الاتفاقيات وعقد المؤتمرات الدولية في شئون الملاحة البحرية.

ويتم تنفيذ عمل هذه المنظمة من خلال عدد من اللجان أهمها لجنة حماية البيئة البحرية التي أنشئت عام ١٩٧٣ لتسهيل المهام الموكولة للمنظمة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث وأعطت الصلاحيات لتنفيذ المهام الملقة على عاتق

(١) د. عبد الواحد الفار، التنظيم الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٢، ص ٢٦.

المنظمة بموجب الإتفاقيات الدولية للسيطرة على التلوث الناتج عن السفن والتحكم به ، وبصورة خاصة لتبني التعديلات والقرارات وغيرها من القواعد كما جاءت في الإتفاقيات<sup>(١)</sup>.

كما شكلت هذه المنظمة عدداً آخر من اللجان المتخصصة واللجان الفرعية التي تقوم بتنفيذ أعمال المنظمة أبرزها لجنة السلامة البحرية (MSC)، لجنة سلامة الملاحة (NAV)، لجنة الوقاية من الحرائق (FP)، ولجنة السلع الخطرة والبضائع الصلبة والماديات (DSC)، ولجنة السوائل والغازات السائبة (BLG) واللجنة القانونية لمعالجة المشاكل القانونية التي انجزت عن حادثة "توري كانيون" التي حدثت سنة ١٩٦٧ والتي أصبحت فيما بعد دائمة تنظر في المسائل التي تدخل في اختصاص المنظمة، علاوة على ذلك تهتم المنظمة بتشجيع الدول للتعاون من أجل تنفيذ المعايير الدولية المتفق عليها في مجال مكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة ، والسعي إلى تجسيد روح التضامن وتقديم المساعدات للدول النامية<sup>(٢)</sup>.

وتعد المنظمة البحرية الدولية أول هيئة دولية متخصصة حصراً بالمسائل البحرية وتتلخص الأهداف الإجمالية في شعار المنظمة البحرية " سلامة النقل البحري وفعاليتها في محيطات نظيفة " ويمكن عرض أهم أهداف المنظمة فيما يلي :

١ - مكافحة التلوث البحري .

٢ - وضع آلية للتعاون الدولي فيما يتعلق بالسلامة البحرية وحماية الأرواح في البحار والمحيطات.

(١) د. بدرية عبد الله العوضي، دور المنظمات الدولية في تطوير القانون البيئي، مجلة الحقوق، جامعة الكويت، العدد الثاني، ١٩٩٧، ص٦٩.

(٢) د. إيباد محمود كريم الداودي، دور المنظمات الدولية المتخصصة في حماية البيئة من التلوث، منشورات زين الحقوقية، بيروت، لبنان، ٢٠١٩، ط١، ص ١٠٨.

٣- إرساء نظاما متكاملأ لتعويض الأشخاص الذين يتكبدون خسائر مالية بسبب التلوث البحري .

٤- تأسيس نظاما دوليا لنداءات الاستغاثة وعمليات البحث والإنقاذ .

٥- عمل إحصائيات عن الحوادث البحرية ، وكيفية تقويمها وتفاديها .

٦- الإعداد للاتفاقيات الملاحية الدولية .

ولقد نتج عن جهود المنظمة إبرام العديد من الإتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية، حيث بلغ عددها ٧٠ إتفاقية خلال الخمسين سنة، أرسى من خلالها نظاما قانونيا لمواجهة التلوث البحري والتصدي له، ومن ثم حماية الموارد البحرية والمحافظة على التنوع البيولوجي البحري، ويمكن تصنيف هذه الإتفاقيات إلى أربعة فئات فمنها إتفاقيات متعلقة بالوقاية من الحوادث والسلامة البحرية واتفاقيات منع التلوث البحري وإتفاقيات بشأن نظام المسؤولية والتعويض وإتفاقيات خاصة ببعض البحار.

وهكذا نجد المنظمة البحرية الدولية تسعى لإبرام الاتفاقيات الدولية، وتبني نظاما دوليا يكفل للبيئة البحرية الحماية من التلوث البحري، وسعيها لجعل الدول تتبنى مجموعة معايير دولية للتقليل من ظاهرة التلوث وحماية الموارد البحرية وصون التنوع البيولوجي البحري .

كما أصدرت المنظمة العديد من القرارات بشأن التحكم في النفايات الخطرة عبر الحدود ومناشدة الدول لتطبيق أحكام الإتفاقيات المتعلقة بذلك ، سواء عند نقلها أو إغراقها خاصة وان البحار والمحيطات تلعب دورا رئيسيا وهاما كوسيلة لنقل النفايات أو إغراقها في أعماقها.

وفي هذا الإطار، تواصل لجنة البحرية الدولية التشديد على ضرورة أن تراجع

دولة العلم ومالكو السفن ومشغلوها خطط الأمن البحري لسفنها وتنفيذ التدابير اللازمة<sup>(١)</sup>، بما في ذلك إرشادات المنظمة البحرية الدولية وأفضل الممارسات الإدارية في القطاع البحري بغية مواجهة الخطر الأمني المتزايد على السفن الناجم عن أعمال القرصنة والسطو المسلح وغير ذلك من الأعمال غير المشروعة، كما تدعم اللجنة الدول الأعضاء في تعزيز أمن الملاحة البحرية والموانئ والسفن من خلال برنامج تعزيز الأمن البحري العالمي، ومدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في غربي المحيط الهندي وخليج عدن (مدونة جيبوتي للسلوك)، وبرنامج بناء القدرات في غرب ووسط أفريقيا.

وبالنسبة للقرصنة والسطو المسلح اللذان يستهدفان السفن في خليج غينيا، دعت المنظمة البحرية الدولية إلى زيادة التعاون والعمل على التصدي لتزايد عدد الهجمات في المنطقة وتساعد شدتها، الأمر الذي يهدد حياة ورفاه البحارة وسلامة النقل البحري، وفي هذا السياق، اعتمدت لجنة السلامة البحرية قراراً بشأن الإجراءات اللازمة للتصدي للقرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في خليج غينيا<sup>(٢)</sup>.

والواضح، أنه بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية عام ١٩٤٥م، عملت الأمم المتحدة على إرساء دعائم السلم والأمن الدوليين، وركزت جهودها في بادئ الأمر على تقنين مبادئ مستقرة للقانون الدولي، ودعا ميثاقها في المادة (١٣) للقيام بدراسة ووضع التوصيات لأجل التعاون بين الدول وتشجيع التقدم المطرد للقانون الدولي وتدوينه، وأسفر عن ذلك ما يعرف بلجنة القانون الدولي والتي وضعت

(١) راجع الفقرات ١١٤-١١٦-١٢٧-١٣٠-١٤٩-١٥٠ من قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ٢٣٩/٧٥.

اتفاقيات جنيف ١٩٥٨ م والتي عنيت إحداها بأعالي البحار وتناولت أحكام القرصنة البحرية بالمواد من ١٤-٢٣، وقد نصت م (١٤) على وجوب تعاون الدول على ممارسة القرصنة البحرية، ويعد ذلك أول تقنين دولي رسمي لمواجهة القرصنة البحرية، وبعد حين من الزمن تم إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ وقد صدق على هذه الاتفاقية ١٢٧ دولة ووقع عليها ١٥٨ دولة ولم تختلف هذه الاتفاقية عن اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ م فى تناولها لعمال العنف والقرصنة البحرية.

لذا سعت المنظمة الدولية لاستدراك جوانب القصور فى الاتفاقيتين فتم إقرار إتفاقية روما ١٩٨٨، والتي ركزت على سلامة الملاحة ومكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدها ؛ وجرى تعديل هذه الاتفاقية بعد ذلك بموجب اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية عام ٢٠٠٥ م . وفى إطار سعى مجلس الأمن لتدارك هذه المعوقات وتفاديها، أكد مجلس الأمن على أهمية الاستعانة باتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨، لسد الثغرات الموجودة حالياً فيما يتعلق بإجراءات ملاحقة القرصنة قضائياً، ومشجعا الدول والمنظمات الإقليمية، المشاركة فى جهود مكافحة القرصنة وأعمال السطو المسلح ضد السفن قبالة سواحل الصومال، على إبرام إتفاقيات ثنائية مع دول المنطقة لإستلام القرصنة المشتبه بهم ومحاكمتهم أمام محاكمها.

وفى هذا الإطار، دعي مجلس الأمن الدولي إلى اتخاذ بعض التدابير لتفعيل إجراءات منع وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح قبالة سواحل الصومال، والتي نرى أهمية تعميمها على المستوى الدولي خاصة وأن أعمال القرصنة متواجدة فى مناطق عدة من المحيطات والبحار وليس فقط قرابة سواحل الصومال، وتتمثل هذه التدابير فى:-

١- إنشاء آلية تعاون دولية تكون نقطة اتصال مشتركة بين الدول والمنظمات الإقليمية والدولية وتعنى بجميع جوانب مكافحة القرصنة وأعمال السطو المسلح فى البحر.

٢- إنشاء مركز فى المنطقة لتنسيق المعلومات المتعلقة بالقرصنة والسطو المسلح فى البحر.

٣- وضع اتفاقات أو ترتيبات فعالة تخص منفذى القانون على ظهر السفن وتتماشى مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وتنفيذ اتفاقية سلامة الملاحة البحرية، واتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، وذلك من أجل القيام بفعالية بالتحقيق فى جرائم القرصنة والسطو المسلح فى البحر ومقاضاة مرتكبيها<sup>(١)</sup>.

ولقد أنشئت المنظمة البحرية الدولية فى عام ١٩٥٨م، بهدف تسهيل وسائل التعاون، وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بأمن الموانئ وسلامة السفن والأفراد على متنها، وأبدت هذه المنظمة اهتماما ملحوظا بحوادث القرصنة البحرية منذ عام ١٩٨٠م، عندما شكل مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلفة من ١٨ دولة بالإضافة إلى عدد لا بأس به من المنظمات البحرية الأخرى، وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة البحرية وآثارها السلبية على النقل البحرى، وتقدمت بعدة توصيات فى هذا الشأن لمجلس المنظمة<sup>(٢)</sup> والمنظمة البحرية الدولية هي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة وتعمل فى مجال صناعة النقل البحرى، وهي المنظمة الأكثر

(١) د. إبراهيم محمد العناني، القرصنة ومكافحتها فى القانون الدولي، مجلة الإنسانى الصادرة عن اللجنة الدولية للصليب الأحمر، العدد ٤- شتاء، ربيع ٢٠٠٩، ص ٤٠.

(٢) د. عبدالله محمد الهوارى، القرصنة البحرية فى ضوء القانون الدولي، المكتبة العصرية بالمنصورة، ٢٠١٠، ط١، ص ١٤٤- ١٤٦.



فعالية فى مكافحة القرصنة . حيث بدأت أنشطتها الفعلية المتعلقة بالقرصنة فى ١٩٨٣ عندما اعتمدت الجمعية العامة للمنظمة البحرية قرارا بشأن التدابير اللازمة لمنع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن<sup>(١)</sup> ومنذ ذلك التاريخ وهي تعمل بشكل فعال ونشط فى مكافحة القرصنة.

وفى عام ١٩٨٣م، عندما وقعت عدة حوادث قرصنة فى غرب أفريقيا وسواحل شرق آسيا ، أصدرت الجمعية العامة للمنظمة الدولية قرارها رقم (١٣) تدعو فيه جميع الحكومات إلى اتخاذ إجراءات حازمة لمكافحة أعمال القرصنة البحرية، وإرسال كافة المعلومات المتوفرة لديها عن هذه الحوادث، وفى عام ١٩٨٤م أنشأت المنظمة الدولية لجنة السلامة البحرية، وتضمن قرار إنشائها بندا خاصا بالقرصنة البحرية، وعملت هذه اللجنة على جمع المعلومات والإحصائيات حول ظاهرة القرصنة وأماكن وجودها . وقامت اللجنة باستقبال التقارير عن حوادث القرصنة من الدول الأعضاء، وإصدار تقارير شاملة عن هذه الحوادث، وكانت هذه التقارير تصدر بشكل نصف سنوي، ثم أصبحت تصدر بشكل ربع سنوي ثم أصبحت تصدر شهريا، وفى عام ١٩٨٦م، أصبحت هذه اللجنة تقوم بمتابعة التقارير مع الدول التى تتعرض سفنها للقرصنة البحرية، واستمرت فى حث الدول على الإبلاغ عما يقع من حوادث، ثم أصدرت المنشور رقم (٤٤٣) الذى يحث الحكومات والهيئات المعنية على اتخاذ التدابير الممكنة ووضع الإجراءات اللازمة لمكافحة أعمال القرصنة البحرية<sup>(٢)</sup>.

وفى عام ٢٠٠٠ أصدرت لجنة السلامة المنشور رقم (٩٦٧) الذى يحدد

<sup>١)</sup> IMO.(1983). "Measures to Prevent Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships IMO Assemb. Res. A. 545.

<sup>٢)</sup> د. محمد أحمد حباله ، " القرصنة البحرية ودور الإجراءات والتشريعات الدولية فى الحد منها" ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ، الإسكندرية ، مصر ، ٢٠٠٤ ، ص ٧٥ - ٨٠ .

إجراءات طلب المساعدة وكتابة البلاغات عن حوادث القرصنة، وفي نفس العام أصدرت اللجنة منشورا آخر برقم (٩٨٤) الذي يمثل مسودة مدونة عن كيفية إجراءات التعامل مع الحوادث، ومعايير التقييم الأمني ووضع الخطط، وتم تبني هذه المدونة في عام ٢٠٠١م<sup>(١)</sup> ولعل المنظمة البحرية الدولية تحظى بنشاط ملحوظ في مجال مكافحة القرصنة من خلال إنشاء العديد من الترتيبات الإقليمية ودون الإقليمية الرامية إلى منع وردع وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في العديد من مناطق العالم، وبخصوص القرصنة في الصومال قد اتخذت المنظمة ثلاث خطوات هامة في مكافحتها وهي:

(١) قانون جيبوتي لقواعد السلوك: في يناير ٢٠٠٩، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية اتفاق إقليمي هام في جيبوتي من الدول المظلة على البحر الأحمر الأكثر تضررا من أعمال القرصنة الصومالية، وفي هذا الاجتماع رفيع المستوى، تم إصدار اتفاق مدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في غرب المحيط الهندي وخليج عدن، وهذا الاتفاق يدرك مدى مشكلة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في المنطقة، وعلى ذلك فإن الموقعين على هذا الاتفاق يعلنون عزمهم على مكافحة أعمال القرصنة وبأقصى سرعة، وبطريقة تتفق مع القانون الدولي، وعزمهم أيضا على مراجعة تشريعاتهم الوطنية بهدف التوصل إلى ضمان وجود قوانين وطنية لتجريم القرصنة والسطو المسلح ضد السفن.

(٢) أفضل الممارسات الإدارية: وهي مجموعة من التوجيهات الهامة لمكافحة القرصنة بشكل فعال أصدرتها المنظمة بالاشتراك مع لجنة السلامة البحرية في

<sup>(٣)</sup> المنظمة البحرية الدولية : المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ، ص ١٥-٥٤.

سبتمبر ٢٠٠٩<sup>(١)</sup> وهى تتضمن مجموعة من التوصيات المتعلقة بالسفر بالإضافة إلى نصائح وتوجيهات فنية بشأن أفضل أساليب الاتصال والتبليغ، وأساليب المناورة والمراوغة، واتخاذ تدابير دفاعية أخرى.

(٣) قانون الممارسة للتحقيق فى جرائم القرصنة: فى ديسمبر ٢٠٠٩ اعتمدت المنظمة البحرية الدولية وثيقة توجيهية فى شكل قانون الممارسة للتحقيق فى جرائم القرصنة والسطو المسلح ضد السفن لتعزيز التعاون الإقليمي والتنسيق بين الحكومات<sup>(٢)</sup> ومن خلال الإجراءات التى تم تناولها فيما سبق من قبل المنظمة البحرية الدولية يتضح لنا أنها جاءت فى مجملها تختص بمحاكمة القرصنة الصوماليين فى محاكم دولية، وهو بمثابة استجابة قوية للمطلب الأمنى الدولى لمحاكمة القرصنة الصوماليين، فضلا عن مساهمة المنظمة فى إنشاء مكتب الأمم المتحدة لدعم محاكمة القرصنة فى مايو ٢٠٠٩.

#### \* دور الأجهزة الأمنية المختصة فى إحكام السيطرة على الموانئ:

فى هذا الإطار سوف نعرض لدور الأجهزة الأمنية المختصة فى الدول المختلفة فى أمن الموانئ البحرية وحمايتها من خلال الأتى:-

#### ١- الأجهزة الأمنية المختصة:

تسهر قوات حرس الحدود أو حرس السواحل فى الدول المختلفة على أمن السفن وحمايتها من أعمال القرصنة البحرية طالما كانت هذه السفن تعمل بصفة

<sup>1)</sup> IMO. (2009). " Piracy and Armed Robbery Against Ships in Waters Off the Coast of Somalia: Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and Off the Coast of Somalia Developed by the Industry ", 5-6, IMO Doc. MSC.1/Circ.1335.

<sup>2)</sup> IMO. (2010). "Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships ", Annex, IMO Assemb. Res. A. 1025.

منتظمة . ويجب أن يكون هناك تعاون وثيق بين أجهزة حرس السواحل أو حرس الحدود والجهات الحكومية والشركات الملاحية من أجل أداء مهامها بإتقان وفعالية، ويتولى حرس السواحل أو حرس الحدود تنيبه السفن الداخلة إلى مناطق خطرة بضرورة إدراك خطورة الهجوم القادم من القرصنة، وما يسببه من خسائر وياتخاذ الاحتياطات اللازمة لزيادة مستوى المراقبة والأمان على سطح السفن، وتوفير الوسائل اللازمة لمقاومة الهجوم.

## ٢- إحكام السيطرة على الموانئ:

يبدأ - عادتاً - هجوم القرصنة من الموانئ التي تضعف فيها السيطرة والإجراءات الأمنية، وقد يتمكن القرصنة من التحرك بأسلحتهم، أو التسلل إلى السفن لتسهيل عملية الاقتحام من قبل قرصنة آخرين، مع احتمال انطلاقهم بزوارق صغيرة من موانئ لا تخضع للإجراءات الأمنية أو تضعف فيها هذه الإجراءات، ولهذا فإن إحكام السيطرة على الموانئ من شأنه أن يحد من عمليات القرصنة البحرية، لهذا أكدت المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ التي أصدرتها المنظمة البحرية الدولية عام ٢٠٠٣م : على الدول أن تتولي وضع خطط أمن لكل ميناء، كما تضمنت هذه المدونة إجراءات تساعد الدول على إحكام السيطرة على الموانئ، والحد من عمليات تسلل عناصر القرصنة إلى السفن، كما تضمنت هذه المدونة عدة قواعد إرشادية وتوجيهات للدول تسيير في ضوءها عند وضع خطط أمن الموانئ والأرصفة<sup>(١)</sup>.

## \* مجلس التجارة والتنمية التابع لمنظمة الأمم المتحدة:

ساهمت منظمة الأمم المتحدة من خلال مؤتمرات التجارة والتنمية في دراسة ظاهرة القرصنة البحرية، وأسبابها وتداعياتها، وتأثيراتها، وسبل معالجتها، فمن خلال

(١) راجع المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ التي أصدرتها المنظمة البحرية الدولية عام ٢٠٠٣م.

الدورة العاشرة لمجلس التجارة والتنمية، عمل المجلس على تعيين فريق دولي متخصص للنظر فى وسائل مكافحة الاحتيال والغش التجاري والقرصنة البحرية، وتوصل هذا الفريق إلى صياغة مدونة نموذجية تستعين بها الدول النامية عند وضع تشريعاتها المتعلقة بمعالجة الاحتيال والغش التجاري والقرصنة البحرية<sup>(١)</sup>.

### \* المكتب البحري الدولي:

تم تأسيس هذا المكتب فى عام ١٩٨١ م ، وهو يتبع غرفة التجارة الدولية، ومن أهم أهدافه جمع المعلومات الخاصة بالقرصنة البحرية، والعمل على زيادة الوعي العام بأخطار هذه الحوادث، وإجراء التحريات والتحقيقات بواسطة الخبراء للتعاون مع الدول، كما ساهم هذا المكتب فى وضع بعض الإرشادات لمنع حدوث القرصنة البحرية ، وساعد على استرجاع بعض السفن التي تعرضت لحوادث القرصنة، وكان له جهود كبيرة فى إنشاء مركز مكافحة القرصنة البحرية بماليزيا . كما ساهم بمشاركة الإتحاد الدولي لعمال النقل فى تأسيس ما يسمى ( بخدمة إجراءات التحريات السريعة) عن حوادث القرصنة البحرية، والذي يوفر معلومات سريعة عن حوادث القرصنة فور وقوعها والآثار والخسائر التي يمكن أن تنتج عنها<sup>(٢)</sup>.

### \* غرفة الملاحة الدولية:

تهتم هذه الغرفة بالمسائل القانونية والتشغيلية الخاصة بالسفن التجارية، كما تعنى بحماية البيئة، وسلامة الأرواح، وتساهم كجهة استشارية مع الحكومات والمنظمات الدولية، وقد أصدرت هذه الغرفة دليلا عن أماكن حدوث القرصنة

<sup>(١)</sup> اتحاد الغرف العربية الخليجية : الاحتيال البحرى ( الأمانة العامة لإتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة لدول الخليج العربية، الدمام، المملكة العربية السعودية، ط١، ١٩٨٦م) ، ص ١٧٢ .

<sup>(٢)</sup> اتحاد الغرف العربية الخليجية : الاحتيال البحرى والغش التجاري الدولي ( الأمانة العامة لإتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة لدول الخليج العربية ، الدمام ، المملكة العربية السعودية ، ط١، ١٩٨٦م)، ص ١١ .

البحرية، وكيفية منعها والحد منها ومكافحتها، وشاركت في عدد من المهام والمؤتمرات والندوات المتعلقة بمكافحة القرصنة البحرية<sup>(١)</sup>.

#### \* الاتحاد الأوروبي:

في ديسمبر ٢٠٠٨، أطلق الاتحاد الأوروبي أول عملية بحرية في منطقة القرن الأفريقي للمساهمة في ردع ومنع وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية، هذه العملية تعرف باسم عملية "اتلانتا" وهدفها الأساسي هو دعم قرارات مجلس الأمن ١٨١٤، ١٨١٦، ١٨٣٨، ١٨٤٦، ١٨٩٧، كما أنها تتحمل المسؤولية عن ضمان حماية شحنات برنامج الغذاء العالمي التي تحمل المساعدات الغذائية للنازحين في الصومال، وحماية السفن الضعيفة المبحرة قبالة الساحل الصومالي<sup>(٢)</sup> وفي ١٤ يونيو ٢٠١٠، قرر مجلس الاتحاد الأوروبي تمديد استمرار العملية حتى ١٢ ديسمبر ٢٠١٢.

#### \* حلف شمال الأطلسي:

منذ أكتوبر ٢٠٠٨ وحتى الآن، قدمت منظمة حلف شمال الأطلسي ثلاث عمليات بحرية في منطقة القرن الأفريقي من أجل توفير الحماية اللازمة للسفن، وهذه العمليات هي<sup>(٣)</sup>:

١ - عملية موفر الحلفاء: بين أكتوبر وديسمبر ٢٠٠٨، قدمت منظمة حلف شمال الأطلسي عملية "موفر الحلفاء" لحماية سفن الأغذية العالمية التي تمر عبر

(١) د. عبدالله محمد الهوارى، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، مرجع سابق، ص ١٤٧.

<sup>2</sup>) EU NAVFOR Somalia. (2009). "Operation ATALANTA," Fact Sheet: EU Naval Operation Against Piracy, " September 17, 2009.

<sup>3</sup>) NATO. (2009). Allied Maritime Component Command, "NATO works with Somali officials," August 14, 2009. Available at:

[http://www.manw.nato.int/page\\_operation\\_ocean\\_shield.aspx](http://www.manw.nato.int/page_operation_ocean_shield.aspx).

خليج عدن وقباله سواحل الصومال من أجل تقديم المساعدات الإنسانية إلى الصومال .

٢- عملية حماية الحلفاء: في ٢٠٠٩ قدم الناتو هذه العملية التي تساهم في سلامة الطرق البحرية التجارية والملاحة الدولية من خلال المساعدة على ردع وتعطيل أنشطة القرصنة في المنطقة.

٣- عملية درع المحيط: في أغسطس ٢٠٠٩ أجراء حلف الناتو عملية درع المحيط لتقديم المساعدة لدول المنطقة بناء على طلبها لتطوير قدراتها الذاتية، مثل تعزيز الحراسة على السواحل المحلية لمكافحة أنشطة القرصنة.

#### (ثانياً) السلطة الدولية لقاع البحار:

السلطة الدولية لقاع البحار هي منظمة دولية ذات شخصية قانونية، تم إنشاؤها بمقتضى إتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، لتنظيم الأنشطة في منطقة قاع البحار وتحتها وخارج نطاق الولايات الإقليمية للدول (ما يسمى بالمنطقة) ورقابتها وإدارة مواردها<sup>(١)</sup>. ونصت إتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ على أن للسلطة دورا رقابيا في مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ على مواردها وسلامة التنوع البيولوجي البحري<sup>(٢)</sup>. وتتمثل أهداف هذه السلطة في:

١- مكافحة ومنع التلوث أو الحد منه والسيطرة عليه وعلى كل الأخطار التي تهدد البيئة البحرية بما فيها الساحل .

(١) د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار - دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، مرجع سابق، ص ٣٣٣ وما بعدها.

(٢) لقد تم إنشاء السلطة الدولية لقاع البحار بمقتضى نص المادة ١٥٦ من إتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، وبدأ العمل بها في نوفمبر ١٩٩٤ مع دخول الإتفاقية حيز التنفيذ، ويقع مقرها في جامايكا، انظر المادتين ١٥٦ ، ١/١٥٧ من إتفاقية قانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة، جامايكا، ١٩٨٢.

٢- العمل على تحقيق التوازن البيئي الإحيائي وحماية الأنظمة البيئية البحرية المختلفة.

٣- توجيه عناية خاصة إلى ضرورة الحماية من الآثار الضارة لأنشطة مثل التجريف والحفر والتخلص من الفضلات وإقامة وتشغيل أو صيانة المنشآت وخطوط الأنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة.

٤- حماية وحفظ الموارد الطبيعية للبيئة البحرية ومنع وقوع ضرر بالثروة النباتية والحيوانية في البيئة البحرية.

٥- مراقبة ممارسة أنشطة الاستكشافات والإستغلال في منطقة قيعان البحار والمحيطات خارج الولايات الإقليمية، مع مراقبة احترام الدول وتنفيذ ما يقع على عاتقها من التزامات وفق أحكام الإتفاقية وقواعد القانون الدولي المطبقة.

٦- حث الدول على وضع أو تبني قواعد ومعايير دولية وإجراءات تضمن حماية المنطقة<sup>(١)</sup> بشكل خاص والبيئة البحرية والحياة البشرية بشكل عام.

وبالتالي، يتضح لنا فعالية وأهمية الدور الذي تقوم به المنظمات الدولية الحكومية العالمية منها والمتخصصة في حماية الموانئ والبيئة البحرية، وهذا من خلال وضع وإعداد البرامج والنظم البيئية والأمنية المناسبة.

**(ثالثاً): المنظمة الدولية الإقليمية العربية لحماية البيئة البحرية.**

لم تقتصر حماية أمن الموانئ والبيئة البحرية على المنظمات الدولية العالمية، بل ظهرت إلى جانب ذلك بعض المنظمات الإقليمية.

وتعتبر المنظمات الإقليمية وسيلة للتقارب والتعاون بين الشعوب المتجاورة

(١) المنطقة هي قاع البحار والمحيطات وباطن الأرض، المادة ١/١/١ من إتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.



جغرافيا والتي تجمعها مصالح مشتركة أو التي تربطها وحدة الأصل أو اللغة أو الدين ، وقد انتشرت المنظمات الإقليمية في مختلف قارات العالم ، فهي تسهم في تطوير قواعد القانون الدولي للبيئة وهذا يعني أن هذه المنظمات تؤدي بشكل أو بآخر دورا بارزا في حماية البيئة البحرية وأمن الموانئ البحرية خاصة ومنه الحد من تلوثها<sup>(١)</sup>.

وتم إنشاء "المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية (ROPME)" لعام ١٩٨٢ ، بهدف تنفيذ اتفاقية الكويت الإقليمية وبروتوكولاتها . وقامت المنظمة بدور رئيسي في التوفيق بين سياسات الدول المتعاقدة، عن طريق إعداد البرامج والأنشطة اللازمة على المستويين الدولي والإقليمي لترسيخ التربية البيئية لدى الرأي العام في المنطقة، وأنشأت محطة للاستشعار عن بعد لرصد التغيرات الطارئة على البيئة البحرية بصورة عامة ورصد ومتابعة الملوثات البحرية الناتجة عن العمليات النفطية، واهتمت المنظمة منذ إنشائها على دراسة المشكلات البيئية الناجمة عن التلوث البحري بالنفط ومياه التوازن التي تقوم الناقلات بتفريغها لإيجاد أفضل الحلول لها، وتبذل المنظمة الجهود الحثيثة لإدخال المفاهيم البيئية السليمة على مختلف المستويات لكي تصبح البيئة أحد المكونات الرئيسية للعملية التنموية بصورة عامة<sup>(٢)</sup>.

كما تم توقيع مذكرة تفاهم بين المدير التنفيذي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة

(١) د. علواني مبارك، المسئولية الدولية عن حماية البيئة، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بسكرة، الجزائر، ٢٠١٦-٢٠١٧، ص ١٠٤.

(٢) حرصت المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية على توقيع العديد من البروتوكولات الخاصة بالبيئة منها البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لعام ١٩٧٨ والبروتوكول الخاص بالتلوث البحري بالنفط الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري لعام ١٩٨٩، كما وقعت المنظمة بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن مصادر في البر لعام ١٩٩٠، إضافة إلي بروتوكول بشأن التحكم في النقل البحري للنفايات الخطرة والنفايات الأخرى عبر الحدود والتخلص منها لعام ١٩٩٨.

ورئيس المكتب التنفيذي لمجلس الوزراء العرب لشؤون البيئة والأمين العام التنفيذي للمنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية والأمين العام للهيئة الإقليمية للحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن على تقوية أواصر التعاون الإقليمي والدولي في المنطقة، والتنسيق والتخطيط وتنفيذ البرامج والأنشطة المتعلقة بالبيئة البحرية والساحلية بالمنطقة .

وفى هذا الإطار، ساهمت المنظمات الإقليمية العربية بشكل خاص في حماية البيئة والحفاظ عليها وذلك من خلال استعمال أساليب وطرق مناسبة لذلك، حيث تختلف هذه الآليات التي اتبعتها لغرض حماية البيئة البحرية من أجل تعزيز القانون الدولي للبيئة وتطوير قواعده داخل الدول العربية.

ويعتبر إنشاء المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية من المحاولات الجادة لمحاربة التلوث، حيث كانت فكرة هذه المنظمة بناء على طلب دولة الكويت في اجتماع برنامج الأمم المتحدة للبيئة لسنة ١٩٧٣، لإنشاء منظمة إقليمية تضم الدول المطلة على الخليج العربي لحماية البحر من التلوث والحفاظ عليه.

وفى الإطار ذاته، تهدف هذه المنظمة إلى تنسيق الجهود الرامية إلى حماية نوعية المياه في منطقة الخليج العربي وحماية النظم البيئية وتخفيف التلوث الناجم عن الأنشطة التنموية للدول الأعضاء، ومن أجل ذلك قامت المنظمة بتطوير عدة برامج وأنشطة للقيام بتنفيذها لحماية البيئة البحرية في هذه المنطقة ، وقد اتخذت هذه الأنشطة إشكالا متعددة ، أبرزها : برامج الرصد البيئي، برامج التوعية البيئية.

كما وقد اهتمت المنظمة منذ إنشائها على دراسة المشكلات البيئية الناجمة عن التلوث البحري بالنفط ومياه التوازن التي تقوم الناقلات بتفريغها لايجاد أفضل الحلول لها ، وتبذل المنظمة الجهود الحثيثة لإدخال المفاهيم البيئية السليمة على مختلف المستويات لكي تصبح البيئة أحد المكونات الرئيسية للعملية التنموية بصورة

عامّة(١).

وقد حرصت المنظمة في إطار ذلك، على توقيع العديد من البروتوكولات الخاصة بالبيئة البحرية منها البروتوكول الخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لعام ١٩٧٨، والبروتوكول الخاص بالتلوث البحري بالنفط الناجم عن إستكشاف وإستغلال الجرف القاري لعام ١٩٨٩، بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن مصادر برية لعام ١٩٩٠، إضافة إلى بروتوكول بشأن التحكم في النقل البحري للنفايات الخطرة والنفايات الأخرى عبر الحدود والتخلص منها لعام ١٩٩٨ ، وإتفاقية حماية البيئة البحرية في منطقة الخليج العربي(٢).

ويتضح مما سبق، لأنه كان ومازال الهدف الرئيسي من إنشاء المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية هو تنسيق الجهود بين الدول الأعضاء للمحافظة على سلامة الموانئ البحرية في المنطقة البحرية للمنظمة، والمحافظة على النظم البيئية والأحياء المائية التي تعيش في، ومطالبة الدول الأعضاء ببذل قصاري جهودها لحماية البيئة البحرية ومنع أي مسببات لهذه الظاهرة، وبالتالي يمكن القول بأن هذه المنظمة تلعب دورا أساسيا في توحيد الجهود المبذولة من قبل الدول الأعضاء في حماية المنطقة البحرية للمنظمة ومتابعة الإجراءات التي تقوم بها كل دولة في هذا المجال.

ويتمثل دور المنظمات العربية في مكافحة أعمال القرصنة البحرية فيما تم من إجراءات عبر أجهزة جامعة الدول العربية، ومن هذه الإجراءات ما يلي:-

(١) د. إباد محمود كريم الداودي، دور المنظمات الدولية المتخصصة في حماية البيئة من التلوث، مرجع سابق، ص ١٢٧.

2) Alexander Kiss et Jean- Pierre Beurier , droit International de l'environnement , 2em édition, pedone édition , France , 2000 , p64.

١ - باشر المجلس الاقتصادي والاجتماعي دراسة ظاهرة القرصنة البحرية والتحايل البحري في دورته التي عقدت في تونس عام ١٩٨٢م ، بناء على طلب العراق لمواجهة حوادث القرصنة البحرية ، والتعامل التجاري غير السليم، ومن بين التوصيات التي اتخذت في هذا الشأن : دعوة الدول العربية إلى سن تشريع دولي يعالج عمليات القرصنة والنصب والاحتيايل، والحث على أهمية التحقق من خطوط النقل البحري ، وتجنب النقل على الخطوط البحرية المشبوهة، وإدانة القرصنة البحرية الإسرائيلية، وتكليف اللجنة الفنية للمواصلات لبحث موضوع القرصنة البحرية، وأن تلتزم الدول العربية بالتعاون الإيجابي لمكافحتها<sup>(١)</sup>.

وفي هذا الإطار، تناولت لجنة منع الجريمة والعدالة الجنائية ( المجلس الإقتصادي والاجتماعي) الدورة الحادية والعشرون بفيينا، خلال الفترة من ٢٣-٢٧ نيسان/ أبريل ٢٠١٢ ، البند ٥ (أ) من جدول الأعمال المؤقت، توحيد جهود مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة والدول الأعضاء وتنسيقها في مجال منع الجريمة والعدالة الجنائية، من خلال التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية وبروتوكولاتها وتنفيذها، حيث تقدمت إيطاليا بمشروع قرار لمكافحة القرصنة البحرية.

وإذ تضع في اعتبارها تقرير المدير التنفيذي عن مكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال<sup>(٢)</sup>، وخصوصاً الاستنتاجات والتوصيات الواردة في الفقرات ٧٢ إلى ٧٤ من ذلك التقرير .

<sup>(١)</sup> انظر : اتحاد الغرف العربية الخليجية : الاحتيايل البحرى والغش التجاري الدولي ( الأمانة العامة لإتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة لدول الخليج العربية ، الدمام ، المملكة العربية السعودية ، ط١ ، ١٩٨٦م)، ص ١٢-١٣.

<sup>(٢)</sup> E/CN.15/2011/18.

- تعرب عن بالغ قلقها حيال الخطر الذي تشكله القرصنة وأخذ الرهائن والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال وفي خليج غينيا.
- تشدد على ضرورة اتخاذ تدابير شاملة وأكثر فاعلية وتنسيقا لمجابهة تلك التحديات الخطرة وصلاتها بالأشكال الخطيرة الأخرى للجريمة المنظمة عبر الوطنية والإرهاب، بوسائل منها التحري عن يقومون على نحو غير مشروع بتمويل هجمات القرصنة أو تخطيطها أو تنظيمها أو التريخ منها وملاحقتهم قضائيا.
- ترحب بالجهود التي يبذلها فريق الاتصال المعني بالقرصنة قبالة سواحل الصومال والدول والمنظمات الإقليمية بهدف تنسيق تدابير التصدي الدولي للقرصنة البحرية، وتثنى على العمل الذي تقوم به جميع الأفرقة العاملة التابعة لفريق الاتصال، وكذلك بالعمل الهادف إلى تنفيذ دليل المنظمة البحرية الدولية لأفضل الممارسات الإدارية للحماية من القرصنة التي تنطلق من الصومال<sup>(١)</sup>.
- ٢- قد أبرمت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب عام ١٩٩٨ م ، والتي اعتبرت القرصنة البحرية أحد الجرائم التي تتضمنها هذه الاتفاقية ، حيث نصت المادة (١) الفقرة (ج) البند (و) على أنه يعد من الجرائم الإرهابية الجرائم المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ما يتعلق منها بالقرصنة البحرية، وبالتالي تخضع هذه الجرائم لأحكام هذه الاتفاقية.
- ٣- عقد المؤتمرات والندوات، ومن أهمها: عقد ندوة القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية بالمركز العربي للدراسات الأمنية بالرياض عام ١٩٨٩ م ، عقد الدول العربية المطللة على البحر الأحمر لمكافحة أعمال القرصنة فى القاهرة فى نوفمبر عام ٢٠٠٨ برعاية مصرية يمنية.

٤- إصدار القرارات، حيث أصدر البرلمان العربي فى اجتماع دورته العادية الأولى للعام ٢٠٠٩ المعقودة بمجلس الشعب بالجمهورية العربية السورية فى الفترة ما بين ٢١-٢٣ مارس ٢٠٠٩ م ( بشأن الوضع فى الصومال وتساعد أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن)، قرارا يوصى فيه بما يلي:-

- دعوة البرلمانات العربية والإقليمية والدولية والحكومات العربية إلى المسارعة لمجابهة القرصنة البحرية.

- دعوة البرلمانات العربية والإقليمية والدولية والحكومات العربية إلى المسارعة فى دعم الصومال ماديا ومعنويا بما يمكنه من التصدي لعمليات القرصنة البحرية أمام مياهه الإقليمية.

- التأكيد على أهمية الحفاظ على أن يكون أمن البحر الأحمر وخليج عدن مسئولية عربية ورفض أي محاولات تهدف إلى تدويل الأمن فى البحر الأحمر وخليج عدن وتأثير ذلك بالسلب على الأمن القومي العربي<sup>(١)</sup>.

#### \* جامعة الدول العربية:

عقد مجلس السلم والأمن العربي على مستوى المندوبين الدائمين اجتماعاً بمقر الجامعة وذلك لمناقشة قضية القرصنة البحرية أمام السواحل الصومالية. وقد كان الاجتماع الأول قد تأجل بعد أن اعتذر مندوب مصر فى الجامعة عن الحضور، بالإضافة لإمتناع مندوب الصومال عن الحضور.

ويضم مجلس الأمن والسلم العربي فى عضويته كلاً من سوريا والسعودية والجزائر وجيبوتي والسودان، ودعى إلى الاجتماع كلاً من مصر واليمن والصومال.

<sup>(١)</sup> راجع قرار البرلمان العربي فى اجتماع دورته العادية الأولى للعام ٢٠٠٩ م المعقودة بمجلس بالجمهورية العربية السورية فى الفترة ما بين ٢١-٢٣ مارس ٢٠٠٩ م بشأن الوضع فى الصومال وتساعد أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن.

ويناقش المجلس قضية القرصنة البحرية أمام السواحل الصومالية من قبل بعض الميليشيات الصومالية؛ وكذلك متابعة كيفية تنفيذ ما ورد في قرار مجلس الأمن الدولي رقم ١٨٣٨ الصادر في أكتوبر سنة ٢٠٠٨ بشأن التعاون الإقليمي والدولي لمكافحة عملية القرصنة البحرية أمام السواحل الصومالي، ويلاحظ أن الدولة العربية المعنية بالأمر وهي الصومال واليمن ومصر قد وضعت تصورات معينة للتعامل مع هذه الأزمة التي تشكل خطراً على حرية الملاحة في البحر الأحمر وبالتبعية على قناة السويس وما ينجم عن ذلك من تهديد لاقتصاديات الدول العربية.

وفي ذات السياق الإقليمي، وعلى المستوى العربي، رفض مجلس الأمن والسلم العربي التابع لجامعة الدول العربية تدويل أزمة القرصنة البحرية، ودعت مصر واليمن إلى اجتماع بالقاهرة لتنسيق الجهود بين الدول العربية المطلّة على البحر الأحمر لمواجهة تلك الظاهرة، على أساس أن تلك الدول هي المسئولة عن تأمين وحماية هذا الممر البحري، لاسيما في ظل تفاقم التداعيات الاقتصادية والأمنية لظاهرة القرصنة البحرية، ودعا العرب إلى ضرورة التعامل مع جذور ظاهرة القرصنة المتمثلة في الأوضاع الهشة بالصومال، ولكنهم لم تعترضوا على التعاون مع قرارات مجلس الأمن، ومع القوى الإقليمية، وفقاً لقواعد القانون الدولي التي تحترم سيادة الدول ومياهها الإقليمية.

#### (رابعاً): الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية.

تعتبر المنظمات الأوروبية من أكثر هذه المنظمات نشاطاً في حماية البيئة من التلوث والحفاظ على أمن الموانئ البحرية، وتأتي في مقدمتها الوكالة الأوروبية للبيئة (EEA)، وكذلك منظمة التعاون الإقتصادي والتنمية (OECD)، إضافة إلى بعض المنظمات الأخرى كمنظمة الدول الأمريكية (OAS) <sup>(١)</sup> ومنظمة الوحدة

(١) تعتبر أقدم منظمة سياسية إقليمية، ويرجع تاريخ أول مؤتمر دولي عقدته واشنطن عام ١٨٩٠ وتضم ٣٣ دولة من نصف الكرة الغربي، حيث كانت في بداية الأمر عبارة عن اتحاد الدول الأمريكية الذي تحول في سنة ١٩٤٨ إلى منظمة الدول الأمريكية، انظر: د. جمال عبد الناصر =

الإفريقية سابقا (OUA)، وتجدر الإشارة هنا إلى أن التعاون الإفريقي في مجال الحماية لا يتعدى المؤتمرات<sup>(١)</sup>.

ولقد أولى الإتحاد الأوروبي منذ تأسيسه أهمية كبيرة لمسألة البيئة والحفاظ عليها والحد من تلوثها، وذلك من خلال الإتفاقيات التي أبرمتها دول الإتحاد أو المؤتمرات ، والأنشطة الأخرى التي قام بها الإتحاد الأوروبي ، وهذا الإتحاد له أعمال وأنشطة أخرى في مجال حماية البيئة الأوروبية، كما له عدة هيئات وهيكل وظيفتها البحث في المشاكل البيئية من أجل إيجاد الحلول المناسبة لها ، ولعل من أهمها الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية<sup>(٢)</sup>.

#### (١) أهداف الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية

تمثل السلامة والأمن البحريين وحماية البيئة البحرية اهتمامات مشتركة بين الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي وغيرها من الدول المحاذية للبحر الأبيض المتوسط ولذلك تقوم الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية بتنفيذ مشروع للمساعدة التقنية يجمع بين الأطراف المعنية الوطنية والأوروبية والدولية بهدف الترفيع من معايير السلامة والأمن البحريين وحماية البيئة البحرية ، وعملا على تنفيذ الجوانب البحرية من خطة عمل النقل الإقليمي ٢٠١٤ - ٢٠٢٠ للإتحاد من أجل المتوسط ، وضعت الوكالة مجموعة من الأهداف والأنشطة تتمثل فيما يلي<sup>(٣)</sup>:

= مانع، التنظيم الدولي - النظرية العامة والمنظمات العالمية والإقليمية والمتخصصة، دار العلوم للنشر والتوزيع، المغرب، ٢٠٠٦، ص ٣٣٦.

1) Michel Prieur , de droit l'environnement , édition Dalloz, 3eme édition, 1996, France, P20, p 41.

(٢) د. جمال عبد الناصر مانع، التنظيم الدولي - النظرية العامة والمنظمات العالمية والإقليمية والمتخصصة، مرجع سابق، ص ٣٠٧.

(٣) د. إياد محمود كريم الداودي، دور المنظمات الدولية المتخصصة في حماية البيئة من التلوث، مرجع سابق، ص ١٢٧.



- تحسين السلامة البحرية.
- تحسين سلامة السفن ومنشآت الموانئ.
- الحد من تلوث البيئة البحرية.
- الترفيع من مستوى تدريب البحارة وتأهيلهم.
- تحسين ظروف العيش والعمل على ظهر السفن.
- (٢) أنشطة الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية:
- تحسين قدرة السلطات المختصة لدى البلدان المنتفحة لمراقبة الحركة البحرية في المنطقة والتحكم فيها .
- تحسين صورة مراقبة الحركة البحرية لفائدة المنتفعين من خلال دفع شبكاتها الوطنية لنظم التعرف الآلي وشبكات المنطقة .
- تحسين تقاسم المعلومات بشأن الحركة البحرية .
- تحسين القدرات على الوقاية ضد التلوث البحري والكشف عنه ومواجهته .

#### \* منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية(OECD)

استنادا إلى النظام الأساسي للمنظمة ، فإن نشاطها ينصب بالدرجة الأولى على المشاكل الاقتصادية ذات النطاق الواسع، لتمتد إلى العديد من القضايا ومنها الحماية البيئية والموانئ البحرية، ولقد أنشأت المنظمة عام ١٩٧٠ لجنة حول البيئة غرضها تقديم العون إلى حكومات الدول الأعضاء فى المنظمة لتحديد سياساتها بخصوص مشاكل البيئة والموانئ البحرية، مع الأخذ بعين الاعتبار المعلومات ذات الصلة وخصوصا الاقتصادية والعلمية والتوفيق بين سياساتها البيئية والتنمية الاقتصادية والاجتماعية ، كما تتولى اللجنة مسؤولية تقويم أثر الاجراءات البيئية على التغيرات الدولية.

كما ساهمت المنظمة بشكل كبير في تطوير القانون الدولي للبيئة، وهذا من خلال صياغتها توصيات مصحوبة باعلانات للمبادئ أحيانا ، حيث وضعت أول تعريف قانوني للتلوث البحري، ووضعت المعايير الأساسية للملائمة للتلوث العابرة الحدود الوطنية.

إضافة إلى كل هذا قامت المنظمة باستنباط بعض المبادئ كمبدأ الإلتزام بالإبلاغ والاستشارة بشأن الحوادث الطارئة، ومبدأ الملوث الدافع<sup>(١)</sup>.

### \* منظمة الدول الأمريكية (OAS)

لم ينص ميثاق المنظمة على موضوع حماية البيئة أو الموانئ البحرية، إلا أن المنظمة اهتمت ومنذ زمن بعيد بالعديد من الأنشطة البيئية، وخصوصا ما يتعلق بحماية البيئة البحرية . حيث أوصى المؤتمر الثامن للمنظمة سنة ١٩٣٨ بتشكيل لجنة من الخبراء لدراسة المشاكل المتعلقة بالطبيعة والحياة البرية في الدول الأمريكية ، وقامت بإعداد اتفاقية حماية الطبيعة والحفاظ على الحياة البرية في نصف الكرة الغربي ، وقد أقرت هذه الاتفاقية عام ١٩٤٠ ودخلت حيز التنفيذ سنة ١٩٤٢.

لقد كان الهدف من هذه الاتفاقية حماية البيئة وتبني إجراءات محددة للتعاون المتبادل بغية المحافظة على الطبيعة واتخاذ جميع الخطوات الضرورية لإدارة الحياة البرية الطبيعية، وحماية الأصناف المهددة بالإنقراض، وعليه تعد هذه الاتفاقية المعروفة باتفاقية واشنطن متطورة بالنسبة إلى وقت عقدها، لكن نجد أنها أخفقت في تضمين إجراءات للإشراف الدولي<sup>(٢)</sup>.

(١) د. صلاح عبدالرحمن عبد الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، منشورات الحلبي الحقوقية، سوريا، دمشق، ٢٠١٠، ص ١٢٣.

(٢) المرجع السابق ذاته، ص ١٢٨.

وقد أقرت العديد من البنود القانونية الضرورية على الصعيدين الدولي والوطني لضمان الاستقرار الايكولوجي، وخاصة حفظ الأنظمة الايكولوجية البحرية، والمراقبة البيئية للبحار والتثقيف والبحوث.

وعليه فقد قامت المنظمات الإقليمية بدور فعال في مجال حماية البيئة وتطوير القانون الدولي البيئي، من خلال تبني استراتيجية خاصة بهذا الشأن عن طريق إصدار التوصيات التي تؤكد بموجبها التعاون الوثيق لوضع سياسة جماعية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية من بين أهدافها حماية البيئة والمحافظة عليها.

#### \* تقييم أعمالها:-

من العرض السابق، يمكننا القول بأن المنظمات الدولية العالمية والإقليمية والمتخصصة وبإختلاف أنواعها قد لعبت دوراً هاماً في مجال حماية أمن الموانئ والبيئة البحرية، سواء كان ذلك عن طريق إعتادها لوسائل وآليات مختلفة بإعداد المؤتمرات والإتفاقيات والمعاهدات، أو عن طريق إنشاء أجهزة مكلفة بتحقيق ذلك<sup>(١)</sup>.

وفي هذا الإطار، لا تختلف القرارات الصادرة عن المنظمات الدولية المتخصصة بخصوص حماية أمن الموانئ والبيئة البحرية عن غيرها من القرارات التي يتم إصدارها بشأن معالجة مختلف القضايا في جميع المجالات، وتملك بعض المنظمات سلطة إصدار قرارات ملزمة فترتب آثارا قانونية ملزمة وتستتبع مخالفتها مسؤولية دولية، وقد تكون هذه القرارات غير ملزمة تكون في شكل توصيات وبرامج عالمية.

فالقرارات الملزمة، وهي تلك القرارات التي يجب على الدول تنفيذها أي أنها تنطوي على عنصر الجبر والإلزام، وتكون ملزمة للدول الأعضاء. وهذا الإلزام

(١) د. صلاح عبدالرحمن عبد الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، مرجع سابق، ص ١١٧-١١٨.

بالتنفيذ قد يتناول الغاية فحسب مع ترك وسيلة بلوغها للسلطة التقديرية للمخاطب بالقرار لكي يختار أفضل السبل من وجهة نظره بغية تحقيق هذه الغاية<sup>(١)</sup>.

والقرارات الملزمة تنقسم إلى نوعين: قرارات داخلية تصدر حول الشؤون الداخلية للمنظمة كذلك التي تصدر بشأن ميزانية المنظمة أو هيئاتها وأجهزتها وإن هذه القرارات لها نفس القوة الإلزامية للقانون الداخلي الذي تصدره الدول فوق إقليمها، وقرارات خارجية تعد مصدرا للقانون الدولي تصدر لحماية الموانئ البحرية عامة أو لحماية بعض عناصرها من التلوث بجميع مصادره أو من مصدر واحد<sup>(٢)</sup>.

والجدير بالذكر أنه ثمة منظمات دولية عامة وأخرى متخصصة تتمتع بصلاحيات إصدار قرارات أو نصوص ملزمة قانونا لأطرافها أبرزها:-

#### ١- قرارات منظمة الأمم المتحدة ووكالاتها :

تساهم المنظمة الدولية للأمم المتحدة في إرساء قواعد القانون الدولي للبحار والقانون الدولي البيئي عن طريق سلطاتها في إصدار اللوائح سواءا لتنظيم العمل الداخلي بها أو بوضع لوائح دولية تلتزم بها الدول حيث يضطلع مجلس الأمن بدور هام في هذا الصدد.

#### ٢- قرارات المنظمة البحرية الدولية (OMI) :

تتمتع المنظمة البحرية الدولية بصلاحيات اتخاذ القرارات عن طريق إصدار اللوائح الملزمة القابلة للتطبيق في جميع الدول الأعضاء أو عن طريق وضع اعتماد إجراءات لتحسين سلامة وأمن الشحن الدولي والحيلولة دون حدوث تلوث من السفن.

(١) د. محمد السعيد الدقاق، التنظيم الدولي، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، الإسكندرية- بدون سنة نشر، ص ١٥٩.

(٢) د. بدرية عبد الله العوضي، معوقات تطبيق الاتفاقيات الدولية البيئية في دول مجلس التعاون الخليجي، مؤتمر التشريعات البيئية في المنطقة العربية، كلية الحقوق جامعة الكويت، ٢٠٠٠، ص ١٩٢.

إن سجل أعمال المنظمة البحرية الدولية (OMI) في الحد من التلوث الناجم عن السفن سواء في البحار أو المحيطات غني عن الشرح، حيث تلتزم المنظمة التزاما تاما بالعمل من خلال الدول الأعضاء فيها ومع شركاتها على مواصلة وضع مجموعة من اللوائح العالمية والقرارات والحرص على تنفيذها بجعلها ملزمة لجميع الدول الأعضاء وذلك لضمان الإستخدام المستدام للمحيطات وصون البيئة البحرية والحفاظ عليها.

### ٣- قرارات السلطة الدولية لقاع البحار:

تتمتع المنظمة البحرية الدولية بصلاحيات اتخاذ القرارات عن طريق إصدار اللوائح الملزمة لجميع الدول، ويتمثل اختصاصها في تنظيم الأنشطة في قاع البحر وتحتة، خارج نطاق الاختصاص الإقليمي للدول . وقد نصت الاتفاقية أن لهذه السلطة دور الرقابة في مجال حماية أمن الموانئ والبيئة البحرية .

وتهدف هذه السلطة في إطار الاتفاقية إلى منع التلوث والمخاطر الناجمة عنه والعمل على السيطرة عليه، كما تعمل هذه السلطة على حفظ الموارد الطبيعية البحرية والعمل على منع أي تعدي على الثروات الحيوانية، النباتية داخل البحار والمحيطات، بالإضافة إلى أنها تعمل على رقابة أنشطة الاستكشاف والاستغلال في قاع البحار والمحيطات خارج الحدود الإقليمية، وتراقب أيضا مدى احترام الدول والهيئات لقواعد القانون الدولي، وأخيرا تساعد الهيئات والدول في صياغة مشاريع المعاهدات والاتفاقيات الدولية، ووضع معايير وإجراءات لحماية قاع البحر<sup>(١)</sup>.

### ٤- القرارات الصادرة عن الإتحاد الأوروبي:

يتمتع الإتحاد الأوروبي بصلاحيات اتخاذ القرارات وذلك بطريقتين الأولى عن

(١) د. إباد محمود كريم الداودي، دور المنظمات الدولية المتخصصة في حماية البيئة من التلوث، مرجع سابق، ص ١٧٠.

طريق اصدار اللوائح الملزمة القابلة للتطبيق في جميع الدول الأعضاء، والثانية عن طريق اصدار التوجيهات التي تلتزم الدول بتحقيقها وتترك الوسائل إلى اختيار الدولة.

وبناء على ذلك فإنه يمكن القول بأن المنظمات الدولية تستطيع إصدار القرارات الملزمة لحماية أمن الموانئ والبيئة البحرية، ومثل هذه القرارات تقيد تصرفات الدول الأعضاء وتلزمها باتخاذ التدابير التشريعية والإدارية والتنموية لتنفيذ ما ورد فيها، أما القرارات غير الملزمة، فرغم أن تواتر هذه القواعد وتحولها إلى قواعد قانونية عبر العرف الدولي الذي يعد أحد أهم مصادر القانون الدولي ، إلا أنها لا تتمتع في حد ذاتها بقيمة قانونية وتجد هذه القواعد غير الملزمة مصدرها في المبادئ والإعلانات والتوصيات الصادرة عن المؤتمرات وبعض المنظمات الدولية.

وتتمثل هذه القرارات في التوصيات، وهي اقتراحات صادرة عن منظمة دولية بغرض القيام بعمل أو الإمتناع عنه، فهي لا تتمتع بأية قوة إلزامية ولا ترتب أي إلزام على عاتق من توجه إليه بل لا تترتب عليها أي مسؤولية دولية للدول لعدم احترامها للتوصية . وقد صدرت عدة توصيات عن المنظمات الدولية متعلقة بمواضيع بيئية بحرية : كالعلاقة بين البيئة البحرية والتنمية وإدارة الموارد الطبيعية وموضوع المخلفات والتلوث العابر للحدود وإدارة المناطق الساحلية وفي نطاق المنظمات الإقليمية التي صدر عنها العديد من التوصيات التي توصي الدول الأعضاء باتخاذ الإجراءات أو التدابير لحماية البيئة البحرية ومواردها الطبيعية.

وفي ذات السياق، فقد تبنت المنظمات الإقليمية لحماية البيئة البحرية بعضا من هذه التوصيات والتوجيهات في البروتوكولات التي أبرمت تحت رعايتها ، من ذلك بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج من مصادر البر لسنة ١٩٩٠ الملحق باتفاقية الكويت والذي أشار في مقدمته إلى المستويات والتوجيهات الواردة

في اتفاقية الأمم المتحدة بشأن اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ مما يعني أن هذه التوجيهات قد أصبحت ملزمة للدول الأطراف في هذا البروتوكول<sup>(١)</sup>.

ومن أجل تفعيل دور المنظمات الدولية المتخصصة بغرض حماية أمن الموانئ البحرية، تتمتع هذه الأخيرة بمجموعة من السلطات على اختلاف أنماطها .

- سلطة إصدار الأحكام والقرارات.

- سلطة توجيه الرغبات.

وفى هذا الإطار، قد تبدي المنظمة الدولية رأيها بصدد موضوع معين يدخل في اختصاصها ، حيث تنص المادة ٩٧ من ميثاق الأمم المتحدة " لأي من الجمعية العامة أو مجلس الأمن أن يطلب إلى محكمة العدل إفتاءه في أية مسألة قانونية ، أو تتوجه المنظمة الدولية بدعوة إلى دولة أو منظمة إلى اتخاذ موقف معين تجاه موضوع ما وهذه الرغبات وإن كانت لا تتمتع بصفة الإلزام إلا أنها تحظى بأهمية أدبية وسياسية كبيرة تجعل الدول تحرص على تنفيذها من تلقاء نفسها " .

وللإشارة فإن بعض المنظمات الدولية لم يقتصر دورها على إبرام لاتفاقيات والمعاهدات الدولية أو القرارات التي تكفل حماية أمن الموانئ والبيئة البحرية بل شمل طائفة أخرى من التصرفات وإن كانت لا تتمتع بالإلزام القانوني إلا أنها ساهمت في توجيه وتوحيد تصرفات الدول بخصوص الموضوع أو المسألة التي صدر في شأنها الإعلان وكذلك تفعيل دور هذه الأخيرة في حماية البيئة عامة، والموانئ البحرية خاصة ، بالإضافة إلى إنشاء أجهزة مكلفة بالعمل على تحقيق ذلك والعمل الوؤب والمتواصل للحد من تآزم البيئة البحرية.

وعلى الرغم من هذه الجهود وغيرها المبذولة من طرف المنظمات الدولية

(١) المرجع السابق ذاته، ص ١٤١-١٤٣.

المتخصصة في مجال حماية أمن الموانئ والمحافظة عليها، إلا أنه في أحيان كثيرة تجد نفسها عاجزة عن تحقيق أهدافها التي أنشأت من أجلها وهذا نتيجة صعوبات وتحديات تحول دون ممارستها لوظيفتها في حماية أمن الموانئ والبيئة البحرية، إلا أن هذه التحديات والصعوبات وعلى الرغم من عرقلتها لعمل هذه المنظمات، إلا أن هناك منظمات قد تجاوزت هذه التحديات والصعوبات واستطاعت أن تفرض نفسها على الساحة الدولية بصفة عامة، إذ أصبحت هذه المنظمات من أهم الفواعل الدولية في قضية أمن الموانئ والبيئة البحرية، حيث بات يأخذ برأيها في كبرى المسائل البيئية، وكل هذا يرجع إلى الجهود المبذولة من قبلها والنتائج المحققة في مجال حماية البيئة والمحافظة عليها<sup>(١)</sup>.

---

(١) د. بدرية عبد الله العوضي، دور المنظمات الدولية في تطوير القانون البيئي، مرجع سابق، ص ٥٩.