

جامعة المنصورة  
كلية الحقوق  
الدراسات العليا  
قسم القانون الدولي العام

بحث في  
الجهود الدولية في مواجهة الإرهاب الجوي

تحت إشراف

الأستاذ الدكتور/ عبد الله محمد الهواري

أستاذ ورئيس قسم القانون الدولي العام بكلية الحقوق جامعة المنصورة  
ووكيل الكلية لشئون خدمة المجتمع وتنمية البيئة السابق

إعداد الباحث

شهدى السعيد رزق شعيب

٢٠٢٣

## مقدمة

تطور الإرهاب كشكل من أشكال العنف التي عرفتتها المجتمعات منذ فترة طويلة مع تطور المجتمعات وقد ساهم التطور التكنولوجي في وسائل الاتصال والمعلوماتية في تطور وسائل الإرهاب وطرقه بحيث أصبح أكثر خطورة مما مضى، فقد ازدادت العمليات الإرهابية حيث أصبح العالم أجمع ليس بمأمن منها، والأكثر من ذلك انه أصبح سلاح تستخدمه بعض الدول كبديل للحروب التقليدية في صراعتها واندفاعها نحو تحقيق مصالحها وأهدافها الاستراتيجية ويعد وسيلة لتحقيق أهدافها غالبا ما تكون سياسية وبالتالي فان الإرهاب يشكل انتهاكا صارخا لحقوق الإنسان وللشرعية الدولية والقواعد القانونية من جهة والقواعد الدينية والعرفية من جهة أخرى.

وتعتبر ظاهرة الإرهاب ذات أهمية وخطورة في نفس الوقت، حيث بلغت خطورته إلى درجة جعلتها تقلق جميع دول العالم النامية منها والمتقدمة، فالكل لا يتمتع بحصانة تجاه الهجمات الإرهابية إذ يعد مظهرا من مظاهر العنف الذي تفشى في المجتمعات الداخلية والدولية على حد سواء في أواخر الستينات وبداية السبعينات فـ في صور متعددة كخطف الطائرات واحتجاز المبعوثين الدبلوماسيين، وأخذ واحتجاز الرهائن وأصبح يعتبر من أخطر الجرائم التي تهدد السلم والأمن الدوليين وتنتهك حقوق الإنسان وحرياته الأساسية، كما يؤدي إلى توتر العلاقات بين الدول، وازدادت المعاناة من الإرهاب في الوقت الحاضر حيث أصبحت مشكلة عالمية تتطلب تضافر الجهود الدولية لحلها، مما جعل الاهتمام بدراسة هذه الظاهرة يتزايد من الباحثين والفقهاء وكانت أيضا محورا أساسيا على مستوى المنظمات الدولية والإقليمية<sup>(١)</sup>.

## أولاً: موضوع البحث

ينصب موضوع بحثي حول بيان الجهود الدولية في مواجهة الإرهاب الجوي ، وذلك من خلال بيان التدابير اللأنية التي اتخذها مجلس الأمن الدولي وعرض لقراراته التي تتصف على مكافحة الأعمال الإرهابية وبصفة خاصة الإرهاب الجوي ، ثم بعد ذلك نوضح التدابير التي يتم اتخاذها في الحفاظ على امن وسلامة الطيران الدولي، ونوضح ماهية التدابير الذي اتخذتها سلطات الطيران المدني في مكافحة

(١) د. رجب عبد المنعم متولي: الإرهاب الدولي واختطاف الطائرات، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٢٠، ص ١٠.

الإرهاب الجوي والحد منه بالإضافة إلى توضيح ماهية الإجراءات التي اتخذتها منظمة الطيران المدني المصري في الحد من الجريمة الإرهابية الجوية سواء على متن الطائرات أو في ساحة المطارات.

### ثانياً: مشكلة البحث:

وتكمن مشكلة البحث في إن الإرهاب وإن كان بدأ محلياً على مستوى الأفراد وعلى مستوى مناطقهم إلا أنه مع تطور الظروف وتطور الكيانات السياسية وظهور الدول بمفهومها السياسي الحديث فقد تجاوز الإرهاب الاطار الداخلي ليصل إلى الاطار الدولي العالمي نظراً لتعدد مرتكبي جريمة الإرهاب واختلاف جنسية المعتدي والضحايا وتجاوز العمليات الإرهابية الحدود السياسية للدول، مما دفع بالدول سواء على مستواها الداخلي أو الدولي إلى المسارعة لمكافحة هذه الظاهرة وإيجاد صيغ للتعاون فيما بينها، إلا أن موضوع الإرهاب الجوي أثار جدلاً كبيراً سواء على مستوى الفقه أو على مستوى المنظمات الدولية أو فيما بين الدول خاصة في مجال تعريفه أو تحديد بدقة مفهوم الأعمال الإرهابية وما يدخل ضمن هذه الأعمال وما يعتبر بعيداً عنها كل البعد.

### ثالثاً: أهمية الدراسة

تظهر أهمية بيان الجهود الدولية في مواجهة الإرهاب الجوي في توضيح التدابير التي تتخذها الجهات المختصة من أجل الحفاظ على سلامة وأمن الطيران والتي من شأنها الحد من الاعتداءات على الطيران المدني، بالإضافة إلى إبرام عدة اتفاقيات دولية خاصة بالأعمال الإرهابية على متن الطائرات وغيرها من الاتفاقات التي تتعلق بالإرهاب الجوي بصفة خاصة، فإنه تظهر أهمية هذه الجهود في الكشف على الجريمة الإرهابية في مهدها من خلال وضع برامج أمنية في المطارات وأيضاً في اختيار الموارد البشرية في المطارات.

### رابعاً: منهج البحث:

لقد أتبعنا في دراستي المنهجين<sup>(٢)</sup> التحليلي والتأصيلي، وذلك من خلال بيان تحليل دور مجلس الأمن والجمعية العامة للأمم المتحدة في بيان الحد من الإرهاب الجوي وماهية التدابير المتخذة في

---

(٢) يقصد بالمنهج " فن التنظيم الصحيح لسلسلة من الأفكار العديدة، إما من أجل الكشف عن حقيقة في العلوم حينما نكون بها جاهلين بواسطة طائفة من القواعد العامة التي تسير على سير عقل الباحث وتحدد عملياته حتى تقبل، أو من أجل البرهنة عليها للآخرين حينما نكون بها عارفين " د. محمد السيد عرفة، المنطق القانوني والبحث العلمي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١١م، ص ١٠٩.

هذا الشأن ، وأيضاً بيان التدابير التي اتخذتها منظمة الطيران المدني المصري في مواجهة الإرهاب الجوي ، من خلال تحليل نصوص التشريع والقرارات والاتفاقيات الدولية مدعماً ذلك بالأحكام القضائية.

### **خامساً: خطة البحث**

لقد اتبعت النظام اللاتيني في تقسيم هذا البحث فقد قمت بتقسيمه إلى مبحثين على النحو التالي:-

المبحث الأول: أليات التعاون الدولي لحماية أمن الطيران المدني الدولي

المبحث الثاني: جهود منظمة الطيران المدني المصري في مواجهة الإرهاب الجوي

## المبحث الأول

### أليات التعاون الدولي لحماية أمن الطيران المدني الدولي

#### تمهيد وتقسيم:

يثمر التعاون في تطور العلاقات الدولية ونتيجة حتمية لما تشهده الجريمة بصفة عامة من تطور متلاحق حتى أصبح تطور الجريمة في حد ذاته ظاهرة دولية تستوجب الوقوف عندها، خاصة مع سهولة الانتقال من دولة إلى أخرى وفي ظل العولمة التي جعلت العالم بمثابة قرية صغيرة، هذا شكل صعوبة حقيقية في ملاحقة المجرمين، وأمام عدم قدرة الدول منفردة على تتبع الجناة وملاحقتهم كان من الضروري أن تبادر الدول بالبحث عن الوسائل الأكثر فاعلية لمواجهة الجرائم الإرهابية بمفهومها الواسع ، وذلك سوف نقسم هذا المبحث إلى مطلبين على النحو الآتي :

المطلب الأول : جهود أجهزة الأمم المتحدة في مجال مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني .

المطلب الثاني: التدابير الخاصة بأمن وسلامة الطيران المدني على المستوى الدولي

## المطلب الأول

### جهود أجهزة الأمم المتحدة في مجال مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني

أدى تزايد الجرائم الماسية بأمن وسلامة الطيران المدني إلى تكثيف الجهود الدولية المبذولة من قبل أجهزة الأمم المتحدة، وخاصة مجلس الأمن الدولي الذي اتخذ مجموعة من القرارات التي حثت من خلالها جميع أعضاء المجتمع الدولي على تكثيف الجهود والتدابير اللازمة لردع الأعمال الإرهابية الموجهة ضد سلامة وأمن الطيران المدني، حيث أكد المجلس في الكثير من المناسبات أن الإرهاب بجميع أشكاله ومظاهره يمثل أحد أشد الأخطار التي تهدد السلم والأمن وأن أي عمل من أعمال الإرهاب هو عمل إجرامي ولا يمكن تبريره بغض النظر عن دوافعه، وبصرف النظر عن توقيته أو هوية مرتكبه<sup>٣</sup>.

**أولاً: جهود مجلس الأمن الدولي في الحد من ظاهرة الإرهاب الجوي:** تعامل مجلس الأمن باستمرار مع قضايا الإرهاب، ففي البداية كانت جهود مجلس الأمن تمثل في الإجراءات المتخذة منه التي كانت تأخذ شكل جزاءات يفرضها على الدول التي يرى أن لها صلات بأعمال إرهابية معينة، وفي دعوة أعضاء المجتمع الدولي إلى العمل معاً لمنع وقمع جميع الأعمال الإرهابية، وعقب هجمات ١١ سبتمبر ٢٠٠١م التي تعرضت لها الولايات المتحدة، لجأ مجلس الأمن إلى تطوير استراتيجياته في مكافحة الجرائم الإرهابية، حيث أنشأ مجلس الأمن الكثير من اللجان والأجهزة المعنية بقضايا الإرهاب<sup>(٤)</sup>.

#### ١ — جهود مجلس الأمن الدولي في مكافحة الإرهاب بصفة عامة:

**أ — القرار رقم ١٣٧٣ لسنة ٢٠٠١م والخاص بإنشاء لجنة خاصة بمكافحة الإرهاب:** وسميت هذه اللجنة بلجنة مكافحة الإرهاب، وهي لجنة تم تشكيلها بموجب قرار مجلس الأمن رقم ١٣٧٣ لعام ٢٠٠١م الذي اتخذ بالإجماع في ٢٨ سبتمبر ٢٠٠١م وتضم ١٥ عضواً هم أعضاء مجلس الأمن الدولي، وقد كلفت تلك اللجنة برصد تنفيذ القرار رقم ١٣٧٣ الذي يلزم أعضاء المجتمع الدولي باتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع الأنشطة الإرهابية والتجريم مختلف أشكال الأعمال الإرهابية، وكذا اتخاذ التدابير

٣ ( القرار رقم ١٩٨٩، الذي اتخذته مجلس الأمن في جلسته ٦٥٥٧ لسنة ٢٠١١ م

(٤) العميد فيصل العنبي: الطيران المدني وموعد مع المخاطر، بدون دار نشر، ٢٠١٧.

التي تساعد وتشجع التعاون فيما بين البلدان في مجال مكافحة الجرائم الإرهابية، إضافة إلى تشجيع الانضمام إلى الصكوك الدولية لمكافحة الإرهاب<sup>٥</sup>.

**ب \_\_\_\_\_ قرار مجلس الأمن رقم ١٣٧٧ لسنة ٢٠٠١** : الصادر بتاريخ ١٠ نوفمبر ٢٠٠١ م بشأن الإعلان عن الجهود الدولية العالمية لمكافحة الإرهاب الذي أعلن أن الإرهاب الدولي يشكل أحد أخطر التحديات التي تواجه السلام والأمن الدوليين، ويشكل أهم التحديات التي تواجه الدول والبشرية جمعاء، لذا فقد دعا القرار إلى مساعدة الدول التي تحتاج إلى العون ليتمكنها في مكافحة الإرهاب الدولي، وتنفيذ قرار مجلس الأمن ١٣٧٣ لسنة ٢٠٠١، بما فيها إعداد قوتين نموذجية حسب حاجة الدولة، ونادي بإتاحة المساعدة التقنية والفنية والمالية والتنظيمية والتشريعية وغيرها من البرامج التي من شأنها أن تساعد الدول في سبيل جهودها لمكافحة الإرهاب وتنفيذ التزاماتها بهذا الشأن<sup>٦</sup>.

**ج \_\_\_\_\_ قرار مجلس الأمن رقم ١٤٥٦ لسنة ٢٠٠٣م**: الصادر بتاريخ ٢٠ يناير ٢٠٠٣ بشأن اعتماد إعلان حول مسألة مكافحة الإرهاب، حيث أكد القرار أن الإرهاب الدولي يشكل خطراً محدقاً بالسلام والأمن الدوليين، وإن كل أعمال العنف لا مبرر لها وهي أعمال إجرامية أياً كان الدافع لها ومتى وأين ارتكبت، لاسيما إذا استهدفت المدنيين، وقد بين القرار الخطر المتزايد في حصول التنظيمات الإرهابية على مواد نووية أو كيميائية أو بيولوجية وغيرها من المواد التي لها أثر فتاك، وبالتالي أكد القرار على الحاجة الماسة إلى تشديد الضوابط الدولية المفروضة على هذه المواد، وقد بين القرار أنه ونظراً للتقنيات التي وفرتها العولمة أصبح من السهل استخدام الإرهابيين للتكنولوجيا الحديثة والاتصالات والموارد المتطورة لتحقيق أهدافهم الإجرامية؛ لذا فقد أوصى القرار بضرورة تعزيز التدابير الرامية إلى كشف ووقف تدفق التمويل للأغراض الإرهابية<sup>٧</sup>.

**د \_\_\_\_\_ قرار مجلس الأمن رقم ١٥٤٠ لسنة ٢٠٠٤** والخاص بإنشاء لجنة تم تشكيلها بموجب قرار مجلس الأمن رقم ١٥٤٠ وأسندت إلى تلك اللجنة مهمة رصد امتثال الدول الأعضاء للقرار ١٥٤٠، الذي يدعو الدول إلى منع الجهات الفاعلة من غير الدول من الحصول على أسلحة الدمار الشامل<sup>٨</sup>.

---

( ٥ ) يختلف القرار رقم ١٣٧٣ عن كافة ما سبقه من قرارات لمجلس الأمن ذات الصلة بمسألة الإرهاب الدولي، حيث يفرض القرار تدابير ملزمة على الدول ضد الأعمال الإرهابية استناداً إلى الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة

( ٦ ) د عائشة فضيل، الطائرة والإرهاب، مرجع سابق، ص ٧٠ .

( ٧ ) د عائشة فضيل، الطائرة والإرهاب، مرجع سابق، ص ٧١ .

و ——— قرار مجلس الأمن رقم ١٥٦٦ لسنة ٢٠٠٤: والخاص بإنشاء الفريق العامل ويتكون من جميع أعضاء مجلس الأمن للنظر في وضع توصيات و تقديمها إلى المجلس فيما يتعلق بالتدابير العملية التي ستفرض على الأفراد والجماعات والكيانات الضالعين في الأنشطة الإرهابية، أو المرتبطين بها، من غير الأفراد والجماعات والكيانات المدرجين في قوائم لجنة الجزاءات المتعلقة بتنظيم القاعدة وحركة طالبان، بما في ذلك وضع ما يعد ملأماً من إجراءات أكثر فعالية لتقديمهم للعدالة عن طريق المقاضاة أو التسليم، وتجميد أرصدهم المالية، ومنع تحركاتهم عبر أقاليم الدول الأعضاء، ومنع تزويدهم بجميع أنواع الأسلحة والعتاد، وكذلك فيما يتعلق بإجراءات تنفيذ تلك التدابير<sup>٨</sup>.

ولقد أكد مجلس الأمن الدولي في الكثير من المناسبات أن كل الأعمال الإرهابية في أعمال إجرامية لا يمكن تبريرها بغض النظر عن دوافعها ووقت حدوثها ومرتكبيها، كما أنه لا يمكن ولا ينبغي ربط الإرهاب بأي ديانة أو جنسية<sup>(٩)</sup>.

٢ ——— جهود مجلس الأمن الدولي في مكافحة الإرهاب الجوي بصفة خاصة: ولقد اتخذ مجلس الأمن مجموعة من القرارات ذات الصلة بمكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني ومن هم تلك القرارات -

أ ——— قرار مجلس الأمن رقم ٢٨٠ لعام ١٩٧٠م : في ٩ سبتمبر ١٩٧٠ م أصدر مجلس الأمن قراره رقم ٢٨٦ الخاص به بمناشدة الدول باتخاذ خطوات لمنع خطف الطائرات وقد تبني مجلس الأمن هذا القرار دون تصويت في جلسته رقم ١٥٥٢، وأعرب مجلس الأمن من خلال هذا القرار عن قلقه الشديد إزاء تهديد أرواح الدنين الأبرياء من جراء خطف الطائرات وأي تدخل آخر في أنشطة النقل الدولي وناشد جميع الدول الأطراف المعنية أن تطلق على الفور سراح الركاب وملاحي الطائرات المختطفة دون استثناء وطلب إلى الدول أيضاً أن تتخذ جميع التدابير القانونية الممكنة لمنع وقوع حوادث اختطاف أخرى للطائرات وأي تدخل آخر في النقل الجوي المدني الدولي<sup>١٠</sup>.

ب ——— قرار مجلس الأمن رقم ٦٣٥ لسنة ١٩٨٩م: صدر القرار رقم ٦٣٥ في جلسة مجلس الأمن رقم ٢٨٦٩ المنعقدة بتاريخ ١٤ يونيو ١٩٨٩م حيث ناقش مجلس الأمن " وضع علامات على

---

٨ ( حاج قويدر طاهر، الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ٢٠٠٤، ص ٨٥ .

(٩) د. عبد الكريم درويش: مكافحة الجرائم ضد الطائرات، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨، ص ١٩.

(١٠) د. بن منشط اللحياني، أمن وسلامة الطائرات، بحث منشور في مجلة الأمن والحياة، جامعة نايف العربية للعلوم

الامنية، مج ٣٣، ع ٢٠١٤، ٣٨٧، ص ٩٧ .



المتفجرات اللدائنية أو الصفيحية بغرض كشفها"، واتخذ المجلس قرارا بالإجماع أعرب الأعضاء من خلاله عن قلقهم البالغ بسبب الآثار التي تترتب على أعمال التدخل غير المشروع التي ترتكب ضد الطيران المدني بسبب السهولة التي يمكن بها استخدام المتفجرات اللدائنية أو الصفيحية في أعمال الإرهاب وخاصة ضد الطائرات دون التعرض تقريبا لإمكانية كشفها<sup>١١</sup>.

وأدان المجلس بالإجماع أعمال التدخل غير المشروع ضد أمن الطيران المدني، وطلب من جميع الدول أن تتعاون في وضع وتنفيذ تدابير لمنع جميع أعمال الإرهاب، بما في ذلك الأعمال التي تنطوي على استعمال المتفجرات، وعلى الرغم من ترحيب مجلس الأمن بالأعمال التي اضطلعت بها بالفعل منظمة الطيران المدني وغيرها من المنظمات الدولية في دعم وتشجيع الجهود الرامية لمنع جميع أعمال الإرهاب والقضاء عليها، فإنه حث منظمة الطيران المدني الدولي على أن تضاعف جهودها في مجال مكافحة الأعمال الإرهابية الموجهة ضد سلامة وأمن الطيران المدني<sup>١٢</sup>.

كما حث المجلس جميع الدول الأعضاء على تكثيف أعمال البحث الرامية إلى إيجاد وسائل تجعل كشف المتفجرات أكثر سهولة، وأن تتعاون في هذا المسعى بأن تقاسم نتائج مثل تلك البحوث.

**ج ————— قرار مجلس الأمن رقم ٧٣١ لسنة ١٩٩٢م:** حيث أصدر مجلس الأمن في جلسته رقم ٣٠٣٣ المنعقدة في ٢١ يناير ١٩٩٢ م القرار رقم ٧٣١ ، الذي أدان فيه تورط موظفين تابعين للحكومة الليبية في تدمير طائرة بان أمريكان القائمة بالمرحلة ١٠٣ وطائرة شركة اتحاد النقل الجوي ( UTA ) القائمة بالرحلة ٧٧٢ وما نجم عن ذلك من خسارة مئات الأرواح، وأعرب المجلس من خلال هذا القرار عن انزعاجه الشديد لما يشهده العالم في مختلف أرجائه من استمرار أعمال الإرهاب الدولي بجميع أشكاله التي تعرض الأرواح البشرية للخطر أو تؤدي بها، بالإضافة لتأثيرها الضار على العلاقات الدولية، وأعرب المجلس عن قلقه إزاء جميع الأنشطة غير القانونية الموجهة ضد الطيران المدني الدولي، وهذا ما دعا مجلس الأمن للتأكيد من جديد على قراراته التي سبق أن أصدرها في هذا الشأن، وهي القرار رقم ٢٨٦ لسنة ١٩٧٠ م والقرار رقم ٦٣٥ لسنة ١٩٨٩ م وذلك تصميم من المجلس على القضاء على الإرهاب الدولي بجميع صورته.

**ثانيا : جهود الجمعية العامة للأمم المتحدة في الحد من ظاهرة الإرهاب الجوي:** تبنت الأمم المتحدة عدة قرارات تناولت فيها الإرهاب الدولي، وركزت أساسا في أعمال الاستيلاء على الطائرات، وتحويل

( ١١ ) حاج قويدر طاهر، الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، مرجع سابق، ص ٨٥ .

( ١٢ ) د. بن منشط اللحياني، أمن وسلامة الطائرات، بحث منشور في مجلة الأمن والحياة، جامعة نايف العربية للعلوم

الامنية، مج ٣٣، ع ٢٠١٤، ٣٨٧، ص ٦٥ .

مسارها، وتهديد ركابها، التي كانت سائدة في ذلك الوقت، ودعت الدول والمنظمات الدولية المعنية إلى اتخاذ الإجراءات الكفيلة بمكافحة الأعمال الإرهابية ومعاينة مرتكبيها (١٣).

#### ١ — جهود الجمعية العامة للأمم المتحدة في مكافحة الإرهاب بصفة عامة: حيث أصدرت

الجمعية العامة للأمم المتحدة عددا من القرارات ذات الصلة بمكافحة الإرهاب وحظر تمويله، ومن هذه القرارات .

أ — القرار ٤٩/٦٠: الصادر بتاريخ ٩ ديسمبر ١٩٩٤ الذي حث الدول الأعضاء بالجمعية العامة للأمم المتحدة على اتخاذ جميع التدابير اللازمة على الصعيد الوطني والدولي للقضاء على الإرهاب، واعتمد القرار على الإعلان المتعلق بالتدابير الرامية إلى القضاء على الإرهاب الدولي، وقد جاء الإعلان بأن الدول الأعضاء في الأمم المتحدة يجب أن تعيد رسميا تأكيد إدانتها القاطعة لجميع أعمال الإرهاب وأساليبه وممارساته، على اعتبار أنها أعمال إجرامية لا يمكن تبريرها أينما ارتكبت وأيا كان مرتكبوها بما في ذلك ما يعرض العلاقات الودية فيما بين الدول والشعوب للخطر ويهدد السلامة الإقليمية للدول وأمنها ، ونادي الإعلان أيضا الدول على أن تراجع وعلى وجه السرعة نطاق الأحكام القانونية الدولية القائمة بشأن منع الإرهاب بجميع أشكاله ومظاهر وقمعه والقضاء عليه بهدف ضمان توفر إطار قانوني شامل يغطي جميع جوانب هذه المسألة<sup>١٤</sup>.

ب — القرار ٥١/٢١٠: الصادر بتاريخ ١٧ ديسمبر ١٩٩٦ الذي طالب جميع الدول باتخاذ خطوات لمنع تمويل الإرهابيين والمنظمات الإرهابية وطالب القرار بضرورة تشكيل لجنة مختصة لوضع اتفاقية دولية لقمع أعمال الإرهابية بالقنابل، ثم الشروع بإعداد اتفاقية لقمع أعمال الإرهاب النوري بما يتوافق مع الصكوك الدولية ( وهذا ما تم لاحقا )، على أن تكلف اللجنة المزمع إنشاؤها أيضا بمواصلة العمل وضع إطار قانوني لاتفاقيات التي تعالج الإرهاب الدولي<sup>١٥</sup>.

#### ج — القرار ١٦٥/٥٢: الصادر بتاريخ ١٥ ديسمبر ١٩٩٧ بشأن تدابير الزامية

للقضاء على الإرهاب الدولي؛ حيث بين القرار انزعاج المجتمع الدولي من تنامي ظاهرة الإرهاب الدولي الذي وسع نطاقه في العالم بما يدعو إلى زيادة التعاون بين الدول والمنظمات والوكالات الدولية وغيرها

<sup>13</sup> ( McWhinney, Edward, Aerial Piracy and International Terrorism. The illegal Diversion of Aircraft and International Law, 2nd ed. (Dordrecht, the Netherlands; Boston: Martinus Nijhoff, 1987,p23

( ١٤ ) د هشام بشير، التعاون الدولي والإقليمي في مكافحة تمويل الإرهاب، المجلة المصرية للقانون الدولي، مج ٧٣، ٢٠١٧، ص ٥٥٢ .

( ١٥ ) د هشام بشير، المرجع السابق، ص ٥٥٥ .

من أجل مكافحة الإرهاب الدولي بجميع أشكاله ومظاهره ، واضعين في الاعتبار النظر في القرار اتفاقية دولية شاملة لمكافحة الإرهاب الدولي، وقد أدان القرار جميع أعمال الإرهاب وأساليبه وممارساته بوصفها أعمالاً إجرامية لا يمكن تبريرها أينما وقعت وأياً كان مرتكبوها، وقد كرر القرار جملة من الطلبات على الدول الأعضاء حول تفعيل جهودها والتعاون بينها في سبيل، مكافحة الإرهاب وقمعه بشتى السبل، وحثت أيضاً على أن تصبح جميع الدول طرفاً في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة في مكافحة الإرهاب<sup>١٦</sup> .

د \_\_\_\_\_ القرار ١٠٨/٥٣ : الصادر بتاريخ ٨ ديسمبر ١٩٩٨ وقد أقرت الجمعية العامة للأمم المتحدة بهذا القرار اللجنة الخاصة لوضع اتفاقية دولية لقمع الهجمات الإرهابية بالقنابل، وإعداد اتفاقية للقمع الإرهاب النووي والتي تم التطرق لها في القرار رقم ٢١٠/٥١ وحدد القرار مسارها وسير عملها وهيكلها وصلاحياتها .

و \_\_\_\_\_ القرار ٦٠/٢٨٨ : الصادر بتاريخ ٢٠ سبتمبر ٢٠٠٦ بشأن وضع استراتيجية عالمية لمكافحة الإرهاب، ويعتبر هذا القرار أحد أهم القرارات التي اعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب، وتمثلت تلك الاستراتيجية على شكل قرار وخطة عمل مرفقة بها صك عالمي فريد من المتأمل منه بأن يحسن الجهود الوطنية والإقليمية والدولية الرامية إلى مكافحة الإرهاب، وقد اعتبر القرار سابقة في الأمم المتحدة بعد أن وافقت عليه جميع الدول الأعضاء دون استثناء، وهي المرة الأولى التي تتفق فيها الدول الأعضاء جميعاً على نهج استراتيجي موحد لمكافحة الإرهاب، وهذا أمر ليس فقط تعبيراً عن رسالة واضحة من دول العالم الراضية للإرهاب بجميع أشكاله ومظاهره، بل أيضاً تؤكد على عزم الدول اتخاذ خطوات عملية سواء من ناحية فردية وجماعية لمنعته ومكافحته بل وحتى الوقاية منه، وتلك الخطوات العملية تشمل طائفة واسعة من التدابير التي تتراوح من تعزيز قدرة الدول على مكافحة التهديدات الإرهابية إلى تحسين تنسيق أنشطة منظومة الأمم المتحدة في مجال مكافحة الإرهاب<sup>١٧</sup> .

## ٢ — جهود الجمعية العامة للأمم المتحدة في مكافحة الإرهاب الجوي بصفة خاصة:

١ \_\_\_\_\_ القرار رقم ٢٥٥١ لسنة ١٩٦٩: ويعتبر هذا القرار أول قرار صدر بهذا المضمون خلال دورتها رقم ٢٤ بتاريخ ١٢ ديسمبر ١٩٦٩م وتضمن هذا مناشدة الدول لتتخذ كل الإجراءات المناسبة للتأكد من أن تشريعاتها الوطنية توفر نظاماً ملائماً للإجراءات القانونية فعالة، كما حث هذا القرار الدول على أن تكفل محاكمة جميع الذين يرتكبون أفعالاً من شأنها أن تعرض سلامة الطائرات

( ١٦ ) د على عبد الخضر محمد، معضلة الأمن العالمي ومكافحة الإرهاب" دراسة في التحديات والأسباب، مرجع سابق، ص ٢٤٧ .

( ١٧ ) د هشام بشير، التعاون الدولي والإقليمي في مكافحة تمويل الإرهاب، مرجع سابق، ص ٥٥٨ .

والأشخاص للخطر، وكذلك اختطاف الطائرات، كما طالب أيضا بضرورة التعاون التام بدعم جهود المنظمة الدولية للطيران المدني ومناشدة الدول بالانضمام إلى اتفاقية طوكيو لسنة ١٩٩٣ م .

٢\_\_\_\_\_ القرار رقم ٢٦٤٥ لسنة ١٩٧٠: وأصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة هذا القرار خلال دورتها ٢٥، والذي تضمن إدانة الجمعية العامة للتدخل في أنشطة الطيران المدني الدولي، حيث أشارت إلى أن الطيران المدني الدولي حلقة حيوية في تعزيز العلاقات الودية بين الدول، وأن المحافظة على سير أنشطة الطيران المدني في أمان وانتظام في مصلحة جميع الشعب، وأعربت الجمعية عن قلقها البالغ لأعمال خطف الطائرات أو سواها من أعمال التدخل غير المشروع في أنشطة الطيران المدني لما تسببه تلك الأفعال من تعريض حياة الركاب والملاحين وسلامتهم للخطر<sup>١٨</sup>.

ومن ثم أدانت الجمعية العامة جميعا أعمال اختطاف الطائرات أو سواها من أعمال التدخل في رحلات السفر الجوي المدني، سواء أكانت في الأصل داخلية أم دولية بواسطة التهديد باستعمال القوة وكل أعمال العنف التي قد توجه إلى المسافرين والملاحين والطائرة ومرافق الملاحية وطلبت من الدول أن تتخذ جميع التدابير المناسبة لردع تلك الأعمال أو منعها أو قمع ضمن اختصاصها وتأمين ملاحقة مرتكبيها ومعاقبتهم على نحو يتناسب وخطورة تلك الجرائم، أو القيام دون إخلال بما للدول من حقوق وما عليها من واجبات بتسليم الأشخاص الضالعين في ارتكاب الجرم، كما حث القرار الدول التي يتم تحويل مسار إحدى الطائرات المختطفة إلى إقليمها على ضرورة توفير الرعاية والدعم الكافيين لركاب تلك الطائرات وطاقم قيادتها، وذلك حتى يمكنهم مواصلة رحلتهم إلى وجهتهم الأصلية<sup>١٩</sup>.

وأخيرا أكد القرار ضرورة أن تمنح الدول مؤازرتها وتأييدها لإنجاح مساعي وجهود المنظمة الدولية للطيران المدني في سبيل وضع التدابير الفعالة لمقاومة التدخلات غير المشروعة في حركة الطيران المدني، ثم توالى القرارات الصادرة عن الجمعية العامة تحت مصطلح الإرهاب الدولي (٢٠).

١٨ ( د صلاح بكر الطيار، الإرهاب الدولي، مرجع سابق، ص ٣٤ .

١٩ ( د بن منشط اللحياني، أمن وسلامة الطائرات، مرجع سابق، ص ٩٨ .

( Bassiouni. M. Ch: A Policy Oriented Inquiry into the Different Forms and Manifestations of International Terrorism,2003, p23.)<sup>20</sup>

## المطلب الثاني

### التدابير الخاصة بأمن وسلامة الطيران المدني الدولي

يقصد بأمن الطيران بأنه " حماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع وذلك بمجموعة من الإجراءات والموارد البشرية والمادية " وقد جمعت القواعد المتعلقة بالتدابير الأمنية في الملحق السابع عشر باتفاقية شيكاغو تحت عنوان " الأمن حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع " .<sup>٢١</sup>

ويقصد بسلامة الطيران المدني بأنها " الحالة التي يتم فيها تخفيض المخاطر المرتبطة بأنشطة الطيران، التي تتعلق بتشغيل الطائرة أو تدعم تشغيلها بشكل مباشر، بحيث تتم السيطرة عليها عند مستوى مقبول " وتتسم سلامة الطيران المدني بطبيعة ديناميكية فنظير باستمرار أخطار ومخاطر تهدد السلامة، وما دامت المخاطر التي تهدد السلامة تحت قدر مناسب من السيطرة ، فيظل من الممكن إبقاء نظام الطيران سالما لذلك فإن السلامة صفة ديناميكية ملازمة لنظام الطيران يجب الالتزام بها لتخفيف المخاطر التي تهدد السلامة<sup>٢٢</sup>، ويكمن التطور في مجال سلامة الطيران المدني من خلال إتباع أربعة نهج: .

**الأول: النهج التقني:** وهو من بدايات القرن العشرين حتى أواخر الستينات، حيث كانت ثغرات السلامة تحدد بوصفها مرتبطة بالعوامل التقنية<sup>٢٣</sup>.

**الثاني: نهج العوامل البشرية:** وهو من بداية السبعينات حتى منتصف التسعينات، حيث كان الأداء البشري يذكر بوصفه عاملا متكررا في الحوادث، وفي بداية التسعينات بدأ التسليم بأن الأفراد يعملون في بيئة معقدة تشتمل على عوامل متعددة يمكن أن تؤثر في السلوك البشري<sup>٢٤</sup>.

( ٢١ ) د ( منشط للحياني، أمن وسلامة الطائرات، مرجع سابق، ص ٣٥ .

22 ) ICAO, (2018), "Safety Management Manual - Doc 9859", 4th Ed. ICAO, Montreal.

23) Hartley, Wesley, "Solo, but not Alone: Exploring the Communication Transactions Connecting Single-Pilot General Aviation Flight Operations to the Complex Socio-Technical Aviation System", Doctorate Thesis, Regent University,2020,p148 .

24) Wild, Graham, "A Review of Human Factors Causations in Commercial Air Transport Accidents and Incidents: From to 2000-2016", Progress in Aerospace Science Journal, Vol. 99, No.1, 2018, PP. 1-13.

تاريخ الزيارة ٢٠٢١/٨/١٠ [www.elsevier.com](http://www.elsevier.com) Available online at:

**الثالث: النهج التنظيمي:** وهو خلال منتصف تسعينات القرن العشرين، حيث بدأ النظر إلى السلامة من منظور شامل يتضمن العوامل التنظيمية بالإضافة إلى العوامل البشرية والعوامل الفنية.

**الرابع: النهج الكلي لإدارة السلامة** من بداية القرن الحادي والعشرين، حيث تبني العديد من الدول ومقدمي الخدمات النهج التي أتبعته في الماضي بشأن السلامة وتطورت وبلغت مستوى عالياً من النضج، وشرعوا بتنفيذ برامج السلامة الوطنية ونظم إدارة السلامة، وبدعوا يحصدون ثمارها، ومع ذلك، بقيت نظم السلامة حتى اليوم تركز على أداء السلامة الفردي والرقابة المحلية مع حد أدنى من الاهتمام بالسياق الأوسع لمنظومة الطيران الكلية<sup>٢٥</sup>.

والملاحظ أن المعايير والقواعد القياسية المتعلقة بالأمن وغيرها من أنشطة منظمة الطيران المدني الدولي في مجال الطيران تؤدي دوراً بالغ الأهمية وإذا علاقة مباشرة بمكافحة الإرهاب الدولي واستراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب، وتحديدًا فيما يتعلق بتحديث نظم ضوابط الحدود والجمارك منعا لسفر الإرهابيين، كما جاء في الملحق السابع عشر باتفاقية شيكاغو<sup>٢٦</sup>.

**أولاً: الملحق السابع عشر والتعديلات:** والملاحظ أنه عندما تحولت التهديدات التي تعرض لها الطيران المدني من الاختطاف إلى التخريب، أدخلت تغييرات إضافية على الملحق في عام ١٩٨٨ واشتملت على مواصفات من شأنها أن تساعد على المزيد من مكافحة التخريب، وبعض هذه التغييرات أدرجت في التعديل رقم (٧) للملحق واعتمدت في يونيو ١٩٨٩، وهي توضح القواعد القياسية الخاصة بالجمع بين الأمتعة والركاب منها، وتطبيق الضوابط الأمنية على خدمات البريد الممتاز التجاري، وتطبيق الضوابط على البضائع والبريد في حالات معينة<sup>٢٧</sup>.

ومن أهم تعديلات الملحق السابع عشر التعديل رقم (١٠) الذي يعالج التحديات التي تعرض لها الطيران المدني من جراء أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١، وفي ضوء تلك الأحداث وعملاً بالقرار الذي اتخذته الجمعية العمومية في الدورة الثالثة والثلاثون أعد فريق خبراء أمن الطيران هذا التعديل في نوفمبر ٢٠٠١ واعتمده المجلس في ديسمبر ٢٠٠١ وطبقت نصوصه لأول مرة على عمليات الطيران الداخلي وبالتعاون الدولي على تبادل المعلومات عن التهديدات وتطبيق مراقبة الجودة على المستوى الوطني وبمراقبة

---

25) Yu-Hem, Chang, "Human Risk Factors Associated with Pilots in Runway Excursions", Accident Analysis and Prevention Journal, Vol.60, No.1.2016, p 65

Available online at: [www.elsevier.com](http://www.elsevier.com) تاريخ الزيارة ١٠/٨/٢٠٢١

٢٦) د بدر عبد اللطيف الياقوت، تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار العمليات الإرهابية، مرجع سابق، ص ٢٢٨.

27) Dominique Antonini, Annex 17 standards Will be Primary Focus of forth coming System audit , Icao Journal , Vol 57 , No5 , 2002 , p11 .

المنافذ، وبالتدابير المتعلقة بالركاب وأمتعتهم المسجلة، ويوضع أفراد أمن على متن الطائرات وحماية مقصورة القيادة، وبالمشاركة في رموز الرحلات الجوية وما إليها من ترتيبات تعاونية، وبالعوامل البشرية وإدارة التصدي لأفعال التدخل غير المشروع وأوجب على كل دولة اعتباراً من ٢٠٠٦/١/١ أن تضع الإجراءات الكفيلة بالكشف على الأمتعة المقررة لن تنقل منها في مستودع الطائرة قبل تحميلها<sup>٢٨</sup>.

وهناك تعديل آخر للملحق السابع عشر، هو التعديل الذي اعتمده المجلس في ٢٠٠٥/١١/٣٠، حيث يتناول التعديل عدة مواضيع منها: نطاق تطبيق الملحق، وتعزيز أحكام برنامج مراقبة أمن الطيران المدني الوطني، وحراس الأمن على متن الطائرات، والطيران العالم والأعمال الجوية، ومفهوم النقطة الأمنية الواحدة للركاب والأمتعة ومفهوم تقوى المخاطر، وأمن عمليات الشحن الخالص والتعاريف<sup>٢٩</sup>.

#### ١ — تنظيم الملحق السابع عشر ومحتوياته: يحتوي ملحق منظمة الطيران المدني الدولي

للأمن الآن على قاعد قياسية وتوصية عملية، وينقسم إلى خمسة فصول هي: التعاريف، مبادئ عامة، التنظيم إجراءات الأمن الوقائية إدارة التعامل مع أفعال التدخل غير المشروع.

وما يهمننا هو إجراءات الأمن الوقائية والتعامل مع أفعال التدخل غير المشروع وهو ما سوف

نعرضه -

#### ٢ — إجراءات الأمن الوقائية: وتتمثل هذه الإجراءات في إجراءات مراقبة الدخول، وإجراءات

متعلقة بالطائرات، وإجراءات متعلقة بالركاب وأمتعتهم اليدوية، وإجراءات متعلقة بالأمتعة المنقولة في مستودع الطائرة، وإجراءات متعلقة بالبضائع والبريد والسلع الأخرى، وإجراءات متعلقة بفئات خاصة من الركاب والهدف منها هو حماية أمن الطيران المدني<sup>(٣٠)</sup>.

٢٨ ) كلفت الجمعية العمومية للإيكاو في هذه الفقرة من القرار المجلس والأمين العام للتصدي للتهديدات الجديدة والناشئة ضد الطيران المدني، والعمل على وجه الاستعجال، ومن بين عدة أمور باستعراض الملحق السابع عشر وملاحق الاتفاقية الأخرى ذات الصلة . انظر: قرارات الجمعية العمومية، القرار، إعلان بشأن إساءة استعمال الطائرات المدنية كأسلحة دمار وإشيان الأعمال الإرهابية الأخرى في الطيران المدني

<http://www.icao.org/cgi/goto.pl?icao/en/assemble/index.html>

٢٩ ) تضمنت التعديلات إضافة تعريفات لعبارة هي أفعال التدخل غير المشروع، الأشغال الجوية التفتيش الأمني للطائرات، التراخيص، عملية النقل الجوي التجاري، طيران الشركات، الراكب غير المنضبط، عملية الطيران العام، التدقيق الأمني، التفتيش الأمني، المسح الأمني، اختبار الأمن انظر السابع عشر الأمن، الطبعة الثامنة، أبريل، الفصل الأول (تعاريف) -

(٣٠) د. خيرى الحسينى مصطفى: التطورات الجديدة في قانون الطيران المدني العام بظهور مؤسسات النقل الجوى الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٨، ص ٣٠.

## ثانياً: التزامات الدولية لمواجهة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة

١- في حالة وجود معلومات بأن طائرة قد تتعرض لفعل غير مشروع: يجب أن توفر الدولة في مطاراتها أفراد مدربين ومؤهلين للاستعانة بهم وقت الحاجة، وفي حالة وجود بلاغ أو معلومات وكانت الطائرة على أرض المطار بأنها قد تتعرض لفعل غير مشروع فيجب على الدولة أن تتخذ الإجراءات اللازمة لحمايتها وتكفل تفتيش الطائرة للبحث عن أسلحة أو متفجرات، كذلك تتخذ تلك الترتيبات في المطارات لفحص ما قد يشتمه في كونه أجهزة لإبطال مفعولها أو التخلص منها إذا لزم الأمر، وإذا كانت الطائرة قد غادرت على الدولة التي لديها معلومات أن تقدم إخطاراً مسبقاً إلى سلطات المطار للدولة المعنية<sup>٣١</sup>.

٢- في حالة وقوع فعل من أفعال التدخل غير المشروع الطائرة أثناء وجودها على الأرض: فيجب على الدولة أن تتخذ الإجراءات الملائمة لتأمين سلامة الركاب وطاقم الطائرة إلى حين إمكانية مواصلة رحلتهم<sup>(٣٢)</sup>.

٣- في حالة وقوع فعل من أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرة في الجو: فيجب على كل دولة متعاقدة أن تقدم لها المساعدات الملاحية وخدمات الحركة الجوية وأن تأذن لها بالهبوط حسبما تمليه الظروف، وإذا هبطت في إقليمها تتخذ ما تراه من الإجراءات التي تضمن أن الطائرة سنظل محتجزة على الأرض ما لم تصبح مغادرتها ضرورة يملئها واجب حماية أرواح البشر<sup>(٣٣)</sup>. وعلى الدولة التي تهبط فيها الطائرة أن تخطر بواقعة الهبوط بأسرع وسيلة ممكنة دولة تسجيل الطائرة ودولة مشغل الطائرة وترسل جميع المعلومات إليهم وإلى منظمة الطيران المدني الدولي، وإلى كل دولة يكون مواطنوها احتجزوا كرهائن أو قتلوا أو أصيبوا، وإلى كل دولة يكون معروفاً أن لها مواطنين على متن الطائرة، وينبغي على الدول أن تتعاون مع بعضها البعض بغرض التصدي المشترك لأي من

31 ) <http://www.icao.int/Security/SFP/Pages/Annex17>.

(٣٢) د. رجب عبد المنعم متولي: الإرهاب الدولي واختطاف الطائرات، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٢٠، ص ٥٢.  
(٣٣) (Abeyratne, Ruwantissa I.R., Aviation Security: Legal and Regulatory Aspects, England: Ashgate Pub., 1998, p32)



أفعال التدخل غير المشروع والاستفادة من الدول التي لديها الخبرة عند اتخاذ التدابير الإطلاق سراح الركاب<sup>(٣٤)</sup>.

ويلزم أن نوضح أن هناك خطة عالمية لأمن الطيران، والسياسة الأمنية والإرشادات ذات الصلة بأمن وسلامة الطيران المدني وتشمل عملية تزويد المكاتب الإقليمية بمنتجات تحليلية معلومات مفصلة بشأن التقدم المحرز في تحقيق الأهداف الطموحة للخطة العالمية لأمن الطيران وأبرزت التحديات في عموم الأقاليم بشأن التنفيذ الناجح لجوانب الملحق السابع عشر.

**ثانياً: التدابير الدولية للحفاظ على أمن وسلامة الطيران المدني الدولي:** ويلزم أن نوضح أن هناك تدابير متعددة خاصة بأمن وسلامة والطيران المدني منها.

**١ — التدابير الخاصة بمراقبة حدود الملاحة الجوية:** قد اختلفت التهديدات على أمن الطيران وسلامة الحدود، وأضحى من اللازم أن تستكشف المطارات طرق ضمان سلامتها التشغيلية أمام التهديدات الجديدة والناشئة وبينما تتوفر سلطات قياسية لمراقبة الحدود في حالة قدوم المسافرين وتتفاوت ضوابط المراقبة عند المغادرة من بلد لآخر، وترغب مطارات كثيرة في تعزيز مستندات السفر الرقمية ولحلول الأخرى التي من شأنها معالجة مختلف التهديدات التي قد تحدث عبر بنيتها التحتية.

وللإيكاو دور مهم في تعزيز التقريب بين أنشطة أمن الحدود وأمن الطيران، وذلك من خلال نقل العناصر الخاصة بأمن الحدود من الملحق التاسع (التسهيلات) إلى الملحق السابع عشر (الأمن)، مما يضمن معالجة النطاق الكامل لتهديدات أمن المطارات على نحو شامل، فعلى سبيل المثال، يمكن لأمن الطيران وأمن الحدود الاستفادة من تدابير قبائل الاستخبارات والمعلومات حول التهديدات، وإعداد برامج تحليل السلوك، وتوفير التدريب لرفع مستوى الوعي، وتعزيز الثقافة الأمنية المتينة، وقد ينشأ تأزر أكبر من خلال تطبيق نظام الأمن القائم على المخاطر عقد تخلص إجراءات النفتيش الشخصي وتحديد هوية الركاب المغادرين، والاستخدام الأفضل لأمن المطارات العقارية حينما تكون هناك تحديات منطقة بالبنية التحتية، ومن الممكن أن يقوم فريق عمل الإيكاو المشترك المعني بأمن الطيران والحدود، إذا ما تشكل من خبراء من فريق التسهيلات وأمن الطيران، بدراسة تلك المفاهيم الناشئة.<sup>٣٥</sup>

**٢ — التدابير الخاصة بالعناصر البشرية:** وتكمن هذه التدابير من خلال عدة نقاط منها:

<sup>34</sup> (Bielinski, Eva Halina, The Role Of Law in the Suppression of Terrorism against International Civil Aviation, , McGill-University, 2008,p45.

<sup>٣٥</sup> ( منظمة الطيران المدني، ورقة عمل، الجمعية العامة، الدورة الأربعون، اللجنة التنفيذية، بند رقم ١٤ من جدول الأعمال، بعنوان " تعزيز الابتكار في مجال سياسة تنظيمية فعالة"، ومقدمة من المجلس الدولي للمطارات ACI.

١—توعية ثقافة تحديات الأمن في المطارات، وتنشيط القدرات: ففي عام ٢٠٢٠، أُعدت حلقتا عمل جديدتين، هما: ورشة عمل الإيكاو المتعلقة بالمخاطر الداخلية، والتي تجمع بين منهجية الإيكاو لإدارة مخاطر أمن الطيران مع التركيز على التخفيف من التهديد من الداخل، وحلقة عمل الإيكاو بشأن ترسيخ الثقافة الأمنية، والتي ستساعد الدول الأعضاء والمنظمات في بناء وإحلال ثقافة أمنية قوية، ولقد أكملت عملية تحديث شاملة ومراجعة شاملة لمواد تدريب أمن الطيران بالإيكاو من أجل أن تبين أحدث طبعات الملحق السابع عشر الأمن ودليل الإيكاو لأمن الطيران ولقد نظمت سبع دورات تدريبية لأمن الطيران وست حلقات عمل لأمن الطيران ودورة واحدة لترخيص معلمي أمن الطيران تابعة للإيكاو من خلال شبكة مراكز الإيكاو للتدريب على أمن الطيران، وهذا ما دعا إلى عقد ندوة بعنوان "أسبوع أمن الطيران لعام ٢٠٢٠ وإطلاق عام ثقافة الأمن لعام ٢٠٢١"<sup>٣٦</sup>.

٢— سلامة وحماية الطيران المدني من خلال تحسين كفاءة أداء الموارد البشرية: تتجم معظم الحوادث والوقائع في نظام الطيران المدني عن أداء النظام دون المستوى الأمثل، فمعظم حالات إخفاق مستويات السلامة تنتج عن قصور في تحقيق التفاعل الأمثل بين مختلف عناصر نظام الطيران والأفراد القائمين بتشغيل هذا النظام، والذين يمثلون خط الدفاع الأخير للمحافظة على سلامة الطيران، أي أن الأداء البشري الأقل من الأمثل يكمن وراء أغلبية حوادث ووقائع الطيران، ومن ثم فإن أي تقدم في أداء الموارد البشرية يمكن أن يؤثر في تعزيز سلامة الطيران المدني<sup>٣٧</sup>.

---

٣٦ ) اعتمدت ندوة أمن الطيران العالمية التابعة للإيكاو في عام ٢٠٢٠موضوع" ترسيخ ثقافة الأمن من خلال الربط بين النقاط". ثم شرع بعد ذلك في تنفيذ عام ثقافة الأمن في عام ٢٠٢١، وركزت الندوة على أهمية إذكاء الوعي الأمني في مجال الطيران، مع تبادل الخبراء لأفضل الممارسات من أجل استحداث ثقافة أمنية قوية وفعالة، إن أدوات وموارد أمن الطيران التابعة للإيكاو، بما فيها حزمة تمهيدية خاصة بثقافة الأمن تابعة للإيكاو، متوفرة، مجاناً، على موقع الإنترنت الخاص بالثقافة الأمنية التابع للإيكاو

37 ) Haryani, Hamzah, "Miscommunication in Pilot = Controller Interaction". The Southeast Asian Journal of English Language Studies". The Southeast Asian Journal of English Language Studies, Vol. 24. No. 4.2018, p199-213.

تاريخ الزيارة ٢٠٢١/٨/٥ Available online at: [www.elsevier.com](http://www.elsevier.com)

ويقصد بأداء الموارد البشرية: السلوك الذي يبذله الفرد في سبيل تحقيق أهداف المنظمة، حيث يركز أداء الموارد البشرية على السلوكيات الفردية أو العملية التي تؤدي إلى النتائج، ويتمثل الأداء البشري في القدرات والحدود البشرية التي لها تأثير على سلامة عمليات الطيران وأمنها وكفاءتها " ٣٨.

٣ \_\_\_\_\_ العمل على نشر الثقافة الأمنية بين العاملين في المطارات: حيث تعتبر الثقافة الأمنية إحدى الطرق التي يمكن من خلالها تعزيز الوعي الأمني لدى العاملين في شركات الطيران، نظرا لدورها الكبير في تغيير الصورة الذهنية للوضع الأمني في شركات الطيران المصري ، خاصة بعد أحداث ثورتي يناير ٢٠١١، يونيو ٢٠١٣ وما صاحبهما من اضطرابات أمنية وسياسية أثرت على مصر ٣٩.

ويعتبر تدعيم الوعي الأمني في المجتمع من المسائل الأمنية الضرورية لوقاية المجتمع من الانحراف والجريمة، خاصة في ظل التطور الكبير في مفهوم الأمن، وكذلك التطور الواضح في شكل وأنماط الجرائم التي تعاني منها المجتمعات الحديثة في ظل العولمة والانفتاح على العالم والتقدم العلمي والتكنولوجي والذي أفرز أنماطا وأشكالا جديدة من الجرائم التي تحتاج إلى مكافحتها عن طريق تعميق الوعي الأمني وإعداد برامج التوعية الوقائية لجمهور الرأي العام وبلورة رؤية واضحة المعالم لوضع استراتيجية أمنية محلية أو عربية تساهم في نشر الوعي الأمني للحد من الجريمة والانحراف ٤٠.

ويلحظ أن مهمة حفظ الأمن ليست مقتصرة على رجال الأمن وحدهم، بل منوطة بكل فرد من أفراد المجتمع دون استثناء، وهنا تظهر أهمية الثقافة الأمنية كجانب وقائي فعندما لا يترك المواطن الأشياء الثمينة على مرأى من أصحاب النفوس الضعيفة والمحرومين، وعندما يحتاط في حماية محل تجارته أو محل عمله، وعندما يشترك مع جيرانه في حراسة مكان إقامته، فإنه يقوم بعمل وقائي ينم عن إدراك قوي بالوعي الأمني، حيث أن أول خطوة للوقاية هي الوعي ٤١.

---

38 ) Guillem, Carlos, "The Relationship between Leadership Styles and Organizational Safety: A Quantitative Study of Certificated Airline Transport Pilots", Doctorate Thesis, North central University, 2019, p29.

٣٩ ( محمد زيدان الشربيني، أهمية تحقيق الثقافة الأمنية في تعزيز وضع الشركات: شركات الطيران المصرية كدراسة حالة، مجلة اقتصاد المال والأعمال، جامعة مدينة السادات، ١٤، مج ٣، ٢٠١٩، ص ٣٥٩ .

٤٠ ( عبد الرحمن بن إبراهيم الشاعر، الثقافة الأمنية المفهوم والواقع ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ط ١، ٢٠١٣، ص ١٦ .

٤١ ( د ممدوح عبد الحميد عبد المطلب، الحس الأمني من الغيبة إلى الواقعية ومن الخيال إلى العلمية، مركز بحوث الشرطة، الشارقة، الإمارات، ع ٢، مج ٣، ٢٠٠١، ص ١٤٥ .

وتعددت التعريفات الخاصة بالثقافة الأمنية، فعرفها بعض الفقه " بأنها إدراك الأفراد للمخاطر الأمنية والتدابير الوقائية التي تساعدهم على تحمل المسؤولية الأمنية واتخاذ الخطوات اللازمة لتحسين الظروف المحيطة بهم"<sup>١</sup>.

بينما عرفها البعض الآخر " بأنها القيم التربوية والمبادئ والأخلاق الرفيعة والمعارف العامة والمعلومات الأمنية السلوكية التي ينبغي على الفرد تعلمها حتى يستطيع التفاعل والتكيف مع ظروف حياته ويتغلب على المشكلات التي تواجهه بالفكر والوعي الأمني"<sup>٢</sup>.

وتهدف الثقافة الأمنية إلى الحد من زيادة الانحرافات والجرائم المختلفة التي تهدد الأفراد والمجتمع على حد سواء في النواحي النفسية والعضوية والاجتماعية والاقتصادية، وإنقاذ المجتمع من الخسائر البشرية والمادية المترتبة على الجرائم والمخالفات الأمنية بسبب عدم الوعي، وتصحيح المفاهيم التي اعتادها الناس فيما يتعلق بالقضايا الأمنية مثل نظرتهم السلبية تجاه الإجراءات التي تتخذ لحمايتهم وسلامتهم أو عدم تقدير المخاطر المترتبة على تقاعسهم في مجال كشف الجرائم والظواهر المهددة للأمنية واستقرارهم<sup>٣</sup>.

وتعمل الثقافة الأمنية على تحقيق الأمن الوقائي، فمهما يبذل من جهد أو وقت أو مال في سبيل حماية الإنسان والمجتمع من الأعمال المخلة بالأمن فإن النتائج المترتبة على الوقاية أفضل مثل تربية الفرد على مبدأ اتخاذ الاحتياطات الأمنية الواقية من الجريمة والانحراف وتربية الفرد على احترام الأنظمة والتقيّد بها وتربيته على الابتعاد عن البيئات الاجتماعية الدافعة للإخلال بالأمن<sup>٤</sup>.

كما تساعد في ضبط الجرائم والمخالفات الأمنية، حيث تعمل على تكوين وعي أمني ليكملوا جهودهم في ضبط كل ما يعكر صفو الأمن من مخالفات وجرائم ، وهذا الضبط يتطلب دقة المعلومات وصحتها

---

1 ) Schlienger, T; Teufel, S,Stephanie Teufel: (Analyzing Information Security Culture); Increasing Trust By An Appropriate Information Security Culture, international institute of management in telecommunications, University of Fribourg,2003, p 185.

٢ ) محمد بن سعيد محمد العمري، التربية الأمنية في المنهج الإسلامي أصولها ودورها في تكوين الوعي بالأمن الاجتماعي لدى الأجيال، رسالة دكتوراه ، كلية العلوم الاجتماعية ، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، السعودية ، ٢٠٠٩، ص ٣٢ .

٣ ) عبد الرحمن بن إبراهيم العمري، دور الثقافة الأمنية في الوقاية من الفكر المتطرف في المجتمع السعودي، رسالة ماجستير ماجستير في العدالة الجنائية ، قسم علم الاجتماع ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ٢٠١٤، ص ٦٥ .

٤ ) حمدان رمضان محمد، الإرهاب الدولي وتداعياته على الأمن والسلم العالمي "دراسة تحليلية من منظور اجتماعي"، مجلة أبحاث كلية التربية الأساسية، مج ١١، ع١، كلية الآداب، جامعة الموصل، العراق، ٢٠١١، ص ٤٦ .

وسرعة وصولها لتستطيع الأجهزة الأمنية سرعة ضبط المخالفات الأمنية والجرائم، وتكوين الثقافة الأمنية لدى العاملين في مجال الملاحة الجوية، من شأنه النهوض بشركات الطيران وتشجيع عمليات النقل الجوي سواء السياحي أو نقل البضائع<sup>١٠</sup>.

### ٣ \_\_\_\_\_ التدابير الخاصة من خلال مواكبة التقدم التكنولوجي: ويكون ذلك من خلال :

١ \_\_\_\_\_ اتخاذ كافة التدابير الأمنية الإلكترونية في مجال الطيران: لا يمكن لجهات معينة فردية في مجال الطيران حماية نفسها بنفسها من جميع التهديدات الحاسوبية التي تتعرض لها، وسيساعد تبادل المعلومات جميع الجهات المعنية في مجال الطيران على أن تكون مستعدة بشكل أفضل لمعالجة مجموعة أوسع من الوقائع المرتبطة بالشبكة الإلكترونية وزيادة قدرتها على التخفيف من مثل هذه الوقائع والحد من المخاطر، كما أن تبادل المعلومات بالشبكة الإلكترونية والتي تؤثر على سلامة العمليات سيغذى ثقافة الثقة بين الجهات المعنية في مجال الطيران مما يؤدي في نهاية المطاف إلى زيادة تحصين الشبكة الإلكترونية في منظومة الطيران والارتقاء بوعي جميع الجهات المعنية بالتهديدات الحاسوبية<sup>(٢)</sup>.

وعلى الرغم من وجود أدلة على عزم المنظمات الإرهابية على استخدام الإنترنت والوسائل الإلكترونية لارتكاب أعمال إرهابية في تعرض الطيران المدني للخطر، فإنه لم تقع حتى الآن أي هجمات إلكترونية توصف بأنها كارثية أو تهدد سلامة الطيران، غير أن التهديد المحتمل الذي تشكله مثل هذه الهجمات على الطيران المدني من خلال إدارة الحركة الجوية أو الطائرات أو نظم المطارات لا يزال يشكل مصدرا للقلق<sup>١١</sup>.

وقد طلب فريق حكومي في عام ٢٠١٧ وضع أجهزة إلكترونية على أعلى درجة من الدقة في شبكات النقل وجعلها في حالة تأهب بسبب وقوع موجة جديدة من الهجمات الإلكترونية، أصاب أحدها مطار دولية رئيسية وشبكة مترو العاصمة، وتسبب الهجوم في تأخير بعض الرحلات الجوية، وهذه الأحداث تذكره بأنه ينبغي الأوساط الطيران أن تظل يقظة وأن تحمي نظمها وبياناتها بأهمية في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من التدخل غير المشروع، وذلك على النحو المطلوب في القاعدة القياسية ٤-٩-١ الواردة في الملحق السابع عشر<sup>١٢</sup>.

كما يجب حث جميع الجهات المعنية على الاعتراف بأنه على الرغم من تزايد الاعتماد على تكنولوجيا المعلومات، فإن التدخل البشري يعد في الوقت نفسه أحد الأسباب الرئيسية للتهديدات الحاسوبية

(١) د. عبد الله الصعدي، الثقافة الأمنية ودورها في التنمية، مجلة الفكر الشرطي، ع٤، الشارقة، الإمارات، ٢٠٠١، ص ٩٨  
(٢) ( JUNG, SANG YOOL, A Legal Analysis of Aviation Security under the International Legal Regime, Published Heritage Branch,2005.p3

وخط الدفاع الأول ضدها، وينبغي تدريب موظفي العمليات على جميع المستويات على تمييز السمات العامة للتهديدات الحاسوبية والإبلاغ عن الاشتباه بأي تهديد أو واقعة في المجال الإلكتروني<sup>١٠</sup> وصدرت الطبعة الأولى من خطة عمل الأمن الإلكتروني في عام ٢٠٢٠، وتهدف إلى دعم الدول والجهات المعنية في تنفيذ استراتيجية الأمن الإلكتروني للطيران، واستمرت الأعمال في عام ٢٠٢٠ بشأن دراسة الجدوى بشأن الآلية الخاصة بالأمن الإلكتروني في الإيكاو، ويتمثل الغرض الرئيسي لدراسة الجدوى في تحديد أفضل الحلول القابلة للتطبيق الخاصة بمواصلة أعمال الإيكاو في مجال الأمن الإلكتروني، والتحديد السليم لتحديات واحتياجات الإيكاو ودولها الأعضاء في هذا الميدان، وبغية دعم إعداد الدراسة المذكورة، فقد أنشئ فريق عمل مصغر يتكون من ممثلي الدول بالمجلس وأعضاء لجنة الملاحاة الجوية من أجل المضي في النظر في الأعمال المعنية وعرضها على المجلس من أجل مواصلة المداولات واتخاذ القرارات بشأنها، ويشمل مفهوم إطار الثقة وسياساته وإجراءاته قيد الإعداد بواسطة مجموعة دراسة إطار الثقة العمل بشأن إدارة الهوية الرقمية والمتطلبات القائمة على الأداء لتبادل وتخزين المعلومات في تطبيقات الشبكة الإلكترونية.

**٢ — البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران :** فوفقاً لنهج الرصد المستمر أثناء عام ٢٠٢٠، أجرى البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر ثلاث عمليات تدقيق في الموقع قبل ٢٠٢٠/٣/١٣، فضلاً عن بعثة تحقق واحدة لتقييم تسوية شواغل بارزة في مجال الأمن، وكذلك أجريت خلال السنة أربع عمليات تدقيق قائمة على الوثائق<sup>٢</sup>.

**٣ — تطوير نظام الإبلاغ عن الحوادث الأمنية الخاصة بالطيران:** فخلال الدورة الثلاثين للجنة أمن الطيران المنعقدة في مايو ٢٠١٩، دعت أمانة الإيكاو، والاياتا، والإمارات العربية المتحدة، ووفود أخرى أوراق عمل مختلفة تؤكد الحاجة إلى تطوير نظام منسق للإبلاغ عن الأحداث الأمنية، سهل الاستخدام وشامل والذي يمكن استخدامه من قبل جميع أصحاب المصلحة في جميع الدول، ويعتبر التعرف على الحوادث الأمنية والأعمال التحضيرية والإبلاغ عنها بشكل عملي وفي الوقت المناسب من قبل جميع موظفي جميع الكيانات في بيئة الطيران المدني أمراً ضرورياً للكشف عن نقاط الضعف المحتملة في

---

١ ( منظمة الطيران المدني، ورقة عمل، المؤتمر الثالث عشر للملاحاة الجوية ، مونتريال ، كندا من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨ ) ، اللجنة (أ) ، بند رقم ٥ من جدول الأعمال، بعنوان " تحصين الشبكة الإلكترونية "، ومقدمة من الأمانة العامة

٢ ( ويمكن الاطلاع على النسخة الأخيرة من تحليل البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر لكتيب نتائج التدقيق (الطبعة التاسعة) تحت قسم "تحاليل التدقيق" بالموقع الإلكتروني المأمون للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران. وحتى ٢٠٢٠/١٢/٣١، وقّعت ١٧٩ دولة على مذكرة التفاهم المتعلقة بالبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر.

مرحلتها المبكرة ، وتم إبراز مشاركة المعلومات حول التهديدات والمخاطر ونقاط الضعف في قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم ٢٣٠٩ لسنة ٢٠١٦، وكذلك في الملحق السابع عشر المعيار ٣-١-٤ ( التعديل رقم ١٦ )، وهو ضروري لإجراء تقييمات فعالة للمخاطر الأمنية التي أجراها المشغلون .

٤- إنشاء فريق فرعي خاص بالإبلاغ عن حوادث أمن الطيران: وقد تم إنشاء الفريق الفرعي المعني بالإبلاغ عن حوادث أمن الطيران التابع لفرقة العمل المعنية ببيانات سلامة الطيران والإبلاغ عن الحوادث الأمنية للطيران، برئاسة الإمارات العربية المتحدة، من أجل زيادة مساعدة أمانة الإيكاو في تصميم وتطوير آلية للإبلاغ عن الحوادث الأمنية، كأداة توعوية، لاستخدامها من قبل الدول والصناعة ومن شأن مستودع الإنترنت الذي طورته الأمانة العامة للدول التي لديها آليات الإبلاغ الحالية عن الحوادث أن يسهم بشكل أكبر في أفضل الممارسات لكي تنظر فيه المجموعة الفرعية التابعة لفريق العمل، وشاركت دولة الإمارات العربية المتحدة أنظمة الإبلاغ الخاصة بها وفقاً لذلك .

٤- التدابير الخاصة والتطورات الحديثة على الساحة الدولية: ويظهر ذلك من خلال

١- انتشار فيروس كورونا: لقد أدى التوزيع على نطاق واسع لبيان الإيكاو بشأن سياق المخاطر العالمية في مجال أمن الطيران والاستعراض المحدث للتهديدات والمخاطر التي تهدد الطيران المدني، والذي يتضمن تحليلاً لواقع أزمة فيروس كورونا على أمن الطيران المدني، حسبما نُشر في سبتمبر ٢٠٢٠، قد أدى إلى تحسن كبير في فهم منهجية المخاطر والتهديدات والتدابير المضادة القابلة للتطبيق، فضلاً عن اعتماد نهج ابتكاريه بشأن التخفيف من وطأة المخاطر، ولقد انعقد، افتراضياً، الاجتماع الحادي والثلاثون لفريق خبراء أمن الطيران في الفترة من ١٤ إلى ١٧/١٢/٢٠٢٠ .<sup>٢</sup>

٢- نقل البضائع الخطرة: فالطروود التي تحتوى على بضائع خطيرة قد يحدث تفاعل خطر يجب عدم وضعها على الطائرة متلاصقة أو في وضع يسمح بتفاعل بينها في حالة حدوث تسرب ، كما

---

١ ) منظمة الطيران المدني، ورقة عمل، الجمعية العامة، الدورة الأربعون، اللجنة التنفيذية، بند رقم ١٢ من جدول الأعمال، بعنوان " النهج المتكامل لإدارة المخاطر — ثقافة الأمن ""، ومقدمة من الأرجنتين وقطر وسويسرا والإمارات العربية المتحدة واتحاد النقل الجوي الدولي " LATA".

٢ ) دممدوح عبد الحميد عبد المطلب، التحديات الأمنية التي تواجه المنافذ الحدودية لانتشار فيروس كورونا(COVID-19) : قطاع أمن المطارات نموذجاً، بحث منشور في المجلة العربية للدراسات الأمنية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠٢٠، ص ٣٢٤ .

يجب ترتيب طرود المواد المشعة على متن الطائرة بحيث تكون مفصولة عن الأشخاص والحيوانات الحية والأفلام غير المحمضة وفقا لأحكام التعليمات الفنية ١٠.

## المبحث الثاني

### جهود منظمة الطيران المدني المصري في مواجهة الإرهاب الجوي

#### تمهيد وتقسيم

لقد كان لمنظمة الطيران المدني دور عظيم في مواجهة الإرهاب الجوي وذلك من اتخاذها للعديد من التدابير الخاصة بأمن وسلامة الطيران المدني ، كما أنها وضعت برنامج امني يعمل على الحد من الجريمة الإرهابية التي تقع داخل نطاق المطارات ، بل والعمل على اكتشافها قبل ارتكابها، وذلك من خلال استخدام الأجهزة الإلكترونية الحديثة بالإضافة إلى التعاون الدولي في تبادل المعلومات الأمنية وغيرها من الإجراءات المتبعة في الكشف على الجريمة الإرهابية داخل المطارات أو على متن الطائرات، وبهذا سوف نقوم بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين على النحو الآتي:

المطلب الأول : التدابير الخاصة بسلامة وامن الطيران المدني المصري

المطلب الثاني: برنامج أمن المطار الصادر من سلطة الطيران المدني المصري

---

١ ) منظمة الطيران المدني، ورقة عمل، فريق خبراء البضائع الخطرة ، الاجتماع السادس والعشرون ، مونتريال من ١٦ إلى ٢٧/١٠/٢٠١٥ بند رقم ١ من جدول الأعمال " إعداد مقترحات عند الاقتضاء بتعديلات على الملحق الثامن عشر " النقل الآمن للبضائع الخطرة جوا ، مقدمة من الأمانة العامة.



## المطلب الأول

### التدابير الخاصة بسلامة وأمن الطيران المدني المصري

أولاً: دور الشرطة المصرية في حماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع

لمواجهة الإرهاب يجب أن تتعاون جميع أجهزة الدولة وذلك لوضع آلية لمواجهة الجماعات المتطرفة والإرهابية، ويقع العبء على أجهزة الأمن وخاصة الشرطة لمواجهة ذلك الخطر، ويقصد بأفعال التدخل غير المشروع كما بينا هي أفعال أو محاولات أفعال تعرض سلامة الطيران المدني والنقل الجوي للخطر مثل :

١- الاستيلاء غير المشروع على الطائرات

٢- تدمير الطائرة العاملة في الخدمة

٣- اخذ رهائن على متن الطائرات أو في المطارات

٤- الدخول عنوة إلى متن طائرة أو مطار أو تجهيزات الطيران

- ٥ — إدخال سلاح أو جهاز خطر أو مادة خطيرة على متن طائرة أو في المطار بنية استعمالها لأغراض إجرامية
- ٦ — استخدام طائرة عاملة في الخدمة بغرض إحداث الوفاة أو الإصابة الجسدية أو الضرر الجسيم للممتلكات أو البيئة
- ٧ — توصيل معلومات كاذبة من شأنها أن تعرض للخطر سلامة الطائرة وهي في حالة طيران أو وهي واقفة على الأرض، أو سلامة الركاب أو الطاقم أو العاملين في الخدمات الأرضية أو الجمهور في المطار أو مباني تجهيزات الطيران المدني .
- ٨ — أي أفعال أخرى لم ترد ضمن ما سبق تؤثر على أمن وسلامة الطيران المدني .<sup>١</sup>
- ١ — منعة الشرطة التابعة لوزارة الداخلية مسؤولة عن القيام بالإجراءات واتخاذ التدابير اللازمة لحماية الطيران المدني في مصر من أفعال التدخل غير المشروع، كما أن الإدارة العامة لشرطة ميناء القاهرة الجوي التابعة لوزارة الداخلية مسؤولة عن تأمين مطار القاهرة الدولي، ومصصلحة أمن الموانئ مسؤولة عن تأمين مطارات الجمهورية الدولية والوطنية وفق الآتي:
- ١ — منع وكشف الجرائم التي تمس مرافق الطيران المدني سواء داخل أو خارج المطارات .
- ٢ — التحقيق في حالات الإخلال بالأمن في الانتهاك له .
- ٣ — المراقبة الدورية لكافة المواقع وتسيير الدوريات اللازمة لتأمين المطارات مراقبة الركاب الوافدين والمغادرين لاكتشاف الأشخاص الذين يمثلون تهديدا لأمن الطيران وإجراء الكشف الأمني عليهم وعلى أمتعتهم
- ٤ — إعداد الخطط الاحتياطية وخطط الطوارئ مع السلطات المختصة وسلطة أمن المطار لمواجهة أي أعمال قد تعرض أمن وسلامة الطيران المدني للخطر
- ٥ — تنظيم استجابة مسلحة سريعة في حالة الحوادث الجسيمة في المطارات العاملة بجمهورية مصر العربية
- ٦ — تدريب أفراد الشرطة الملثمين على أساليب أمن الطيران والإجراءات العناية لعملياتهم .
- ٧ — الإبلاغ عن وقائع السلوكيات الإجرامية ومصادرة البنود المحظورة والإبلاغ عن أي خطر مثل محاولة الدخول بدون تصريح للمناطق الأمنية المقيدة .
- ٨ — التخلص من أي جهاز متفجر .

( ١ ) سلطة الطيران المدني المصري، الجزء ١٠٧ / ٧ تعريفات ، أمن المطارات ، ص ٧

٩ \_\_\_\_\_ إجراء تفتيش الركاب والحقائب والطرود المشحونة باستخدام أفراد مدربين ومؤهلين ومرخصين وعلى دراية كافية بالقوانين والتشريعات المصرية المتعلقة بأمن الطيران المدني باستخدام أجهزة ومعدات أمنية مرخصة .

١٠ \_\_\_\_\_ إجراء التفتيش اليدوي العشوائي لنسبة من الركاب وحقائبهم وأمتعتهم المحمولة بنسبة ٢٠ % كحد أدنى طبقا لمتطلبات البرنامج الوطني لأمن الطيران .

١١ \_\_\_\_\_ التحكم في المداخل والمخارج الخاصة بالمطارات وتأمين الأسوار المحيطة بالمطارات .  
١٢ \_\_\_\_\_ تعيين الحراسات المسلحة على الطائرات الراضة في مواقعها بهدف تأمينها وحمايتها، والتعامل مع حالات التدخل غير المشروع في الطيران المدني سواء المشتبه فيها أو الفعلية بتوفير قوة مسلحة ومدربة وجاهزة للتدخل الفوري فور اكتشاف أيه محاولة لاختراق النظام الأمني بالمطارات المصرية وفق الآراء الواردة في خطة الطوارئ للمطارات .

١٣ \_\_\_\_\_ أجهزة الشرطة بكل مطار هي المسؤولة عن إجراء كافة التحريات الشخصية على جميع العاملين بالمطارات والزائرين<sup>٢٠</sup>

ويلزم ان نوضح أيضا دور الشرطة المصرية في التصدي للتهديدات الأمنية التي تعرض امن وسلامة الطيران المدني للخطر وذلك من خلال بيان لمهام لجنة امن المطار، ولجنة تقييم التهديدات الأمنية، وكيفية تقييم الشرطة لهذه التهديدات<sup>٣</sup> .

١ \_\_\_\_\_ **لجنة أمن الطيران:** ويجب على كل مشغل مطار إنشاء وتشكيل لجنة للأمن في كل مطار يخدم الطيران المدني وتكون مهمتها:

(أ) بغرض تقديم المشورة بشأن تطوير وتنسيق وتأكيد فاعلية الإجراءات والتدابير الأمنية في المطار لمنع أفعال التدخل غير المشروع لتحقيق التنسيق والفاعلية والتطوير التدابير والإجراءات الأمنية بالمطارات .

ب ( يجب أن يتم توضيح معلومات عن لجنة أمن المطار وتتمثل في تكوينها وصلاحياتها وتفاصيل تشغيلها بما في ذلك عند الاجتماعات السنوية وضرورة إعداد محاضر الجلسات وتوزيعها وموافاة سلطة الطيران المدني بصورة من محضر الاجتماع ويجب أن تجتمع لجنة أمن المطار بالوتيرة المناسبة مرة كل شهر أو كلما دعت الضرورة لذلك .

٢ ( سلطة الطيران المدني المصري، الجزء ١٠٧ / ٩/د ، أمن المطارات ، ص٢٤

٣ ( د٠ إيهاب سيد العمادي، دور الشرطة في حماية امن الطيران المدني، مطابع كلية الشرطة، القاهرة، ٢٠١١، ص ٤٥

ج ) بشكل لجنة أمن المطار طبقا لما جاء بدليل أمن الطيران الصادر عن منظمة الطيران المدني الدولي وبما يتماشى مع ظروف كل مطار .

د ) ترفع هذه اللجان تقريرها وتوصياتها السلطة الطيران المدني المصري شهريا

ه ) تحفظ تقارير اللجنة مرتبة وموقعة من جميع الأعضاء في أماكن آمنة لمدة ١٨٠ يوما علي

الأقل

وتتمتع لجنة أمن المطار بصلاحيات عديدة منها: ضمان كفاية تدابير وإجراءات الأمن السارية لمواجهة الأخطار ووضعها تحت المراجعة المستمرة في ضوء الأوضاع العادية وفي أثناء فترات تشديد الإجراءات الأمنية وحالات الطوارئ، ونشر الوعي الأمني بين موظفي المطار، واستعراض التهديدات السائدة التي تواجه أمن المطارات، والتنسيق بين الجهات فيما يتعلق بتنفيذ برنامج أمن المطار .

٢ ————— لجنة تقييم لتهديدات الأمانة: يجب على كل مطار يخدم الطيران المدني إنشاء وتشكيل لجنة لتقييم التهديدات وإدارة المخاطر مكونة من الجهات المعنية والمشاركة في لجنة أمن المطار، كما يجب على كل مشغل مطار أن يضمن انعقاد لجنة تقييم التهديدات بصورة منتظمة لدراسة وتقييم المخاطر وانعكاس تلك الدراسة على الإجراءات الأمنية بكل مطار طبقا لمستوي التهديد سواء لرحلة معينة أو لشركة أو للطيران المدني بصفة عامة على أن لا تقل تلك الاجتماعات عن أربع اجتماعات سنوية أو كلما دعت الضرورة لذلك<sup>٤</sup> .

حيث تحظى عملية تأمين المطارات بأهمية بالغة باعتبارها الخط الأول لمكافحة جرائم اختطاف الطائرات، ولا شك أن عملية تأمين المطارات إن هي إلا منظومة متكاملة تتميز بشراكة العديد من الهيئات والأجهزة، فلا يكون الدور الأمني هو الدور الوحيد والمؤثر والمؤدي لنجاحها، وتتعدد الآراء والاتجاهات نحو تعريف التهديد الأمني<sup>(٥)</sup>.

ويظهر التهديد الأمني في أنه كل واقعة أو فعل أو أمر يؤدي التخطيط له أو تنفيذه إلى تهديد حالة الأمن العام للمجتمع أو الإخلال به في أي من مجالاته المختلفة بشكل يؤدي إلى المساس في النهاية بالنظام

٤ ) د محمد زيدان الشربيني، أهمية تحقيق الثقافة الأمنية في تعزيز وضع الشركات: شركات الطيران المصرية كدراسة حالة، بحث منشور في مجلة اقتصاد المال والأعمال، جامعة السادات، مج ٣، ع ١٤، ٢٠١٩، ص ٣٦٩

(٥) د.شريف محمد غنام: قانون الطيران المدني وفقا لأحكام القانون المصري واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، ط٣، دار الإسلام للطباعة والنشر، القاهرة، ٢٠٠٦/٢٠٠٧، ص ٦١.

العام، ومن ثم يتطلب ضرورة مواجهته لحماية ذلك النظام بمدلولاته مختلفة مع ضرورة تكاتف جهود العديد من الجهات الأمنية وغير الأمنية لإمكان مواجهته بحكمة وخبرة<sup>٦</sup>.

الرأي الذي نرجحه بشأن تعريف التهديد الأمني : بأنه الشعور بالخوف مع توقع حدوث الضرر سواء على المستوى الفردي أو الجماعي نتيجة متغيرات خارجية لا يمكن التحكم فيها والسيطرة عليها .

٢ ————— تشكيل لجنة تقييم لتهديدات الأمنية : تتشكل عناصر لجنة تقييم التهديدات الأمنية للطيران المدني من مدير المطار، مقدمي خدمات الملاحة الجوية، مشغلي الطائرات، هيئة الأمن القومي، سلطات الشرطة، وكالات الاستخبارات، القوات المسلحة، سلطات الجوازات والهجرة ، الهيئات الأخرى ذات العلاقة، على أن يتم إرسال محضر اجتماع لجنة تقييم التهديد بعد انعقادها مباشرة إلى سلطة الطيران المدني .

٣ ————— عمل لجنة تقييم لتهديدات الأمنية : وتهدف الإجراءات التي تتخذ لمنع وقوع جريمة اختطاف الطيران إلى حسن توظيف كافة العمليات الإدارية من قدرات وإمكانية مادية وبشرية للوصول إلى أفضل الطرق لحل المشكلة الأمنية المعقدة، وتلك الإجراءات مصدرها علم إدارة الأزمات وهي حسن الاستعانة بنتائج علم الإدارة والعلوم الأخرى لمواجهة الأزمة التي يتعرض لها فريق الطيران .

وبهذا فيجب التنبؤ بالأحداث الهامة ووضع الخطط لمواجهتها وفقا لعلم إدارة الأزمات، وتقوم الشرطة بالتخطيط الأمني لمواجهة أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني، ويعني ذلك السعي لمنع وصول الراكب الذي ينوي القيام بأي فعل من أفعال التدخل غير المشروع إلى الطائرة وبحيازته ما يمكنه من إتمام جريمته أو قيام من يهدف إلى التخريب العمدي للمطارات ووسائل الملاحة الجوية من تنفيذ مخططة الإجرامي<sup>٧</sup>، ويتم التقييم من خلال مرحلتين:٠

أ ————— المرحلة الأولى: تقييم التهديد من خلال منهج مُعين ومُتبع : حيث يتم إعداد منهج بشأن تقييم التهديدات يحمل مزايا متعددة الاستخدام، إذ يحتوي على التنوع في تقييم التهديدات للنقل الجوي والمطارات والدولة، ويعتمد على نهج التحليل الكمي، وهو يوفر إجراء موثوق به للتعرف على التهديد الذي يساعد خبراء الأمن على توزيع الأموال على أحسن وجه والحصول على الأجهزة والقوى البشرية وفقا لمفهوم إدارة الحظر الجوي .

٦ ( د عفاف محمد سليمان البجوحى، دراسة تحليلية مقارنة لتأمين الطيران المدني في مصر ، بحث منشور في مجلة البحوث التجارية المعاصرة، جامعة سوهاج، مج ١٢، ٢٤، ١٩٩٨ ، ص ٣٧ .

٧ ( د احمد إبراهيم نصر، التهديد كعنصر من عناصر الأزمة الأمنية وأساليب مواجهته، رسالة دكتوراه، كلية الدراسات العليا، أكاديمية الشرطة المصرية، ٢٠٠٤، ص ٣٢٢ .

ويجب قبل إجراء التقييم أن تحدد معايير التهديد ومناطق الضعف ثم يتبع ذلك إعداد أدوات المساعدة في عملية التقييم، وتسمى مصفوفة مناطق الضعف وهي تصف جماعة يحتمل قيامها بارتكاب أعمال إجرامية، كذلك مصفوفة فئات تهديد أمن الطيران فهي تحدد وتقيم التهديد الموجه لهدف مثل المطار أو يقيم ناقة جوي، وتعتمد على ست فئات للتهديد ويمكن إضافة عوامل أخرى وتشتمل هذه الفئات على وجود جماعة يحتمل أن ترتكب عملا إجرامية، سوابق أعمال إجرامية ضد الطيران الصراعات داخل الدولة، الأزمات الاقتصادية، حجم الرحلات الجوية، الرحلات الخطرة "٠

**ب — المرحلة الثانية: إدارة الخطر :** فبعد انتهاء تقييم التهديدات يتم من خلال النتائج التي تم التوصل إليها إدارة الخطر باتخاذ إجراءات زائدة لحماية الجمهور وأمن المطار ومنها زيادة عدد الأفراد المسلحين وإظهار وجودهم داخل مبنى الركاب وحوله وزيادة عدد أفراد الأمن السريين، زيادة عدد فرق الكلاب البوليسية وتخفيض عدد نقاط الدخول للمطار، وإجراء تفتيش عشوائي للدخول للمبنى، وأيضا إجراء تفتيش عشوائي للمركبات على الطرق الموصلة لمباني المطار، ومنع وقوف المركبات بالقرب من المطار، وإلغاء أو تقييد استخدام مخازن الأمتعة العمومية، إزالة صناديق القمامة وغيرها من الحاويات التي قد تخفي متفجرات، واستخدام الدوائر التلفزيونية لزيادة مراقبة المناطق العامة في المطار، لصق أغشية مقاومة للكسر على الألواح الزجاجية في المناطق العامة في المبنى ، فصل عمليات إصدار التذاكر عن عمليات التسجيل في حالة الناقلين الجويين المستهدفين بصفة خاصة من منطقة التسجيل الرئيسية التي تستخدمها شركات الطيران في استخدام تقنيات التسجيل المشتركة لتقليل إمكانية التعرف على هوية الركاب المسافرين على شبكات طيران معرضة لخطر اعلى <sup>٨</sup>.

وقد أصبحت الجرائم الإرهابية تعتمد في الوقت الحالي على التكنولوجيا والتقدم العلمي، ولذلك أصبح على جهاز الشرطة ضرورة التطوير والتحديث لأجهزتها وذلك بإعداد وتأهيل رجال الشرطة لمواكبة ذلك التطور الذي يستخدمه الإرهابيون <sup>٩</sup>.

**ثانيا : الواجبات والمسئوليات الأمنية للجهات ذات العلاقة بأمن الطيران في مصر**

**١ — المسئوليات التي تقع على إدارة المطارات المصرية:** فيقع على عاتق إدارة المطار التي

تخدم الطيران المدني بجمهورية مصر العربية المسئوليات الآتية:٠

---

٨ ( د عمر أحمد المصطفى حياتي، الآليات الأمنية للتعامل مع سقوط الطائرات في إدارة الكوارث، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ٢٠١٩، ص ١١٢ .

٩ ( د حسن توفيق إبراهيم، الأمن في عالم متغير، دراسة في أهم قضايا والمشكلات الأمنية العالمية الراهنة، مجلة الفكر الشرطي، الشارقة، ٤٤، ١٩٩٧، ص ٣٦٨ .

١ \_\_\_\_\_ إعداد وتنفيذ وتحديث برنامج مكتوب لأمن المطار بحيث يحتوي علي تفاصيل التدابير الأمنية القائمة بالمطار مثل التدابير المتعلقة بمراقبة الدخول والكشف الأمني على الركاب والكشف الأمني على الأمتعة اليدوية والأمتعة المسجلة والضوابط الأمنية للبضائع والبريد والتموين وأي بضائع أخرى مغادرة أو ترانزيت أو محولة على رحلات جوية للركاب من المطار، وبما يشمل جميع المرافق القائمة بالمطار وقرى البضائع وخدمات الموانئ والوقود والمساعدات الملاحية داخل وخارج المطار وكذلك وضع هيكل تنظيمي لإدارة المطار وإدارة أمن الطيران المدني بما في ذلك توزيع المهام والمسؤوليات عن التدابير الأمنية ويجب أن يكون برنامج أمن المطار بمثابة وثيقة التنسيق لجميع ضوابط الأمن على مستوى المطار، وان يوضح واجبات ومسؤوليات جميع الجهات القائمة بتنفيذ الضوابط الأمنية في المطار، وما يساعدهم على القيام بأعمالهم والخدمات المتصلة بها بما يضمن سلامة التشغيل والأداء مع مراعاة عدم التداخل بين الجهات وبعضها لعدم إساءة الفهم وتضارب الاختصاصات بما يحقق فاعلية البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني<sup>١٠</sup>

٢ \_\_\_\_\_ وضع وتنفيذ وتحديث سيناريوهات مجابهة أفعال التدخل غير المشروع بخطط الطوارئ بالمطارات واختبارها بصفة منتظمة ودورية كما ورد بالجزء الرابع.

٣ \_\_\_\_\_ تجهيز أو استكمال الوثائق الأمنية المكتملة لبرنامج أمن المطار وخطط الطوارئ بالمطار. تنسيق التعاون / الخرائط / عقود المستأجرين/ الخ ) وتقديم نسخة مكتوبة من الأجزاء الملائمة من برنامج أمن المطار إلي مشغلي الطائرات والطيران العام وممارسي الأعمال الجوية وجميع الجهات المعنية بأمن الطيران المدني.

٤ \_\_\_\_\_ إجراء عمليات التدقيق المنتظمة والمنسقة لأمن الطيران لتقييم فعالية تدابير الأمن بالمطار.

٥ \_\_\_\_\_ التأكد بقدر الإمكان من أن التدابير الأمنية بالمطار لن تؤدي لاضطراب أو إعاقة حركة المطار.و الشحن أو البريد أو الطائرات.

٦ \_\_\_\_\_ يجب تعيين إدارة لأمن الطيران بالمطار بعد الرجوع لسلطة الطيران المدني لتكون تلك الإدارة مسؤولة عن متابعة تنفيذ جميع البرامج والخطط والتدابير الأمنية المتعلقة بأمن الطيران المدني بالمطار.

---

١٠) د. فاطمة إبراهيم احمد نوبي، اثر كفاءة أداء الموارد البشرية على سلامة الطيران المدني بالتطبيق على قطاع الطيران

المدني المصري، ع٢، مج١٢، ٢٠٢١، ص ١٣٦ .

٧\_\_\_\_\_ يجب تعيين مدير لأمن الطيران بالمطار متفرغ لمتابعة تنفيذ مهام ومسئوليات إدارة أمن الطيران.

٨\_\_\_\_\_ يجب أن يكون مدير أمن الطيران قد تدرب علي النحو الوافي وفقا لأحكام البرنامج الوطني للتدريب في مجال أمن الطيران المدني وبرنامج أمن المطار وأن يتمتع بالسلطة الضرورية لتنفيذ المسئوليات التي أسندتها إليه إدارة المطار.

٩\_\_\_\_\_ إنشاء لجنة لأمن الطيران ولجنة لتقييم التهديدات بالمطار تكون مهمة كل منها إعداد وتنسيق إجراءات وتدابير الأمن بالمطار وتحديد مستوي التهديدات.

١٠\_\_\_\_\_ التأكد من إدماج احتياجات أمن الطيران في تصميم وإنشاء المرافق الجديدة والتغيرات في المرافق القائمة بالمطار وذلك بالتنسيق مع السلطة المختصة بأمن الطيران ( سلطة الطيران المدني المصري)

١١\_\_\_\_\_ القيام بالتنسيق اللازم مع القيادة العسكرية بالمطارات المشتركة مع القوات المسلحة بخصوص الإجراءات والتدابير الأمنية المتعلقة بأمن الطيران المدني وذلك بالتنسيق مع سلطة الطيران المدني المصري.

١٢\_\_\_\_\_ القيام بتطبيق التدابير الرامية إلى الحماية من أفعال التدخل الغير مشروع على العمليات الداخلية إلى الحد الممكن عمليا وذلك على أساس تقييم للمخاطر الأمنية.

١٣\_\_\_\_\_ تخصيص مناطق لوقوف الطيران العام بعيدا عن مناطق وقوف طائرات النقل التجاري وذلك للحيلولة دون استعمال تلك الطائرات من جانب معندي كوسيلة للالتفاف على إجراءات المراقبة الأمنية بالمطار.

١٤\_\_\_\_\_ وضع نظام محدد لمراقبة الطيران العام.

١٥\_\_\_\_\_ تحديد ممرات سير طائرات الطيران العام حتى مناطق وقوف تلك الطائرات ويجب اختيار هذه الممرات بحيث تكون منفصلة عن ممرات سير طائرات النقل الجوي التجاري ومناطق وقوفها إذا أمكن ذلك.

١٦\_\_\_\_\_ تعيين نقاط تفتيش أمنية على ممرات سير الطائرات أو في ساحات وقوفها في المطارات التي لا يمكن تخصيص منطقة وقوف منفصلة فيها.

٢٠\_\_\_\_\_ يجب مفتشي أمن الطيران بسلطة الطيران المدني المصري باعتبارها السلطة المختصة عن أمن الطيران المدني بجمهورية مصر العربية من التفتيش والمراقبة على جميع الإجراءات



والتدابير المتخذة لتأمين سلامة الطيران والاطلاع عليها أو أخذ نسخ من السجلات المتعلقة بهذه الإجراءات والتدابير.

١٨ ————— يجب علي إدارة المطار أن تكفل أن موظفي جميع الهيئات المعنية بتنفيذ مختلف جوانب برنامج أمن المطار أو المسئولة عنه وكل من يصرح له بالدخول بدون حراسة إلي منطقة التحركات المراقبة يتلقون بانتظام التدريب علي الوعي الأمني.

١٩ ————— يجب علي إدارة المطار أن تكفل تنسيق التدابير الأمنية في المنطقة المفتوحة للجمهور بين الإدارات والوكالات المختصة وغيرها من المؤسسات العاملة بالمطار وسائر الكيانات وان تحدد المسؤوليات الملائمة في برنامج أمن المطار.

٢٠ ————— يجب علي إدارة المطار مطالبة مشغلي الطائرات الوطنية / العربية / الأجنبية (ومقدمي خدمات الملاحة الجوية - الخدمات الأرضية - المستأجرين.... الخ) بتقديم نسخة من برنامج الأمن الخاص بها لإدارة المطار<sup>١١</sup>.

ويجب علي كل مشغل مطار يخدم الرحلات الدولية أو المحلية أن ينشئ إدارة مختصة بأمن الطيران المدني تقوم بوضع ومتابعة تنفيذ التدابير الأمنية لمنع أفعال التدخل غير المشروع في هذه المطارات وتقوم إدارة أمن الطيران بالمطار بالمتابعة والإشراف علي تنفيذ برنامج أمن المطار وفقا لمتطلبات البرامج الوطنية المصرية لأمن الطيران ( البرنامج الوطني المصري لأمن الطيران البرنامج الوطني للتدريب في مجال أمن الطيران — البرنامج الوطني المصري لمراقبة جودة أمن الطيران )

كما يجب علي مشغلي المطارات والجهات المعنية بالتشريع المصري لأمن الطيران الجزء ١٠٧ الخاص بأمن مشغلي المطارات الالتزام بإخضاع الأشخاص الذين ينفذون ضوابط الأمن للتحريات الشخصية وإجراءات الاختبار.

ويجب أيضا إخضاع جميع الموظفين أو الموظفين المحتملين لأي جهة معنية بتنفيذ تدابير أمن الطيران للتحريات الشخصية والتحريات المتكررة ويجب أن تشمل هذه التحريات الوقوف علي أي مشاركة في مجموعات يشتبه في قيامها بأنشطة إرهابية أو متعاطف معها وأيضا التحقق من هويات المرشحين وخبراتهم السابقة ومن بينها أي سوابق جنائية ويجب إجراء التحريات الشخصية بصفة متكررة كلما استدعى الأمر أن يقوم الموظفون بتجديد بطاقات الهوية التي تخولهم دخول المطارات .

---

( ١١ ) سلطة الطيران المدني المصري، الجزء ١٠٧، أمن المطارات، الجزء ١٠٧ / ٩/ المضمون، الجزء الأول/ الواجبات والمسئوليات الأمنية للجهات ذات العلاقة بأمن الطيران، ٢٠١٨، ص ١٧ .

ثالثاً: سلطة التفتيش في المطار: يجب على مشغلي المطارات لمفتشي أمن الطيران بسلطة الطيران المدني المصري من حين لآخر وفي أي وقت أو أي مكان أن يقوم بالمهام الآتية:

أ) التفتيشات الأمنية - الاختبارات الأمنية - التدقيقات الأمنية - المسحات الأمنية - التحقيقات الأمنية وذلك للتأكد من الامتثال لما ورد ببرنامج أمن مشغلي المطارات والبرنامج الوطني المصري لأمن الطيران والبرنامج الوطني لمراقبة جودة أمن الطيران.

ب) الاطلاع علي كافة الوثائق والبرامج والسجلات ذات العلاقة بأمن الطيران.

ج) الدخول إلي المناطق الأمنية المقيدة أو منطقة العمليات الجوية والصعود إلي الطائرة وذلك بدون وسائل تحقيق الشخصية المعتمدة من المطار أو مشغل الطائرة وذلك للتفتيش أو اختبار التطبيق أو كذلك لأداء واجباتهم حسب توجيه سلطه الطيران المدني المصري ولكن فقط الدخول يكون باستخدام وسائل تحقيق شخصيه صادرة عن سلطة الطيران المدني المصري.

د) استخدام تجهيزات التصوير والمعاينة وجميع الوسائل التي تحقق أغراض التفتيش<sup>١٢</sup>.

## المطلب الثاني

### برنامج أمن المطار الصادر من سلطة الطيران المدني المصري

---

١٢) سلطة الطيران المدني المصري، الجزء ١٠٧، أمن المطارات، الجزء ١٠٧/ ١٥/المضمون، الجزء الأول/ سلطة التفتيش، مرجع سابق، ص ١٧ .

لا يجوز لمشغل المطار أن يشغل مطار خاضع لذلك الجزء دون أن ينفذ برنامجاً للأمن من شأنه:  
أ ) أن يضمن سلامة الأفراد وممتلكات المسافرين بالنقل الجوي في مواجهة أفعال التدخل الغير مشروع والعنف الإجرامي، والقرصنة الجوية واستخدام الأسلحة المميّنة والخطرة والمتفجرات متن الطائرة.

ب ) أن يكون ذلك البرنامج مكتوباً وموقعاً بواسطة مشغل المطار أو أي شخص تم توكيله من قبل مشغل المطار.

ج ) أن يكون معتمداً من سلطة الطيران المدني المصري

د ) يجب على مشغل المطار أن يقوم بالاحتفاظ بنسخة من برنامج الأمن وأن يقدم نسخة أخرى إلى سلطة الطيران المدني المصري عند طلبها.

هـ ) يجب على كل مشغل مطار في حالة القيام بتنفيذ أو تطوير برنامج الأمن أن يتأكد من أن البرنامج يحتوي على التدابير الأمنية التي تم تحديدها بغرض الحماية من أفعال التدخل غير المشروع وأن هذه التدابير يتم تطبيقها أيضاً على الرحلات الداخلية.

و ) يجب على إدارة المطار في حال وجود أي تعديلات (إنشائية -هيكلية-ميكانيكية ) إخطار السلطة المختصة بها للمراجعة والاعتماد.

ز ) يجب على إدارة المطار تفعيل برنامج مراقبة جودة أمن الطيران وذلك من خلال إجراء عمليات (التدقيق الأمني- التفتيش - المسوحات -الاختبارات) وذلك للتأكد من تنفيذ الضوابط والإجراءات الأمنية التي وردت ببرنامج امن المطار ومعالجة أي قصور أن وجدت<sup>١٣</sup> .

أولاً: الغرض من البرنامج: يجب أن يتضمن هذا الجزء بيانات واضحة بأهداف برنامج أمن المطار والتي تشمل على سبيل المثال:

١\_\_\_\_\_ توثيق كيفية الامتثال لمتطلبات التشريعات الوطنية والبرنامج الوطني لأمن الطيران المدني.

٢\_\_\_\_\_ تحديد المسؤوليات المتعلقة بأمن المطار لمختلف الجهات المعنية.

٣\_\_\_\_\_ وصف الترتيبات التنظيمية لإدارة أمن المطار.

٤\_\_\_\_\_ وصف الطرق والإجراءات المتعلقة بأمن المطار واللازمة لحماية عمليات المطار.

٥\_\_\_\_\_ وصف خطط الطوارئ والإجراءات ذات الصلة بأمن الطيران.

١٣ ) سلطة الطيران المدني المصري، الجزء ١٠٧، أمن المطارات، الجزء ١٠٧/ ٢١ متطلبات عامة، مرجع سابق، ص٣٢

٦ ——— تحديد الحد الأدنى من القواعد القياسية.

٧ ——— استعراض وتحديث البرنامج لضمان استمرار فاعليته<sup>١٤</sup>.

**ثانياً: تدابير أمن المطار:** يجب أن يصف هذا القسم تصميم وتطبيق تدابير الأمن بالمطار ويتمثل في ثلاث دوائر وهي الدائرة الخارجية ( المنطقة المفتوحة للجمهور والتدابير الأمنية المتصلة بها ) وتمثل الدائرة الثانية الحدود بين منطقة التحركات المراقبة والمنطقة المفتوحة للجمهور أو المنطقة المقيدة وتدابير الأمن المصممة لمنع الدخول الغير مصرح به ويشمل ذلك تحديد منطقة التحركات المراقبة والحواجز الأمنية المادية مثل البوابات والأسوار وأجهزة الكشف وأجهزة المراقبة مراقبة الدخول للمناطق المقيدة لجعل دخولها مسموحاً للأشخاص والمركبات، والدائرة الداخلية تمثل المنطقة المقيدة أمنياً والتي تحظى بأكبر قدر من الحماية<sup>١٥</sup>.

١ ——— أمن المنطقة المفتوحة للجمهور: وعادة ما تشمل على سبيل المثال:

أ ——— ترتيبات للحد من مخاطر استخدام المركبات التي تحتوى على أجهزة متفجرة

ب ——— ترتيبات لحماية مناطق نزول وصعود الركاب وواجهات المحطات وحفظ الأمن وعدم ترك السيارات بدون ركاب

ج ——— المراقبة والقيام بالدوريات في المناطق العامة التابعة لمحطات الركاب .

د ——— إجراءات حماية تذاكر السفر وبطاقات الصعود إلى الطائرات وبطاقات الأمتعة

و الوثائق الأخرى

ه ——— ترتيبات حول مرافق تسجيل الركاب لحماية المسافرين على الرحلات التي

تعتبر ذات مخاطر عالية .

و ——— الإعلانات العامة لنشر الوعي الأمني .

٢ ——— **تعين منطقة التحركات المراقبة:** حماية منطقة التحركات المراقبة والمنطقة

المفتوحة للجمهور ومراقبة الدخول إليها يجب تحديد منطقة التحركات المراقبة وقصر الدخول إلى هذه المنطقة على الأشخاص المصرح لهم بذلك<sup>١٦</sup>.

١٤ ) سلطة الطيران المدني المصري، الجزء ١٠٧، أمن المطارات، الجزء ١٠٧/ ٢٣/ المضمون، الجزء الأول/ الغرض من البرنامج، مرجع سابق، ص ٣٢ .

١٥ ) سلطة الطيران المدني المصري، الجزء ١٠٧، أمن المطارات، الجزء ١٠٧/ ٢٣/ ١/ المضمون، الجزء الثالث/ تدابير أمن المطار، مرجع سابق، ص ٣٥ .

١٦ ) سلطة الطيران المدني المصري، الجزء ١٠٧، أمن المطارات، الجزء ١٠٧/ ٢٣/ ٢/ المضمون، الجزء الثالث/ امن المنطقة المفتوحة للجمهور، مرجع سابق، ص ٣٦ .

٣ ——— محيط الأمان: يجب أن يصف محيط الأمان منطقة التحركات المراقبة والمنطقة المفتوحة للجمهور الآتي: سور محيط الأمان أو الأشكال الأخرى لمحيط الأمان، الإضاءة، لافتات التحذير، المراقبة بالدوائر التلفزيونية المغلقة ، الكشف عن التسلل، ويجب إيلاء اهتمام خاص للمناطق التالية، أحزمة سير الأمتعة في منطقة تسجيل الركاب وقاعة الأمتعة ، وكذلك وصف عام لكيفية منع الدخول غير المصرح به عبر هذه الطرق .

٤ ——— مراقبة الدخول: يجب وصف إجراءات مراقبة الدخول لشخص والبضائع والمركبات ومضاهاة الشخص مع التصريح الذي يحمله والتأكد من أن التصريح صالح من حيث المكان المراد الدخول إليه، وكذلك يجب التحقق من تصريح دخول المركبات إلى منطقة التحركات المراقبة وأن السائق يحمل هو نفسه تصريحاً بدخول هذه المنطقة .

وإذا كان لا يوجد أفراد عند نقطة الدخول، مثل باب أمني أو باب دوار ، يلغي تقديم وصف لكيفية استيفاء متطلبات مراقبة الدخول، فعلى سبيل المثال، قد تنطوي العمليات على التحقق من السمات البيولوجية للشخص ومن التصريح الصادر بالدخول بالمقارنة مع المعلومات الواردة في قاعدة بيانات تصاريح المشتغلين بالمطار ، وينبغي أن يصف هذا القسم أيضاً عملية التحقق من تصريح دخول مركبة معينة إلى منطقة التحركات المراقبة وأن السائق يحمل هو نفسه تصريحاً بدخول هذه المنطقة .

٥ ——— الدوريات ومراكز الحراسة الثابتة: يجب وصف أنواع الدوريات سواء أكانت بالمركبات أو مترجلة ومراكز الحراسة الثابتة المستخدمة، ويجب حفظ سجلات نشاط الدوريات ومراكز الحركة الثابتة وفقاً لمتطلبات السلطة المختصة .

٦ ——— حماية المنطقة الأمنية المقيدة : يجب تحديد المنطقة الأمنية المقيدة وكذلك وصف المناطق الموجودة داخل منطقة التحركات المراقبة والأنشطة التي تجري داخل المنطقة المقيدة أمنية والتي تشمل ما يلي: منطقتي مغادرة الركاب الواقعة بين نقاط الكشف الأمني والطائرة، ساحة وقوف الطائرات، مناطق تجميع الأمتعة، أماكن تخزين البضائع، مراكز البريد مباني تموين منطقة التحركات المراقبة، أماكن تنظيف الطائرات<sup>١٧</sup> .

والمنطقة الأمنية المقيدة يمكن أن تشمل مناطق رئيسية أخرى مثل : مرافق الحركة الجوية ومركز عمليات الطوارئ ومرافق كبار الزوار ومناطق معالجة شؤون الركاب الأخرى الموجودة داخل منطقة التحركات المراقبة

---

١٧ ) سلطة الطيران المدني المصري، الجزء ١٠٧، أمن المطارات، الجزء ١٠٧/ ٩/٢٣/ المضمون، الجزء الثالث/ حماية المنطقة الأمنية المقيدة، مرجع سابق، ص ٣٧ .

٧ — مراقبة الدخول إلى المناطق الأمنية المقيدة : بما أن المناطق الأمنية المقيدة منحصرة في أجزاء من منطقة التحركات المراقبة عادة ما تتخذ تدابير إضافية المراقبة الدخول لمنع الأفراد غير المصرح لهم بالدخول للمنطقة الأمنية المقيدة وإذا كان الكشف الأمني للأشخاص والأشياء التي بحوزتهم أو عمليات تفتيش المركبات مطلوبة عند دخول المنطقة الأمنية المقيدة فيجب وصف أماكن وطرق إجراء الكشف الأمني .

ويتم تكليف جهة من قبل مشغل المطار بتحمل مسؤولية الحفاظ على سلامة المنطقة الأمنية المقيدة ويجب وصف كيفية الحفاظ على السلامة من خلال توليفة من التدابير والمراقبة مثل: الحواجز ونقاط التفتيش والحراسات الثابتة والدوريات<sup>١٨</sup> .

٨ — مراقبة الأسلحة والأسلحة النارية : يجب وصف الأنظمة والسياسات الوطنية المتعلقة بنقل الأسلحة والأسلحة النارية على متن الطائرة والتي يحملها الأشخاص في المطار وعادة ما يكون مثل هذا النقل مقتصر على تلك الفئات من الأشخاص الذين يحتاجون أن يكونوا مسلحين لأغراض عملهم الرسمي ويتم بإذن خاص من الحكومة ونقل أي أسلحة أو أسلحة نارية في مقصورة الطائرة يتعين أن يوافق عليه مسبقا من مشغل الطائرة وقائد الطائرة .

ويجب وصف السياسات والإجراءات المتعلقة بحمل الأسلحة والأسلحة النارية من قبل الأشخاص المصرح لهم بحملها عبر نقاط الكشف الأمني على الركاب .

٩ — الكشف الأمني على حقائب المستودع : هناك إجراءات يجب أن يوفر المعلومات العامة فيما يتعلق بعملية الكشف الأمني التي عادة ما تتضمن ما يلي، المكان الذي يجرى فيه الكشف الأمني الأولي والكشف النهائي، عملية وإجراءات الكشف الأمني على حقائب المستودع الناشئة مثلا خلال تسجيل الركاب الأولي في محطة الركاب والمسجلة في وقت تسجيل الركاب أو المصفوفة على سير جهاز الكشف الأمني على الأمتعة<sup>١٩</sup> .

أما من ناحية المعدات المستخدمة في الكشف الأمني على حقائب المستودع ، فيجب أن يتضمن وصفا عاما للمعدات المستخدمة في الكشف الأمني على حقائب المستودع وهذا الوصف يشمل أنواع وطراز وحدات التصوير بالأشعة السينية وأجهزة كشف المتفجرات أو أجهزة كشف آثار المتفجرات أو أجهزة

---

١٨ ( د صلاح بكر الطيار، الإرهاب الدولي، مرجع سابق، ص ٢٣ .

١٩ ( د عباسة الطاهر، التعاون الدولي لمكافحة جريمة الإرهاب الدولي، رسالة دكتوراه ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ،

جامعة وهران ، الجزائر، ٢٠١٠ ، ص ٩٨ .

كشف بخار المتفجرات المستخدمة والمعلومات الحساسة المتعلقة بالمعايرة وفحوصات الخدمة التشغيلية والصيانة لمثل هذه المعدات يمكن أن تدرج في إجراءات التشغيل القياسية<sup>٢٠</sup>.

**ثالثًا: خطة الطوارئ " إدارة التعامل مع أفعال التدخل غير المشروع "**: يجب أن يستند هذا القسم على أحكام التخطيط للطوارئ ويجب لهذا القسم أن يشير إلى خطة طوارئ المطار التي يجوز إما إدراجها على هيئة مرفق لبرنامج امن المطار وإما أن تظل وثيقة قائمة ذاتها .

#### ١ — من ناحية الوقاية من فعل العمل غير المشروع

أ ————— يجب على مشغلي المطارات عندما تكون هناك معلومات موثوق بها بأن طائرة ما قد تتعرض لفعل من أفعال التدخل غير المشروع أن تضع الإجراءات لحماية الطائرة إذا كانت لا تزال على الأرض وأن تقدم إخطاراً مسبقاً قدر الإمكان بوصول هذا الطائرة إلى سلطات المطار وخدمات الحركة الجوية المختصة في الدول المعنية إذا كانت الطائرة غادرت وأن تبلغ سلطة الطيران المدني بهذه المعلومات إذا كانت المعلومات قد وردت إلي المطار أو مشغل الطائرة وتقوم سلطة الطيران المدني بتنفيذ الإجراءات السابقة إذا كانت المعلومات قد وردت إلى سلطة الطيران المدني .

ب ————— يجب علي مشغلي المطارات عندما تكون هناك معلومات موثوق بها بأن طائرة ما قد تتعرض لفعل من أفعال التدخل غير المشروع أن تقوم بتفتيش الطائرة للبحث عن أي أسلحة أو متفجرات أو أجهزة أو بنود أو مواد خطرة أخرى مخبأة .

ج ————— يجب على مشغلي المطارات توفير موظفين مرخص لهم ومدربين تدريبية كافية للاستعانة بهم بصورة فورية بهدف التعامل مع حالات التدخل غير المشروع في الطيران المدني سواء المشتبه فيها أو الفعلية.

د ————— يجب علي مشغلي المطارات إعداد خطط الطوارئ وإتاحة الموارد الحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع ويجب اختيار خطط الطوارئ بصفة منتظمة ويجب تقديم خطة طوارئ إلى سلطة الطيران المدني المصري للمراجعة والاعتماد بعد التأكد من أن جميع المعلومات والبيانات المدرجة بخطط الطوارئ محدثة وأن الأشخاص المخصصين قد أخطروا بأي تغيير<sup>٢١</sup>.

---

٢٠ ) د حسام الدين محمد أحمد، حق الدولة في الأمن الخارجى ومدى الحماية الجنائية المقررة، رسالة دكتوراة، جامعة القاهرة، ١٩٨٤، ص ٤٧ .

٢١ ) سلطة الطيران المدني المصري، الجزء ١٠٧، أمن المطارات، الجزء ١٠٧ / ٧١ الوقاية، الجزء الرابع/ إدارة التعامل مع أفعال التدخل غير المشروع ، خطة الطوارئ، مرجع سابق، ص ٥٩ .

٢ ————— التصدي لأفعال التدخل غير المشروع: يجب على مشغلي المطارات اتخاذ الإجراءات الملائمة لتأمين سلامة الركاب وطاقم أي طائرة واقعة تحت فعل من أفعال التدخل غير المشروع في أثناء وجودها على الأرض داخل جمهورية مصر العربية وخارجها إلى حين إمكان مواصلة الرحلة .

كما يجب على مشغلي المطارات عند وقوع فعل من أفعال التدخل غير المشروع أن يخطر بأسرع وسيلة ممكنة دولة تسجيل الطائرة ودولة مشغلي الطائرة ( سلطة الطيران المدني المصري ) وأن يقوم بإرسال جميع المعلومات الأخرى ذات الصلة بالأمر بأسرع وسيلة ممكنة إلى جميع الجهات التالية : سلطة الطيران المدني المصري، كل دولة يكون مواطنوها قتلوا أو أصيبوا، كل دولة يكون مواطنوها قد احتجزوا كرهائن كل دولة يكون معروفًا أن لها مواطنين على متن الطائرة ٢٢ .

ويجب على مشغلي المطارات الالتزام بتقديم التقرير الأولى عن فعل التدخل غير المشروع إلى سلطة الطيران المدني المصري بأسرع وسيلة ممكنة من لحظة وقوع الحادث أو الواقعة. يشمل كافة البيانات والمعلومات ذات العلاقة بالحادث أو الواقعة كاملة ( رقم الرحلة، خط سير الرحلة، طاقم الرحلة، تفاصيل الحادث أو الواقعة، الإجراءات المبدئي المتخذ ) .

وتقوم سلطة الطيران المدني المصري بإبلاغ منظمة الطيران المدني الدولي ( ICAO ) بالتقرير الأولي الخاص بأحد أفعال التدخل غير المشروع في غضون ثلاثون يوما من تاريخ وقوع الحادث أو الواقعة ٢٣ .

٣ ————— بخصوص النشرات والتوجهات الأمنية: يجب على مشغلي المطارات والكيانات الأخرى ذات العلاقة بأمن الطيران الالتزام بتفعيل النشرات والتوجهات الأمنية الخاصة بأفعال التدخل غير المشروع والتهديدات الموجهة للطيران المدني ومرافقه الواردة من سلطة الطيران المدني والجهات ذات العلاقة بتنفيذ مهام أمن الطيران .

كما يجب على مشغلي المطارات الالتزام بموافاة سلطة الطيران المدني المصري بما تم اتخاذه من إجراءات وتدابير لتفعيل النشرات والتوجهات الأمنية من واجبات ومسئوليات ومعلوماتية ونشر لكل المستويات فور استلامها ٢٤ .

---

٢٢ ) د عباسة الطاهر، التعاون الدولي لمكافحة جريمة الإرهاب الدولي، مرجع سابق، ص ١٠١ .  
٢٣ ) سلطة الطيران المدني المصري، الجزء ١٠٧، أمن المطارات، الجزء ١٠٧ / ٧٣ التصدي لأفعال التدخل غير المشروع ، الجزء الرابع/ إدارة التعامل مع أفعال التدخل غير المشروع ، خطة الطوارئ، مرجع سابق، ص ٥٩ .  
٢٤ ) سلطة الطيران المدني المصري، الجزء ١٠٧، أمن المطارات، الجزء ١٠٧ / ٧٥ النشرات والتوجهات الأمنية، الجزء الرابع/ إدارة التعامل مع أفعال التدخل غير المشروع ، خطة الطوارئ، مرجع سابق، ص ٦٠ .



٤\_\_\_\_\_ العمل على إعداد خطط الطوارئ ( أفعال التدخل غير المشروع ): فيجب على كل مشغلو المطارات إعداد وتنفيذ خطط للطوارئ وإتاحة الموارد لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، ويجب اختبار خطط الطوارئ بصفة منتظمة من خلال القيام بعمل نوعين من التمارين في المطار التمرين الكامل، والتمرين الجزئي

أ\_\_\_\_\_ التمرين الكامل على الطوارئ في المطار: يكون على التصرف في الطوارئ بتواتر لا يتجاوز مرة كل سنتين، ويكون الغرض منه هو التأكد من مدي كفاية الخطة لمختلف أنواع الطوارئ.

ب \_\_\_\_\_ التمرين الجزئي على الطوارئ في المطار: خلال السنة التي لا يجري فيها التمرين الكامل، وذلك لسد الثغرات التي وجدت عند القيام بالتمرين الكامل، ويكون الغرض منه فهو التأكد من مدي حسن تصرف الجهات المشاركة وكفاية مكونات الخطة مثل نظم الاتصالات .

كما يجب أن تشمل خطط الطوارئ ما يلي: ١\_\_\_\_\_ التأكد من أن جميع المعلومات المدرجة في الخطة محدثة سنوية وأن الأشخاص المعنيين بتنفيذها قد أخطروا بأى تغيير وقد نالوا التدريب الكافي .

٢\_\_\_\_\_ أن يكلف مشغلو المطارات بالتدريب على تلك الخطة أو مساراتها كما جاء بالبرنامج الأمني لمشغلي المطارات .

٣\_\_\_\_\_ أن تكفل الخطة التدابير والإجراءات الواجب اتخاذها حيال تعرض طائرة لفاعل من أفعال التدخل غير المشروع في الأرض أو في الجو،

٤\_\_\_\_\_ أن يتم إجراء تمارين منتظمة لإجراء خطة طوارئ المطار .

٥\_\_\_\_\_ أن يتم استعراض نتائج ما عقب التمرين إلى جانبك الإجراءات التصحيحية وإجراءات المتابعة لتلقي الملاحظات .

ويجب على مشغلي المطارات توفير موارد الدعم لتحقيق تواجد مركز إدارة الأزمات، تواجد مناطق ومعدات احتواء معنية بالتخلص من المتفجرات، مواقع منعزلة للوقوف للطائرات يتم تفتيشها قبل دخول طائرة واقعة تحت فعل من أفعال التدخل الغير مشروع إليها، توفير الموارد البشرية والمادية لإجراء التدريب على سيناريوهات الطوارئ<sup>٢٥</sup> .

٥\_\_\_\_\_ كيفية التعامل في حالة وقوع فعل غير مشروع " إدارة الحدث" :

---

٢٥ ) سلطة الطيران المدني المصري، الجزء ١٠٧، أمن المطارات، الجزء ١٠٧/ ٧٧ خطط الطوارئ( أفعال التدخل غير المشروع)، الجزء الرابع/ إدارة التعامل مع أفعال التدخل غير المشروع، خطة الطوارئ، مرجع سابق، ص ٦١ .

أ\_\_\_\_\_ في حالة وقوع حدث أو واقعة أمنية : فإنه يجب أن يتم إخطار سلطة الطيران المدني المصري بكل المعلومات الخاصة بذلك الحدث وكيفية إدارته ويجب على مشغل المطار أن يطبق كل التعليمات الأمنية المتعلقة بالحدث ، كما يجب على كل مشغل المطار أن يضع إجراءات لتقييم التهديد باستخدام القنابل أو التهديد بالتخريب أو القرصنة الجوية وأي عمليات للتدخل غير المشروع .

ب \_\_\_\_\_ في حالة وجود تهديد بفعل من أفعال التدخل غير المشروع : فإنه يجب على كل مشغل مطار أن :

- ١\_\_\_\_\_ يقيم التهديد بما يتلاءم مع برنامجه الأمني .
  - ٢\_\_\_\_\_ تحديد الإجراءات المبدئية كما هو محدد في خطة الطوارئ .
  - ٣\_\_\_\_\_ الإخطار الفوري إلى سلطة الطيران المدني المصري .
  - ٤\_\_\_\_\_ تطوير إجراءات الاستجابة إلى الطوارئ الخاصة بحوادث التهديد
  - ٥\_\_\_\_\_ يجب على كل مشغل مطار أن يقدم تقييم لطائرة تعرضت لفعل من أفعال التدخل الغير مشروع (الاحتجاز ) وأن يكون مشتملا على شروط المساعدات الملاحية وخدمات الحركة الجوية وأي تصريح ضروري بالهبوط .
  - ٦\_\_\_\_\_ التأكد من أن كل الأطراف المشاركين على علم بمسؤولياتهم وأن كل الإجراءات الحالية يتم مراجعتها مرة كل ١٢ شهر على الأقل<sup>٢٦</sup> .
- ومن خلال بيان الجهود الدولية التي تقوم بها الدول من أجل الحد من ظاهرة الإرهاب الجوي، وحماية الطيران المدني الا أن الفقه القانوني اختلف حول بيان أهمية هذه التدابير والجهود الضرورية في الاعفاء من المسؤولية عن حوادث الإرهاب الدولي

الرأى الأول: صاحب الاتجاه المضيق وبناء عليه تعتبر التدابير الضرورية هي التدابير التي يجب على الناقل الجوي اتخاذها من أجل منع حدوث الأضرار الناشئة عن حوادث الإرهاب الجوي، بمعنى أنها التدابير التي من شأن اتخاذها والقيام بها منع حدوث اعتداءات الإرهاب فى المجال الجوى، وبهذا يجب على الناقل الجوي لنفي المسؤولية عن حوادث الإرهاب الجوي أن يثبت هو وتابعوه اتخاذهم كل التدابير الضرورية، أو إثبات استحالة اتخاذهم لها، ومن ثم يؤدي الاعتماد على هذا الاتجاه الفقهي إلى نتيجة هي

---

٢٦ ) سلطة الطيران المدني المصري، الجزء ١٠٧، أمن المطارات، الجزء ١٠٧/ ٤/٣١/ إدارة الحدث، الجزء الرابع/ إدارة التعامل مع أفعال التدخل غير المشروع، خطة الطوارئ، مرجع سابق، ص ٦١ .

أنه لا يكون أمام الناقل الجوي إلا سبب واحد لنفي المسؤولية وهو إثبات استحالة اتخاذ التدابير الضرورية<sup>٢٧</sup>.

**الرأى الثانى: حول بيان ماهية التدابير الضرورية:** أصحاب الاتجاه الموسع ، ومن ثم يجب تفسير هذه التدابير الضرورية على نحو يتفق وهذه الطبيعة، وقد انتقد بعض الفقه هذا الاتجاه الفقهي وذلك لعدم إمكانية تنفي مسؤولية الناقل الجوي إلا بإثبات السبب الأجنبي وهو ما يخالف نص المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩ من أن هناك وسيلتين للإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، ويستطيع الناقل وفقا لهذا الرأى دفع المسؤولية عنه متى أثبت إن الطائرة كانت صالحة للملاحة الجوية ومزودة بكافة الأجهزة الضرورية والخرائط، وكانت دائما محلا لكشف فني دقيق متواصل وصيانة كاملة، ومزودة بالوقود الكافي لإتمام الرحلة الجوية وقت الإقلاع، وتم الإقلاع بعد التأكد من حالة الجو وتنبؤاته والاطمئنان إلى أنها لا تشكل خطراً على الملاحة الجوية، وإن أفراد طاقم الطائرة حائزون على الإجازات والأهلية المطلوبة بموجب القوانين واللوائح، ويخضع تقدير اتخاذ التدابير اللازمة لقاضي الموضوع، ويدخل في عناصر هذا التقدير نوع الطائرة والظروف الجغرافية للرحلة الجوية ومدى كفاءة أجهزة الإنقاذ وطبيعة البضاعة المنقولة وحالتها<sup>٢٨</sup>.

**الرأى الثالث: حول بيان ماهية التدابير الضرورية:** ذهب جانب من الفقه إلى تفسير مفهوم التدابير الضرورية " التى يجب على الناقل الجوى اتخاذها تفسير حرفيا، اشترط أن يقوم الناقل الجوى بإثبات اتخاذ كل التدابير التى من شأنها أن تؤدى موضوعيا إلى منع حدوث الضرر، أو هى تلك التى اتخذت ما وقع الضرر<sup>٢٩</sup> .

---

<sup>٢٧</sup> ( د. فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دراسة في القافية فارسوفيا والبرتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥، ص ٤٠٩ .

<sup>٢٨</sup> ( د محمد نصر محمد القطرى، أحكام القانون الدولى العام فى مواجهة المخاطر التى تتعرض لها عناصر النقل الجوى، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة المنصورة ، ٢٠٠٨، ص ١٨٥ .

<sup>٢٩</sup> ( د دلال يزيد، مسؤولية النقل الجوى للأشخاص فى النقل الجوى الداخلى الدولى، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق العلوم السياسية، جامعة أبى بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، ٢٠١٠، ص ٥٧ .

الرأى الذى أرجحه: أننا يمكننا حصر التدابير الضرورية التي يمكن أن تكون سببا لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية عن حوادث الإرهاب في الإجراءات والاحتياطات الأمنية التي يجب على الناقل الجوي بذلها طبقا المعيار الناقل المحترف إذا ما وضع في ذات ظروف الناقل المسئول، ومن ثم يمكن للقاضي الذي ينظر قضية تحديد مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الاعتداءات الإرهابية الاعتماد على أجهزة مراقبة الملاحة الجوية لتقدير كفاية التدابير الضرورية التي قام الناقل الجوي باتخاذها لمواجهة حوادث الإرهاب الجوي، مما يساعده على تحديد مسؤولية الناقل بدقة عن أضرار هذا الحادث، يضاف إلى ذلك ضرورة تقديم الناقل الجوي الدليل على أنه قام هو وتابعوه بالإجراءات اللازمة والعناية المعقولة لتنفيذ التزامهم، فإذا لم يقدم ما يدل على ذلك فإنه لا يمكن نفي مسؤوليته عن حوادث الإرهاب الجوي<sup>٣٠</sup>.

## الخاتمة

تشكل عمليات الاعتداء على سلامة وأمن الطيران المدني خطورة كبرى بالنظر لتداعياتها السلبية على حياة وسلامة المسافرين وممتلكاتهم وعلى المعاملات التجارية وعلى السلم والأمن الدوليين بشكل عام، كما أنها تثير مجموعة من الإشكالات القانونية والتقنية، نظرا لتشابك المسؤوليات والاختصاصات، بين أكثر من دولة في كثير من الأحيان.

كما أن مختلف الهجمات التي تتعرض لها البنية الأساسية لمنظومة الطيران المدني في شتى أنحاء العالم إلى جانب ما لدى الجماعات الإرهابية من نية مستمرة وقدرة متزايدة على استغلال مواطن الضعف في المنظمة، تثبت أن منظومة الطيران المدني الدولي لا تزال تمثل هدفا رئيسيا بسبب مجموعة متنوعة من الدوافع، ونظرا لقيام مثل هذه الجماعات وهؤلاء الأفراد الإرهابيين بتطوير تقنيات وأسلحة جديدة للتحايل على النظم والعمليات الأمنية أو اختراقها فإنه يجب على الدول أن تظل يقظة وان تبقى قيد الاستعراض المستمر لمستوى وطبيعة الخطر الذي يهدد الطيران المدني داخل أراضيها وفي المجال الجوي الذى يعلوها.

---

<sup>٣٠</sup> ( د. محمود محمد خليل أبو شاور ، حالات إعفاء الناقل الجوى من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الاردنية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا، ٢٠١٣، ص ٩٧ .

وأيضاً أدى تزايد الجرائم الماسة بأمن وسلامة الطيران المدني إلى تكثيف الجهود الدولية المبذولة من قبل أجهزة الأمم المتحدة، وخاصة مجلس الأمن الدولي الذي اتخذ مجموعة من القرارات التي حثت من خلالها جميع أعضاء المجتمع الدولي على تكثيف الجهود والتدابير اللازمة لردع الأعمال الإرهابية الموجهة ضد سلامة وأمن الطيران المدني، حيث أكد المجلس في الكثير من المناسبات أن الإرهاب بجميع أشكاله ومظاهره يمثل أحد أشد الأخطار التي تهدد السلم والأمن وأن أي عمل من أعمال الإرهاب هو عمل إجرامي ولا يمكن تبريره بغض النظر عن دوافعه، وبصرف النظر عن توقيته أو هوية مرتكبه.

وقد توصلنا من خلال دراستنا منعا للتكرار إلى العديد من النتائج والتوصيات منها

## النتائج

١- عدم كفاية الجهود الدولية في مجال مكافحة جريمة اختطاف الطائرات بالنظر إلى أن بروتوكول بيجين لم يسد بعض الثغرات القانونية في اتفاقية لاهاي، لاسيما ما تعلق بعقوبة المختطف التي ترك أمر تحديدها للدول الأطراف في الحالة التي يكون فيها ذلك المختطف شخص طبيعي مما يعني تعدد أنظمة قمع الجريمة، كما أنه لم يحدد هو الآخر عقوبة الدولة التي تخالف أحكامه .

٢- تتعاون جميع أجهزة الدولة وذلك لوضع الية لمواجهة الجماعات المتطرفة والارهابية، ويقع العبء على اجهزة الامن وخاصة الشرطة لمواجهة ذلك الخطر، ويقصد بافعال التدخل غير المشروع كما بينا هي افعال او محاولات أفعال تعرض سلامة الطيران المدني والنقل الجوي للخطر، كما تحظى عملية تأمين المطارات بأهمية بالغة باعتبارها الخط الأول لمكافحة جرائم اختطاف الطائرات، ولا شك أن عملية تأمين المطارات إن هي إلا منظومة متكاملة تتميز بشراكة العديد من الهيئات والأجهزة، فلما يكون الدور الأمني هو الدور الوحيد والمؤثر والمؤدي لنجاحها، وتتعدد الآراء والاتجاهات نحو تعريف التهديد الأمني.

٣- ما كشفت عنه حوادث الإرهاب الجوي من حالات أدت إلى تغيير المكان الذي قد يتعرض فيه الراكب لمثل هذه الحوادث، حيث أصبح يمتد ليشمل المطارات باعتبارها أماكن يمكن أن يمتد فيها الخطر إلى ما يهدد سلامة الركاب المسافرين، وسارت اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على نفس النهج لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ في تحديد مسؤولية الناقل الجوي في نقل الأشخاص، والسبب يعود لكثرة حوادث الطيران المدني عند إعداد اتفاقية وارسو وتذليلا لعقبات أمام شركات الطيران، ومن خلال المؤتمرات التي أعتها منظمة الايكاو واتحاد الاياتا بشأن السلامة العامة الجوية وأثرها على تقليل نسبة حوادث الطيران، فكان على اتفاقية مونتريال أن تحدد بوضوح النطاق الزمني والمكاني لانشغال مسؤولية الناقل الجوي في

نقل الركاب على غرار حرصها في توسيع النطاق الزمني لمسئولية الناقل الجوي في نقل البضائع والأمتعة .

## التوصيات

١ — العمل على إصدار تشريعات خاصة بأمن الطيران تحدد فيها السلطات والمسؤوليات بشكل واضح وصريح منعاً للبس والغموض، على أن يكون هناك سلطة واحدة فقط هي المسؤولة عن امن الطيران المدني ٢ - اتخاذ إجراءات وافية لتسليم أو محاكمة الأشخاص الذين يرتكبون أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات وغيرها من أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني .

٣ - ضرورة مراجعة أوجه القصور والضعف في كل الاتفاقيات والبروتوكولات التي تخص وسائل النقل الجوي بشكل عام ومحاولة إيجاد صيغة قانونية جامعة وشاملة لجميع الاعتداءات التي تمس الطيران المدني وإنهاء الثغرات الموجودة بين مواد هذه الاتفاقيات، والسعي نحو إبرام اتفاقية دولية جديدة تعنى بتوحيد إجراءات وتدبير الوقاية من الاختطاف في المطارات ويتم إبرام هذه الاتفاقية لتوصي بتبادل الخبرات بين الدول في مجال أمن وسلامة الطيران المدني، خاصة أن تأمين سلامة الطيران المدني لا يتأتى بالمقاربة القانونية بمفردها أو بالاعتماد على تطوير التجهيزات الرقابية في المطارات والصرامة في مراقبة المسافرين .

٤ — تطوير البرامج الوطنية لأمن الطيران المدني وتنفيذها وفق متطلبات الملحق السابع عشر لمنظمة الطيران المدني الدولي .

٤ — تكثيف التعاون الدولي من أجل مواجهة ظاهرة الإرهاب التي تقع على سلامة وأمن الطيران المدني من خلال تحديد السلطات المشاركة في تنفيذ إجراءات الأمن ووضع آلية للتنسيق فيما بينهم ووضع إجراءات شاملة لمواجهة هذه الظاهرة .

٥ — التنسيق الدولي بخصوص سرية البيانات والمعلومات والإفصاح عنها في توقيت ملائم، والاعتماد على أحدث التكنولوجيا الحديثة في المطارات وكذلك الاعتماد على الكادر البشري المؤهل لذلك، وضع البرامج والدورات التدريبية على المستوى الدولي بخصوص أمن وسلامة الطيران المدني، وعقد الندوات الخاصة بذلك .

٦ — العمل على تشجيع إعادة التأمين ضد مخاطر الطيران المدني لديها، حتى تقوى على جذب مزيد من الاستثمارات في قطاع التأمين على مخاطر الطيران، ووضع قانون نموذجي عربي موحد للتأمين الإجباري من المسؤولية المدنية عن مخاطر الطيران المدني ، يتضمن قواعد خاصة تحقق الهدف منه باعتباره الوسيلة الأكثر فاعلية في ضمان حقوق المضرورين من مخاطر الطيران المدني .

٧— ينبغي أن تلتزم الدولة بدورها التشريعي والتنظيمي والرقابي لقطاع الطيران المدني، بما يدعم تهيئة بيئة عمل تضمن وتحقق كفاءة أداء الموارد البشرية في ضوء الالتزام بمسئولية الدولة عن سلامة الطيران المدني على مستوى الدولة، والعمل على توحيد الآليات والمعايير في إطار منظمة الطيران المدني، وتقديم المساعدات التقنية للدول الضعيفة في مجال الطيران المدني، خاصة أن الممارسات الدولية أكدت أن أي إجراء أمني تقوم به دولة ما مهما توافرت لها الإمكانيات البشرية والتكنولوجية والمادية لا يمكنها الحد من ظاهرة الإرهاب بعدما أصبح القائمون بهذه الأعمال يطورون آلياتهم ووسائلهم ويستغلون ويتحايل كبير أضيق الفرص والفجوات لتنفيذ أعمالهم

## المراجع

### المراجع العامة

- الدكتور صلاح بكر الطيار: الإرهاب الدولي، مركز الدراسات العربي الأوروبي، القاهرة، ١٩٩٨
- الدكتور عبد الرحمن بن إبراهيم الشاعر: الثقافة الأمنية المفهوم والواقع، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ط١، ٢٠١٣ .
- الدكتور محمد السيد عرفة: المنطق القانوني والبحث العلمي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١١م
- ### المراجع المتخصصة

الدكتور إيهاب سيد العماوى: دور الشرطة في حماية أمن الطيران المدني، مطابع كلية الشرطة، القاهرة، ٢٠١١.

الدكتور بدر عبد اللطيف الياقوت: تأمين مرفق الطيران المدني من أخطار الأعمال الإرهابية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٠.

الدكتور خيرى الحسينى مصطفى: التطورات الجديدة في قانون الطيران المدني العام بظهور مؤسسات النقل الجوى الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٨.

الدكتور رجب عبد المنعم متولى: الإرهاب الدولى واختطاف الطائرات، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٢٠.

الدكتور شريف محمد غنام: قانون الطيران المدني وفقا لأحكام القانون المصري واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، ط٣، دار الإسلام للطباعة والنشر، ٢٠٠٦/٢٠٠٧.

الدكتور عبد الكريم درويش: مكافحة الجرائم ضد الطائرات، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨.  
الدكتور عمر أحمد المصطفى حياتي: الآليات الأمنية للتعامل مع سقوط الطائرات في إدارة الكوارث، المكتب الجامعى الحديث، الإسكندرية، ٢٠١٩.

الدكتور فاروق أحمد زاهر: تحديد مسؤولية الناقل الجوى الدولي، دراسة في القافية فارسوفيا والبرتوكولات المعدلة لها، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥، ص ٤٠٩.

العميد فيصل العتيبي: الطيار المدني وموعد مع المخاطر، بدون دار نشر، ٢٠١٧.

## الرسائل العلمية

### ١ — رسائل الماجستير

حاج قويدر طاهر: الحماية القانونية لسلامة الطيران المدني الدولي، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ٢٠٠٤.

عبد الرحمن بن إبراهيم العمري: دور الثقافة الأمنية في الوقاية من الفكر المتطرف في المجتمع السعودي، رسالة ماجستير في العدالة الجنائية، قسم علم الاجتماع، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، ٢٠١٤.

محمود محمد خليل أبو شاور: حالات إعفاء الناقل الجوى من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الاردنية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا، ٢٠١٣.



## ٢ — رسائل الدكتوراه

- الدكتور أحمد إبراهيم نصر: التهديد كعنصر من عناصر الأزمة الأمنية وأساليب مواجهته، رسالة دكتوراه، كلية الدراسات العليا، أكاديمية الشرطة المصرية، ٢٠٠٤ .
- الدكتور حسام الدين محمد أحمد: حق الدولة في الأمن الخارجي ومدى الحماية الجنائية المقررة، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، ١٩٨٤ .
- الدكتورة دلال يزيد: مسئولية النقل الجوي للأشخاص في النقل الجوي الداخلي الدولي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، ٢٠١٠ .
- الدكتور عباس الطاهر: التعاون الدولي لمكافحة جريمة الإرهاب الدولي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر، ٢٠١٠ .
- الدكتور محمد بن سعيد محمد العمري: التربية الأمنية في المنهج الإسلامي أصولها ودورها في تكوين الوعي بالأمن الاجتماعي لدى الأجيال، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، السعودية، ٢٠٠٩ .
- الدكتور محمد نصر محمد القطري: أحكام القانون الدولي العام في مواجهة المخاطر التي تتعرض لها عناصر النقل الجوي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ٢٠٠٨ .

## الابحاث والمقالات

- الدكتور اللحياني بن منشط: أمن وسلامة الطائرات، بحث منشور في مجلة الأمن والحياة، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، مج ٣٣، ع ٣٨٧، ٢٠١٤ .
- الدكتور حسن توفيق إبراهيم: الأمن في عالم متغير، دراسة في أهم قضايا والمشكلات الأمنية العالمية الراهنة، مجلة الفكر الشرطي، الشارقة، عدد ٤، ١٩٩٧ .
- الدكتور حمدان رمضان محمد: الإرهاب الدولي وتداعياته على الأمن والسلم العالمي "دراسة تحليلية من منظور اجتماعي"، مجلة أبحاث كلية التربية الأساسية، مجلد ١١، عدد ١، كلية الآداب، قسم علم الاجتماع، جامعة الموصل، العراق، ٢٠١١ .
- الدكتور عائشة فضيل: الطائرة والإرهاب، بحث منشور في المجلة المغربية، عدد ٩، ٢٠٠٨ .
- الدكتور عبد الله الصعيدي: الثقافة الأمنية ودورها في التنمية، مجلة الفكر الشرطي، عدد ٤، الشارقة، الإمارات، ٢٠٠١ .

- الدكتور **عفاف محمد سليمان البجوشي**: دراسة تحليلية مقارنة لتأمين الطيران المدني في مصر، مجلة البحوث التجارية المعاصرة، جامعة سوهاج، مجلد ١٢، عدد ٢، ١٩٩٨ .
- الدكتور **على عبد الخضر محمد**: معضلة الأمن العالمي ومكافحة الإرهاب" دراسة في التحديات والأسباب، بحث منشور في مجلة قضايا سياسية، كلية العلوم السياسية، جامعة النهريين، السودان، عدد ٢٢، ٢٠٢٠ .
- الدكتور **فاطمة إبراهيم أحمد نوبي**: أثر كفاءة أداء الموارد البشرية على سلامة الطيران المدني بالتطبيق على قطاع الطيران المدني المصري، ٢٤، مج ١٢، ٢٠٢١ .
- الدكتور **محمد زيدان الشرييني**: أهمية تحقيق الثقافة الأمنية في تعزيز وضع الشركات: شركات الطيران المصرية كدراسة حالة، بحث منشور في مجلة اقتصاد المال والأعمال، جامعة السادات، مجلد ٣، عدد ١، ٢٠١٩ .
- الدكتور **ممدوح عبد الحميد عبد المطلب**: الحس الأمني من الغيبة إلى الواقعية ومن الخيال إلى العلمية، مركز بحوث الشرطة، الشارقة، الإمارات، عدد ٢، مجلد ٣، ٢٠٠١ .
- 
- 
- 

\_\_\_\_\_ :التحديات الأمنية التي تواجه المنافذ الحدودية لانتشار فيروس كورونا(COVID-19) : قطاع أمن المطارات نموذجاً، بحث منشور في المجلة العربية للدراسات الأمنية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ٢٠٢٠ .

الدكتور **هشام بشير**: التعاون الدولي والاقليمي في مكافحة تمويل الارهاب، المجلة المصرية للقانون الدولي، مجلد ٧٣، ٢٠١٧ .

#### المراجع الأجنبية

**Hartley, Wesley**, "Solo, but not Alone: Exploring the Communication Transactions Connecting Single-Pilot General Aviation Flight Operations to the Complex Socio-Technical Aviation System", Doctorate Thesis, Regent University, 2020, .

**Wild, Graham**, "A Review of Human Factors Causations in Commercial Air Transport Accidents and Incidents: From to 2000-2016", Progress in Aerospace Science Journal, Vol. 99, No.1, 2018,

**Yu-Hem, Chang**, "Human Risk Factors Associated with Pilots in Runway Excursions", Accident Analysis and Prevention Journal, Vol.60, No.1.2016

**Dominique Antonini**, Annex 17 standards Will be Primary Focus of forth coming System audit , Icao Journal , Vol 57 , No5 , 2002 ,

**Haryani, Hamzah**, "Miscommunication in Pilot = Controller Interaction". The Southeast Asian Journal of English Language Studies". The Southeast Asian Journal of English Language Studies, Vol. 24. No. 4.2018,.

**Guillem, Carlos**, "The Relationship between Leadership Styles and Organizational Safety: A Quantitative Study of Certificated Airline Transport Pilots", Doctorate Thesis, North central University, 2019,.

**Schlienger, T**; Teufel, S,Stephanie Teufel: (Analyzing Information Security Culture); Increasing Trust By An Appropriate Information Security Culture, international institute of management in telecommunications, University of Fribourg,2003.

**Bielinski, Eva Halina**, The Role Of Law in the Suppression of Terrorism against International Civil Aviation, , McGill-University, 2008,.

**Bassiouni. M. Ch**: A Policy Oriented Inquiry into the Different Forms and Manifestations of International Terrorism,2003,

**JUNG, SANG YOOL**: A Legal Analysis of Aviation Security under the International Legal Regime, Published Heritage Branch,2005,

**Abeyratne, Ruwantissa 1.R.**, Aviation Security: Legal and Regulatory Aspects, England: Ashgate Pub., 1998, p32

## الفهرس

| الصفحة | الموضوع   |
|--------|---|
| ٢      | مقدمة   |
| ٥      | المبحث الأول: آليات التعاون الدولي لحماية أمن الطيران المدني الدولي |

|    |   |
|----|---|
| ٦  | المطلب الأول : جهود أجهزة الأمم المتحدة في مجال مكافحة الجرائم الإرهابية الموجهة ضد أمن وسلامة الطيران المدني • |
| ١٣ | المطلب الثاني: التدابير الخاصة بأمن وسلامة الطيران المدني على المستوى الدولي                                    |
| ٢٤ | المبحث الثاني: جهود منظمة الطيران المدني المصري في مواجهة الإرهاب الجوي   |
| ٢٥ | المطلب الأول: التدابير الخاصة بسلامة وامن الطيران المدني المصري   |
| ٣٤ | المطلب الثاني: برنامج أمن المطار الصادر من سلطة الطيران المدني المصري   |
| ٤٢ | الخاتمة   |
| ٤٢ | النتائج   |
| ٤٣ | التوصيات  |
| ٤٥ | المراجع   |