قواعد السلامة و الأمن الجوي في القانون 15 – 14
المعدل و المتمم للقانون 98 - 06
المتضمن القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني

ناجي زهرة
أستاذة محاضرة قسم ب
جامعة بومرداس – كلية الحقوق

مقدمة

أضاف المشرع الجزائري في مجال النقل الجوي حديثا في سنة 2015 و بموجب القانون 15 - 14 المعدل و المتمم للقانون 98 - 06 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني إلى الفصل الأول منه قسم ثالث معنون بـ: « أهداف و تدابير الأمن و السلامة» و خصص لذلك المواد من 16مكرر1 إلى 16 مكرر 6، أما عن الظروف التي تم بموجبها هذا التعديل، فان هذا التعديل الجديد لم يأت هكذا ولكن كان استجابة من المشرع الجزائري لتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي و التي يرمز لها OACI باللغة الفرنسية و الايكاو ICAO باللغة الانجليزية، وهذا على أساس أن الدولة الجزائرية عضوا في هذه المنظمة، ولقد وردت هذه التوصيات في الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لسنة 1944 الذي يتناول الجوانب الإدارية و التنسيقية والتدابير الفنية لحماية امن النقل الجوي الدولي الذي يقتضي أن تضع كل دولة متعاقدة برنامجا خاصا بها لأمن الطيران المدني، كما تحث أحكام هذا الملحق الدول على أن تتخذ التدابير اللازمة لتامين سلامة الركاب و الطاقم و الطائرات.

و يحدد الملحق السابع عشر لمنظمة الطيران المدني الدولي أدنى القواعد القياسية لأمن الطيران في جميع أنحاء العالم، فخبراء امن الطيران من بين أهم هيئات صنع القرار الرئيسية التي تشارك بصفة مباشرة في مراجعة هذا الملحق.

ولقد تعرض هذا الملحق لأحدث تعديل في 7 ديسمبر 2001 وذلك بسبب الأحداث التي وقعت في 11 سبتمبر 2001، وابتدءا من سنة 2002 بدأ برنامج ICAO الايكاو العالمي لتدقيق امن الطيران يدقق في مدى تنفيذ الدول المتعاقدة لأحكام الملحق السابع عشر.

يعتبر كل من عنصري السلامة و أمن الطيران الجوي من الركائز الأساسية لتحقيق الاستقرار و التنمية في النقل الجوي التجاري بنوعيه نقل الأشخاص و البضائع، غير انه يتعين عدم الخلط بين المصطلح الأمن و الذي يسمى باللغة الفرنسية La sûreté و مصطلح السلامة الذي يسمى باللغة الفرنسية La sécurité، حيث يهدف امن الطيران الجوي في منع أفعال التدخل غير المشروع، و التي قد تكون مختلفة الدوافع، مثل الأعمال الإرهابية، و الأعمال الإجرامية، وقد تكون التهديدات تقنية وذلك بمهاجمة شبكات الانترنت أو أنظمة الإعلام الآلي على مستوى المطارات، ذلك بإدخال فيروسات لمنع إقلاع الطائرة، وذلك من خلال مجموعة من التدابير و المعدات و الموارد البشرية، بينما تأتي السلامة في إطار الوقاية و الحماية من أحداث عرضية.

لكل ما تقدم نقوم بمعالجة هذا الموضوع من خلال التطرق للإطار التنظيمي لقواعد السلامة و الأمن الجوي(المبحث الأول)، ثم بعد ذلك نتناول أهداف و تدابير السلامة و الأمن الجوي(المبحث الثاني)

المبحث الأول: الإطار التنظيمي لقواعد السلامة و الأمن الجوي

إن قواعد السلامة و الأمن الجوي منظمة قانونا على المستوى الدولي (المطلب الأول)، و على المستوى الوطني(المطلب الثاني).

المطلب الأول: تنظيم قواعد السلامة و الأمن الجوي على المستوى الدولي

لقد تم أول تنظيم قانوني لقواعد السلامة و الأمن الجوي على المستوى الدولي في إطار منظمة الطيران المدني الدولي من خلال الملحق السابع عشر (الفرع الأول)، ثم بعد ذلك تم هذا التنظيم و بناءا على توصيات منظمة الطيران المدني الدولي على المستوى الأوروبي(الفرع الثاني)، وكذا الفرنسي (الفرع الثالث).

الفرع الأول: تنظيم قواعد السلامة و الأمن الجوي على مستوى منظمة الطيران المدني الدولي

إن منظمة الطيران المدني الدولي OACI أو ICAO (الايكاو)، هي وكالة متخصصة تابعة لمنظمة الأمم المتحدة (ONU) و هي الجهة المسئولة عن وضع قواعد الملاحة الجوية الدولية من خلال «ملاحق»، ففي مجال الأمن الجوي فإن المنظمة تحدد المعايير و الممارسات من خلال الملحق 17[1] .

تعتبر منظمة الطيران المدني الدولي ICAO أو OACI بمثابة المنتدى العالمي للتعاون بين دولها الأعضاء و مع مجتمع الطيران في العالم، فهي تعمل على تعزيز نظام طيران مدني عالمي يعمل بشكل ثابت و موحد وفق أسمى درجات الفعالية و يوفر أفضل قدر من السلامة و الأمن و الاستدامة، حيث وضعت الايكاو ثلاث أهداف إستراتيجية، الهدف الاستراتيجي «ألف» يتمثل في السلامة، الهدف الاستراتيجي «باء» يتمثل في الأمن و الهدف الاستراتيجي «جيم» يتمثل في حماية البيئة و التنمية المستدامة للنقل الجوي و تعزيز تطوير طيران مدني دولي غير مضر بالبيئة تطويرا متسقا و قابلا للاستمرار من الناحية الاقتصادية[2].

أما عن نشأة أو ميلاد منظمة الطيران المدني الدولي، حيث قامت في عام 1944 اثنين و خمسون دولة بالتوقيع على الاتفاقية الدولية للطيران المدني المعروفة تحت تسمية اتفاقية شيكاغو، وهذه الاتفاقية هي التي أعطت ميلاد منظمة الطيران المدني الدولي في سنة 1947 وهي مؤسسة متخصصة تعمل على تطوير الأمن الفعال و المنظم

---

(1)- Jean-jacques Richard, Diplôme de L'E.N.A.C(Ecole Nationale de L'Aviation civile),: Expert en sûreté aérienne expertise et formation en sûreté aérienne, sûreté aérienne, le 01/11/2015 www.haxxom.com/le–blog-de-jean-jacques-richard/surete-aerienne-histoire-et-structuration

(2) - منظمة الطيران المدني الدولي، النشرة الالكترونية، بتارخ 10/12/2010، أهداف الايكاو الإستراتيجية للسنوات 2011- 2012 – 2013: www.icao.int/Documents/.../strategic_objectves_2011_2013_ar.pdf

للطيران المدني الدولي، فالمعايير و التوصيات التي تضعها هذه المنظمة تطبق في الدول الأعضاء و هي 188 دولة من أصل 191 التي تشكل هيئة الأمم المتحدة، ولسلطات كل دولة عضو الحق في زيارة الطائرات التي تهبط أو تقلع من أراضيها و مراقبة الوثائق التي أوصت بها منظمة الطيران المدني الدولي، كما تقوم المنظمة بتحقيق و مراقبة الإدارات الوطنية و هذا من خلال تنظيمها و طريقة عملها و مراقبة السلامة، لكن ما يعزز تنفيذ التزامات منظمة الطيران المدني الدولي في بعض أجزاء من العالم هي الأحكام الإقليمية أو الوطنية[1].

ولقد اعتمد مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) ICAO في 22 مارس 1974 القواعد و التوصيات الدولية الخاصة بالأمن و أطلق عليها تسمية الملحق السابع عشر، وكان السبب في اعتماد هذه القواعد هو الزيادة الخطيرة في جرائم العنف التي عرضت سلامة الطيران المدني الدولي للخطر في أواخر الستينيات.

يتناول هذا الملحق أساسا الجوانب الإدارية و التنسيقية و التدابير الفنية لحماية امن النقل الجوي الدولي، وهو يقتضي أن تضع كل دولة متعاقدة برنامجا خاصا بها لأمن الطيران المدني حيث تعرض هذا الملحق للتعديل عدة مرات منذ صدوره، فعالج التعديل رقم (10) الذي اعتمده مجلس الايكاو في 07 ديسمبر 2001 التحديات التي تعرض لها الطيران المدني من جراء أحداث 11 سبتمبر 2001، و دخل هذا التعديل حيز التنفيذ في 01 جويلية 2002.

ولقد جاء هذا الملحق بأحكام جديدة تقضي بتطبيق نصوصه على عمليات الطيران الداخلي و بالتعاون الدولي على تبادل المعلومات عن التهديدات، وبتطبيق مراقبة الجودة على المستوى الوطني، وبمراقبة المنافذ، وبالتدابير المتعلقة بالركاب و أمتعتهم المسجلة، وبوضع أفراد أمن على متن الطائرات، وحماية مقصورة القيادة ، وبالمشاركة في رموز الرحلات الجوية.

(1)- Fédération National de L'Aviation marchande, Fnam, la réglementation de la sécurité aérienne, www.fnam.fr/grands-dossiers/la-securite/la-reglementation-de-la-securite-aerienne

وابتدءا من سنة 2002 بدأ برنامج الايكاو العالمي لتدقيق امن الطيران يدقق في مدى تنفيذ الدول المتعاقدة لأحكام الملحق السابع عشر، ومساعدة الدول على تحسين أمن الطيران بتحديد الثغرات و تقديم التوصيات المناسبة[1].

و قد تضمن التعديل رقم 12 للملحق 17 سنة 2011 أحكاما جديدة و قوية بشان أمن الطيران، بما في ذلك تدابير أكثر قوة لأمن الشحن الجوي، حيث شدد التعديل على الحاجة إلى قيام الدول بتنفيذ إجراءات الأمن تماشيا مع نهج قائم على المخاطر[2].

الفرع الثاني: تنظيم قواعد السلامة و الأمن الجوي على المستوى الأوروبي

تمثل المفوضية الأوروبية الاتحاد الأوروبي على الصعيد الدولي، حيث تقترح القوانين المقدمة للبرلمان و المجلس الأوروبي، وهذه النصوص تستند إلى أعمال (المؤتمر الأوروبي للطيران المدنيConférence Européenne de l'aviation civile C.E.A.C)، ولقد تم إنشاء هذه الوكالة الأوروبية سنة 1955 بالمبادرة من مجلس أوروبا Conseil de L'Europe و يضم 44 عضوا، و يعمل عن كثب مع منظمة الطيران المدني الدولي ICAO لوضع القرارات والتوصيات وتشجيع نظام النقل الجوي الأوروبي آمن و فعال و مستدام. فالمؤتمر الأوروبي للطيران المدني (C.E.A.C) يضع التوصيات من خلال وثيقة تسمى «وثيقة 30» ، وتقوم المفوضية الأوروبية بمهمة التحقق من الأداء المثالي واحترام القوانين و المعاهدات، و على هذا النحو فهي تتفقد المطارات وشركات الطيران، والمؤسسات التابعة للاتحاد الأوروبي بطريقة قد تكون غير متوقعة.

ولقد وضعت الدول الأعضاء 27 في المفوضية الأوروبية لائحة بشان التدابير المتخذة لتنفيذ أمن الطيران المدني، وتم تطبيق هذا النظام مباشرة في القانون الداخلي لكل دولة عضو ابتدءا من هجمات 11 سبتمبر 2001[3].

(1) - الملاحق من الأول إلى الثامن عشر، الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي، الصادر عن منظمة الطيران المدني الدولي ICAO ، مصدر الكتروني.

(2) - وثائق لدورة الجمعية العمومية في سنة 2013، التقرير السنوي للمجلس 2011، منظمة الطيران المدني: www.icao.int/publications/documents/9975_ar.pdf

(3)- Jean-jacques Richard, sûreté aérienne, histoire et structuration, op.cit.

ولقد تمكن الاتحاد الأوروبي من تطوير و تنفيذ معايير السلامة متلائمة خاصة بالفضاء الأوروبي وبناءا على معاييروتوصيات المنظمة الدولية للطيران المدني، فالقواعد المطبقة على المستوى الأوروبي تتجاوز الحد الأدنى من القواعد التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي على نطاق واسع، فكفاءة وفعالية معايير سلامة الطيران المطبقة في أوروبا جعلت من الأجواء الأوروبية واحدة من الأكثر أمانا في العالم[1]، وهذا وفق تقرير الجمعية الدولية للنقل الجوي تعتبر أوروبا الأكثر أمانا في مجال النقل الجوي، وذلك بانخفاض معدل الحوادث بالنسبة للمتوسط العالمي في سنة 2013 بـ: 0,15، أمام أمريكا الشمالية بـ: 0,32، ودائما حسب تقرير الجمعية الدولية للطيران المدني IATA تعتبر إفريقيا من اخطر المناطق و التي بلغت نسبة الحوادث بها 2,03 مقابل 4,55 في سنة 2012[2].

كما توسعت صلاحيات و مسؤوليات المفوضية الأوروبية[3] في مجال سلامة الطيران ابتداءا من سنة 2003 وهذا مع إنشاء الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران Agence Européenne de Sécurité Aérienne(A.E.S.A) التي تعتبر حجر الزاوية في إستراتيجية سلامة الطيران في الاتحاد الأوروبي، والتي تتمثل مهمتها في النهوض بأعلى مستوى ممكن من السلامة وحماية البيئة في مجال الطيران المدني، فهي تسهر على التطبيق الصارم وموائمة تطبيق المعايير في جميع بلدان الاتحاد الأوروبي.

- (1) Jean- jacques Richard, sûreté aérienne, texte de référence, assurance et contrôle qualité, le 09/11/2015: www.haxxon.com/le-blog-de-jean-jacques-richard/surete-aerienne

(2)- Véronique Guillermard, 2014, une année noire pour la sécurité du transport aérien, Mis à jour le 29/12/2014 Publié le 28/12/2014, www. lefigaro.fr

(3) - تعمل اللجنة الأوروبية على وضع لوائح Règlements و قرارات Décisions، تطبق اللوائح بقوة القانون في كامل الدول الأعضاء، بينما القرارات ملزمة للجهات المعينة من طرف اللجنة الأوروبية ، انظر ذلك في:

Jean- jacques Richard, sûreté aérienne, texte de référence, assurance et contrôle qualité,op.cit.

وتعمل الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران (AESA) مع المؤسسات الأوروبية الأخرى الذين سجلوا السلامة في صميم مهمتهم، وتتمثل هذه المؤسسات في مؤتمر الطيران المدني الأوروبي CEAC))، وسلطات الطيران المشتركة J.A.A)Joint Aviation Autoritaire) التي تم خلقها عن طريق المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (CEAC) و تضم سلطات الطيران المدني لـ:42 دولة أوروبية، أما المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية Organisation européenne pour la sécurité Eurocontrol de la navigation aérienne مهمتها موائمة وتوحيد تسيير الملاحة الجوية في أوروبا، وذلك بترقية نظام موحد للمستخدمين المدنيين والعسكريين في ظروف سلامة قصوى مع تقليل التكاليف والآثار البيئية[1].

الفرع الثالث: تنظيم قواعد السلامة و الأمن الجوي على المستوى الفرنسي

إن في فرنسا وزارة البيئة والتنمية المستدامة والطاقة هي السلطة المختصة المكلفة بالتنسيق ومراقبة تنفيذ البرنامج الوطني للأمن Programme National de Sûreté P.N.S).)، أما عن التنسيق الحكومي فيتم توفيره من قبل لجنة مشتركة بين الوزارات للطيران المدني C.I.S.A)Commission interministérielle de L'Aviation civile)

وتعمل هذه اللجنة على مساعدة الوزير الأول بهدف تحديد و تنسيق و متابعة سياسة الأمن والدفاع الجوي، كما تهدف هذه اللجنة إلى منع ومكافحة جميع أشكال أعمال التدخل غير المشروع ضد المطارات والطائرات والركاب.

ويتم التنسيق بشان خطة وطنية مع جميع الفاعلين في قطاع الطيران من خلال اللجنة الوطنية للأمن Commission National de Sûreté التي تضم ممثلين لمختلف القطاعات الفاعلة وممثلي الموظفين، وتقوم هذه اللجنة بتقديم تقارير إلى اللجنة المشتركة بين الوزارات (la commission interministérielle de la sûreté C.I.S.A) aérienne

(1)- Fédération National de L'Aviation marchande, op.cit.

ونجد على المستوى المحلى لفرنسا اللجنة المحلية لأمن المطارات le Comité Local de Sûreté aéroportuaire (C.L.S) يترأسها المحافظ الذي يعد المسئول عن ضمان كفاية اللوائح الوطنية والمحلية، وتعمل هذه اللجنة على التنسيق بين العديد من الفاعلين نذكر منهم: فرع السلامة للطيران المدني، وجهات إقليمية، وشرطة الحدود، وقوات الدرك النقل الجوي والوكلاء المعتمدين، وشركات الطيران بالإضافة إلى أطراف فاعلة أخرى.

و يتمتع المحافظ بنفوذ على المطار، فهو صاحب سلطة شرطة المطار الذي يحدد الأوامر التي تنظم شروط الدخول، والحركة ، وتوقف الأشخاص و وسائل النقل، كما يقوم بإعداد والموافقة على برنامج امن المطار، ونظام شغل الأماكن للاستعمال الحصري، كما يصدر عقوبات على عدم الامتثال للوائح.

ويساعد المحافظ في مهامه للجنة المحلية لأمن المطار المصالح المختصة في الدولة وشرطة الجو والحدود، وقوات درك النقل الجوي والجمارك، ومديرية سلامة الطيران المدني[1].

هكذا و بعدما تعرضنا لتنظيم قواعد السلامة والأمن الجوي على المستوى الدولي نتناول في المطلب الموالي تنظيم قواعد السلامة والأمن الجوي على المستوى الوطني.

المطلب الثاني: تنظيم قواعد السلامة و الأمن الجوي على المستوى الوطني

بالرجوع للقانون الجزائري في مجال السلامة و الأمن الجوي نجد بأنه تم تنظيم قواعد السلامة و الأمن الجوي في سنة 2015 بموجب القانون رقم 15 – 14 المعدل و المتمم للقانون 98 – 06 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني و ذلك تطبيقا لتوصيات المنظمة الدولية للطيران المدني، لكن هذا لا يعني أن القانون الجوي الجزائري لم يكن يعرف هذه القواعد أو أنه لم يعمل على تنظيمها، حيث تم استحداث قبل صدور القانون 15 – 14 اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني و لجان امن المطارات

(1) - Jean-jacques Richard, sûreté aérienne, assurance et contrôle qualité, op.cit.

ولجنة المجال الجوي (الفرع الأول)، وبعد صدور القانون القانون 15 - 14 ألغى المشرع الجزائري اللجان التي كانت موجودة من قبل واستبدلها باللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني و اللجان المحلية لأمن المطارات مع الإبقاء على لجنة المجال الجوي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تنظيم قواعد السلامة و الأمن الجوي قبل صدور القانون 15 - 14

لقد استحدث المشرع الجزائري من اجل تنظيم قواعد السلامة و الأمن الجوي في المطارات قبل صدور القانون 14-15 المعدل و المتمم للقانون 98 – 06 الذي يحدد القواعد العامة للطيران المدني اللجنة الوطنية لأمن الطيران ولجان امن المطارات، ولجنة المجال الجوي.

أولا: اللجنة الوطنية لأمن الطيران

تم إحداث اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني ولجان امن المطارات منذ ثلاثة وعشرون سنة وذلك بموجب المرسوم التنفيذي 94 – 50 [1] وهذا في سبيل تنظيم السلامة والأمن الجوي على مستوى المطارات، حيث توضع هذه اللجنة لدي الوزير المكلف بالنقل[2]، وتتشكل من ممثل الوزير المكلف بالنقل(رئيسا)، وممثل وزير الداخلية والجماعات المحلية، وممثلين 2 لوزير النقل وممثل المدير العام للأمن الوطني، وممثل المدير العام للجمارك[3]، وبذلك فهي تتشكل من ستة 6 أعضاء معينون بقرار من الوزير المكلف بالنقل ضمن قائمة اسمية بناءا عل اقتراح السلطة التي ينتمون إليها[4]، لكن ما يلاحظ على تشكيلة هذه اللجنة أنها تتشكل من وزارتين فقط وهما وزارة النقل ووزارة الداخلية، وغابت وزارات ذات أهمية كبيرة في مجال الأمن وهي وزارة الدفاع الوطني،

(1) - مرسوم تنفيذي 94 – 50 مؤرخ في 16 رمضان عام 1414 الموافق 26 فبراير سنة 1994 يتضمن إحداث اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني و لجان امن المطارات، الجريدة الرسمية العدد11.

(2) - المادة 2 نفس المرجع.

(3) - المادة 5 نفس المرجع.

(4) - المادة 9 نفس المرجع.

ووزارة البيئة، ووزارة البريد وتكنولوجيات الاتصال رغم دور الفعال لهذه الأخيرة في تحقيق الأمن المعلوماتي.

وتتمثل المهام التي تقوم بها هذه اللجنة في كونها هي من تتكفل بإعداد البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، وإعداد خطط التجهيز والتكوين وإجراءاتها وبرامجها المتصلة بأمن الطيران المدني، وتسهر على تنفيذ ذلك، وتقترح على الوزير المكلف بالنقل جميع التدابير الأمنية التي تعد لمواجهة الأخطار المحدقة بالطيران المدني الوطني والتجهيزات المرتبطة به، وتسهر على التكفل بالجوانب الأمنية لدى تصميم المطارات أو تهيئتها، وتدلي برأيها في جميع المسائل المتصلة بأمن الطيران المدني، وتدرس التوصيات التي تتقدم بها لجان أمن المطارات وتتخذ التدابير الملائمة لذلك، وتتابع على الصعيد الدولي تطور التنظيم والإجراءات وتقترح عند الاقتضاء التدابير اللازمة لملائمتها على الصعيد الوطني[1].

كما تعمل هذه اللجنة على المحافظة على العلاقات والمبادلات وتطويرها مع الهيئات المماثلة الأجنبية أو الدولية الأخرى[2]، إن اللجنة الوطنية لآمن المطارات أثناء قيامها بمهامها تصدر قرارات تعرض للموافقة عليها على الوزير المكلف بالنقل، فمتى وافق عليها هذا الأخير تكون ملزمة لجميع المؤسسات و الهيئات المعنية[3].

ثانيا: لجان امن المطارات

تم استحداث لجان امن المطارات بموجب المرسوم التنفيذي 94 50- [4] و توجد هذه اللجان على مستوى كل مطار ويترأسها مدير المطار في الولاية المعنية، وتتشكل من

(1) - المادة 2 من مرسوم تنفيذي 94 – 50 مؤرخ في 16 رمضان عام 1414 الموافق 26 فبراير سنة 1994 يتضمن إحداث اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني ولجان امن المطارات، الجريدة الرسمية العدد11.

(2) - المادة 3 نفس المرجع.

(3) - المادة 7 نفس المرجع.

(4) - مرسوم تنفيذي 94 – 50 مؤرخ في 16 رمضان عام 1414 الموافق 26 فبراير سنة 1994 يتضمن إحداث اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني ولجان امن المطارات، الجريدة الرسمية العدد11.

سبعة أعضاء وهم ممثل مديرية النقل في الولاية المعنية، وممثل مصالح الأمن الوطني المختصة إقليميا، وممثل مصالح الجمارك المختصة إقليميا، وممثل المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية وممثل مؤسسة الخطوط الجوية الجزائري، وممثل موزعي وقود الطائرات[1].

وتتولى هذه اللجنة عدة مهام[2] تتمثل في تنسيق تنفيذ البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، وإعداد خطط تقسيم المطار إلى مناطق وخطط أمنة مع تحديد النقط الحساسة وتضبط ذلك، والتقدير الدوري للأخطار والترتيبات الأمنية الموجودة، والتأكد من مراعاة التدابير الأمنية عند تهيئة المطار وإعادة تهيئته، واتخاذ الإجراءات اللازمة لتكوين المستخدمين المعنيين وتجديد معارفهم مع مساهمة الإدارات في ذلك، واقتراح أي تدبير من شانه أن يحسن الترتيبات الأمنية في حالة حدوث خطر أو عمل يستهدف الطيران المدني.

إن لجنة امن المطار تسهر في جميع قراراتها على التوفيق بين تسهيل حركة الطيران والأمن[3]، وتقوم بجميع نشاطاتها تحت رقابة وتنسيق اللجنة الوطنية لأمن الطيران[4].

ثالثا: لجنة المجال الجوي

تم استحداث لجنة المجال الجوي بموجب قرار صادر عن وزارة الدفاع الوطني المؤرخ في 07 افريل 2007 الذي يحدد تشكيلة لجنة المجال الجوي وقواعد سير مكتبها الدائم للمتابعة[5] وهي لجنة مشتركة بين وزارة الدفاع ووزارة النقل.

---

(1) - المادة 14 نفس المرجع.

(2) - المادة 13 نفس المرجع.

(3) - المادة 15 نفس المرجع.

(4) - المادة 11 نفس المرجع.

(5) - قرار 07 افريل 2007 يحدد تشكيلة لجنة المجال الجوي و قواعد سيرها، الجريدة الرسمية العدد 35 لسنة 2007.

يشترك في رئاسة هذه اللجنة كل من قائد قوات الدفاع الجوي عن الإقليم ومدير الطيران المدني والأرصاد الجوية، وتضم هذه اللجنة بالتساوي أعضاء لحساب وزارة الدفاع الوطني وأعضاء لحساب وزارة النقل[1].

و ينسق المكتب الدائم للمتابعة التابع لهذه اللجنة الدراسات التي تخص أمن الملاحة الجوية عن طريق فرق عمل تشكل بطلب منه، حيث يقوم هذا المكتب ويقترح كل حل يراه مناسب ويقدم تقريرا دوريا عن نشاطه إلى لجنة المجال الجوي[2]، ويمكن لهذا المكتب الاستعانة بأي شخص مؤهل قصد مساعدته في أشغاله[3].

الفرع الثاني: تنظيم قواعد السلامة و الأمن الجوي بعد صدور القانون 14 – 15

لقد استحدث المشرع الجزائري بعد صدور القانون 14-15 و بموجب المرسوم التنفيذي رقم 16 – 306 [4]اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني واللجان المحلية لأمن المطارات – و بذلك يكون المشرع الجزائري قد ساير المشرع الفرنسي في هذا الشأن - و الذي يلغي بموجب المادة 16 منه أحكام المرسوم التنفيذي رقم 94 – 50 المتضمن إحداث اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني و لجان امن المطارات، و أبقى على لجنة المجال الجوي.

و لقد تم استحداث هذه اللجان تطبيقا لأحكام المادة 16 مكرر 4 من القانون 14-15 المعدل و المتمم للقانون رقم 06-98 و ذلك في إطار تنفيذ البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني.

(1) - المادة 2 نفس المرجع.

(2) - المادة 4 من- قرار 07 افريل 2007 يحدد تشكيلة لجنة المجال الجوي و قواعد سيرها، الجريدة الرسمية العدد 35 لسنة 2007.

(3) - المادة 5 نفس المرجع.

(4) - المرسوم التنفيذي رقم 16 – 306 المؤرخ في 28 صفر سنة 1438 الموافق 28 نوفمبر سنة 2016 المتضمن تشكيلة اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني و اللجان المحلية لأمن المطارات و مهامها و عملها.

أولا: اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني

توضع هذه اللجنة لدى الوزير المكلف بالطيران المدني وتتولي تنسيق نشاطات الأمن بين الوزارات و المصالح وغيرها من الهيئات التابعة للدولة ومستغلي المطارات والطائرات وممولي خدمات الحركة الجوية وغيرها من الهيئات المعنية المكلفة بتنفيذ مختلف جوانب البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، كما تسهر هذه اللجنة على إعداد البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني وتنفيذه والمصادقة عليه وضمان ضبطه، وتقوم بدراسة الاقتراحات التي تتقدم بها اللجان المحلية لأمن المطارات وضبط التدابير الملائمة، ولها أيضا رأي استشاري في جميع المسائل المرتبطة بأمن الطيران المدني وذلك كله في شكل توصيات[1].

و لكن عند مقارنة مهام هذه اللجنة بمهام اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني التي كانت موجودة سابقا نجد بان المشرع الجزائري قلص من مهام اللجنة الجديدة، حيث سحب منها مهمتين أساسيتين في مجال امن الطيران والتي كانت تقوم بها اللجنة السابقة، وتتمثل هذه المهام في أن اللجنة السابقة كانت تتابع على الصعيد الدولي تطور التنظيم والإجراءات وتقترح عند الاقتضاء التدابير اللازمة لملائمتها على الصعيد الوطني، كما كانت تعمل على المحافظة على العلاقات والمبادلات وتطويرها مع الهيئات المماثلة الأجنبية أو الدولية الأخرى[2] وهذا من شأنه له دور في مجال السلامة و الأمن الجوي من اجل الاستفادة من خبرات الدول الأخرى.

أما عن تشكيلة هذه اللجنة فهي تتكون من سبعة أعضاء وهم ممثل واحد عن وزير الدفاع الوطني، وممثل واحد عن الوزير المكلف بالداخلية، وممثلين اثنين عن الوزير المكلف بالطيران المدني، وممثل واحد عن اللجنة الوطنية للتسهيلات الجوية، وممثل واحد عن المدير العام للأمن الوطني، وممثل واحد عن المدير العام للجمارك، كما منحها القانون إمكانية استشارة أي شخص يمكنه بحكم كفاءته أو نشاطاته المهنية أن يساعدها في أشغالها[3].

(1) - المادة 2 من المرسوم التنفيذي 16 – 306، المرجع السابق.
(2) - المادة 3 من المرسوم التنفيذي 94 – 50، المرجع السابق.
(3) - المادة 3 من المرسوم التنفيذي 16 – 306، المرجع السابق.

غير أنه ما يلاحظ على تشكيلة هذه اللجنة الجديدة أن المشرع الجزائري تدارك النقص المتمثل في غياب بعض الوزارات الذي كان موجودا في ظل اللجنة القديمة رغم أهميتها، لكن مع ذلك بقي هذا الاستدراك غير تاما، حيث أصبحت اللجنة الجديدة تتشكل من ممثلي ثلاث وزارت فقط، وهي وزارة الدفاع الوطني ووزارة الداخلية ووزارة النقل، وغابت عن التشكيلة بعض الوزارات الأخرى، رغم دورها الفعال في المساهمة في مجال امن الطيران المدني، وتتمثل هذه الوزارات في وزارة البريد وتكنولوجيات الاتصال وذلك لأهمية تحقيق الأمن المعلوماتي، ووزارة البيئة، و وزارة الصحة، لأن امن الطيران المدني مفهوم عام يشمل الأمن المعلوماتي والأمن الصحي والأمن البيئي، على الرغم من أن المادة 2 من المرسوم التنفيذي 16 – 306 تنص صراحة على أن هذه اللجنة تعمل على تنسيق نشاطات الأمن بين الوزارات والمصالح وغيرها من الهيئات التابعة للدولة ومستغلي المطارات والطائرات وممولي خدمات الحركة الجوية وغيرها من الهيئات المعنية المكلفة بتنفيذ مختلف جوانب البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني.

تقوم اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني بإصدار توصيات وبعد الموافقة عليها من طرف الوزير المكلف بالطيران المدني في شكل مقررات تصبح ملزمة لجميع المؤسسات والهيئات المعنية، أما إذا لم تحصل هذه التوصيات على موافقة الوزير المكلف بالطيران المدني فلا تلتزم بها الهيئات والمؤسسات المعنية [1]، ولا تكتفي هذه اللجنة على إصدار التوصيات فقط، وإنما تسهر وتحرص على متابعة تنفيذ الهياكل المعنية لتوصياتها مع تحرير محضر بذلك في كل اجتماع يبين حصيلة هذه المتابعة[2].

ثانيا: اللجنة المحلية لأمن المطار

تم استحداث اللجنة المحلية لأمن المطار بموجب المرسوم التنفيذي رقم 16 – 306 [3] وهي توجد على مستوى كل مطار، وتكلف هذه اللجنة بتنسيق تنفيذ البرنامج الوطني

(1) - المادة 7 من المرسوم التنفيذي 16 – 306، المرجع السابق.

(2) - المادة 8 من نفس المرجع

(3) - المرسوم التنفيذي رقم 16 – 306 المؤرخ في 28 صفر سنة 1438 الموافق 28 نوفمبر سنة 2016 المتضمن تشكيلة اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني و اللجان المحلية لأمن المطارات و مهامها و عملها.

لأمن الطيران المدني على مستوى المطاروهي بذلك تساعد اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني في تنفيذ البرنامج الوطني لأمن الطيران على مستوى المطار، وتقوم بمساعدة السلطة المكلفة بتنسيق تنفيذ عمليات مراقبة الأمن على مستوى المطار، وتصادق على برنامج امن المطار وتسهر على ضبطه، و تصادق على مخططات الطوارئ والمخططات الظرفية لمواجهة أزمة ما، وتتولى تحضير التمارين المتعلقة بتنفيذ هذه المخططات، وتصادق على مخططات إخلاء المنشآت النهائية، وتقترح كل تدبير من شانه أن يحسن الترتيبات الأمنية على اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني في حالة وجود خطر أو عمل يوجه ضد الطيران المدني، ومن خلال هذه المهمة تظهر العلاقة بين اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني ولجان امن المطاروهي علاقة تعاون وتنسيق من اجل تحقيق الأمن على مستوى المطار، وتتأكد من مراعاة التدابير الأمنية عند تهيئة المطار أو إعادة تهيئته، وتقترح إجراءات التخفيف الضرورية لتدارك بعض العوائق والنقائص التي من شانها المساس بأمن الطيران المدني[1]، وبذلك يكون المشرع الجزائري قد وسع من مهام هذه اللجنة مقارنة مع مهام لجنة امن المطار التي جاء بها المرسوم التنفيذي 94 – 50.

أما عن تشكيلة[2] هذه اللجنة ، فيترأسها محافظ أمن المطار بالإضافة إلى ثمانية أعضاء آخرين و هم، ممثل المصالح التابعة لوزارة الدفاع الوطني المختصة إقليميا، ومدير المطار أو ممثله، ومدير النقل للولاية المعنية، ورئيس فرقة شرطة الحدود الجوية، ورئيس مفتش قسم مصالح الجمارك، وممثل المؤسسة للملاحة الجوية، وممثلي مستعملي الطائرات الخاضعين للقانون الجزائري، وممثل المؤسسة الوطنية لتوزيع الوقود، وفي حالة حدوث مانع يمكن أن يستخلف أي من أعضاء اللجنة بممثل تعينه الهيئة التي ينتمي إليها، كما يمنح القانون لهذه اللجنة الاستعانة على سبيل الاستشارة في أشغالها وبناءا على طلب من رئيسها بأية هيئة تكون كفاءتها مطلوبة.

(1) - المادة 10 نفس المرجع.

(2) - المادة 12 نفس المرجع.

هكذا و بعدما تعرضنا في المبحث الأول للإطار التنظيمي لقواعد السلامة و الأمن الجوي، و رأينا أن هذه القواعد نظمتها أولا منظمة الطيران المدني الدولي التي تعتبر الدولة الجزائرية عضوا فيها، كما تم تنظيم هذه القواعد على المستوى الأوروبي و الفرنسي و على المستوى الوطني، نحاول معالجة في المبحث الموالي موضوع أهداف و تدابير السلامة و الأمن الجوي التي كرسها المشرع الجزائري في القانون الجوي بموجب القانون 15 –14 [1].

المبحث الثاني: أهداف و تدابير السلامة و الأمن الجوي

جاء المشرع الجزائري بأهداف و تدابير السلامة و الأمن الجوي بموجب القانون 15 [2]14- و هذا ضمن أحكام الفصل الأول من القانون رقم 98 – [3]06 بموجب قسم ثالث معنون بـ: "أهداف و تدابير السلامة و الأمن" وخصص لذلك ستة مواد، من المادة 16مكرر1 إلى المادة 16 مكرر6.

ولقد نصت صراحة المادة 2 من القانون 15 - [4]14 على أن المصطلحات و العبارات المستعملة هي المحددة في الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة بشيكاغو يوم 07 ديسمبر سنة 1944 [5] و ملاحقها.

و جاء القانون 15 - [6]14 بأهداف و تدابير الأمن و السلامة من اجل ضمان الأمن الأمثل و السلامة المثلى وفقا للمعايير و أساليب العمل التي أوصت بها منظمة الطيران المدني الدولي[7].

(1) - قانون رقم 15 – 14 المعدل و المتمم للقانون 98 – 06 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، الجريدة الرسمية عدد 41 لسنة 2015.

(2) - قانون رقم 15 – 14 نفس المرجع

(3) - قانون رقم 98 – 06 المؤرخ في 03 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 المتضمن القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني.

(4) - المذكور سابقا.

(5) - انضمت الجزائر لاتفاقية شيكاغو المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة في 07 ديسمبر سنة 1944 و تعديلاتها بموجب المرسوم رقم 63 – 84 المؤرخ في 05 مارس 1963.

(6) - المذكور سابقا.

(7) - المادة 16مكرر1 من القانون 14-15، المرجع السابق.

و لقد جاء المشرع الجزائري بالتعديل المتضمن أهداف و تدابير السلامة و الأمن و ذلك تنفيذا لما تنظمه الملحق 17 لاتفاقية شيكاغو الصادر عن منظمة الطيران المدني الدولي.

لذلك سنتناول في هذا المبحث معالجة موضوع أهداف السلامة و الأمن الجوي(المطلب الأول)، ثم بعد ذلك موضوع تدابير السلامة و الأمن الجوي(المطلب الثاني).

المطلب الأول: أهداف السلامة و الأمن الجوي

إن الأهداف التي يسعى لتحقيقها عنصري السلامة و الأمن الجوي في نظام الطيران المدني الوطني تتمثل من جهة في الوقاية من حوادث و وقائع الطائرات(الفرع الأول)، و من جهة أخرى في مكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الطيران المدني(الفرع الثاني).

الفرع الأول: الوقاية من حوادث و وقائع الطائرات

إن الوقاية من حوادث و وقائع الطائرات هي ما يقصد بها السلامة الجوية La sécurité aérienne، والتي تعتبر الهدف الاستراتيجي «ألف» لمنظمة الطيران المدني والذي تهدف من ورائه تعزيز سلامة الطيران المدني العالمي، وهذا من خلال الاستخدام الأمثل للمجال الجوي، واستمرار صلاحية الطائرات للطيران، وتحقيق سلامة المطارات، والتعاون المدني والعسكري، وتأهيل الفنيين في مجال الطيران، وإلى غير ذلك من العوامل التي من شانها أن تساعد على بلوغ هدف السلامة الجوية[1].

و لقد تناول المشرع الجزائري حوادث الطائرات في القسم الثاني من القانون 98-06[2] والذي جاء بعنوان «حوادث الطائرات و إسعاف الطائرات في حالة خطر»، و

(1) - منظمة الطيران المدني الدولي، النشرة الالكترونية، أهداف الايكاو الإستراتيجية للسنوات 2011-2012-2013، المرجع السابق.

(2) - القانون 98 – 06، المرجع السابق.

عرف بموجب المادة 93 منه الحادث Accident على انه واقعة مرتبطة باستغلال طائرة يحدث خلالها اختفاء طائرة أو تحطمها، ووفاة شخص أو عدة أشخاص على متن الطائرة أو إصابتهم بجروح بليغة، وتعرض الطائرة لخسارة من شانها أن تقلل بصفة ملحوظة من مقاومتها وأدائها عند الطيران وتتطلب تصليحا هاما، أما العارض Incident يقصد به المشرع الجزائري وقائع الطائرات، وهو واقعة مختلفة عن الحادث و مرتبطة باستغلال طائرة تعرقل أو من شانها عرقلة امن الاستغلال.

و لقد جاء المرسوم التنفيذي 16 – 281 [1]، بقائمة للوقائع الخطيرة الخاصة بالطيران المدني، ومن بين هذه الوقائع مثلا التصادمات ، وخلل في هيكل الطائرة أو تفكك المحركوحالة عجز عضو طاقم القيادة أثناء الطيران.

حيث قامت منظمة الطيران المدني الدولي من افريل 2005 إلى أوت 2010 بعملية تدقيق دولي شمل 165 دولة متعاقدة مع منظمة الايكاو من بينها 13 دولة عربية، وتم التدقيق من خلال فريق التدقيق عن طريق طرح أسئلة، أما عن المنهجية العالمية للمراقبة والتدقيق لنشاط الطيران وسلامته تضمنت تحديد مستوى تطبيقات القواعد الدولية المتعلقة بالسلامة، وذلك باعتماد قائمة فحوصات من بينها التدقيق في حوادث الطائرات، وكانت نتائج الإجابات على المستوى العام بان هناك عدم التنفيذ الفعال لجميع العناصر CE بنسبة 41 % و هي ما تعرف بالعناصر الحرجة للسلامة[2]، وأكثر

(1) - المرسوم التنفيذي 16 – 281 المؤرخ في 2 صفر عام 1438 الموافق 2 نوفمبر سنة 2016 يحدد شروط و كيفيات التبليغ عن الحوادث و الوقائع الخطرة الخاصة بالطيران المدني، ج رع 67.

(2) - CE: Critical Elements of Safety Oversight System
و التي حددت بالوثيقة CE-9734 بالعناصر التالية:
1 – القانون المبدئي للطيران المدني CE1
2- التنظيمات الخاصة بالتشغيل CE2
3- منظومة الطيران المدني بالدولة و الوظائف الرقابية للسلامة الجوية CE3
4- المهارات الشخصية و الفنية و التدريب CE4
5- الأدلة التي تحكم مع الأدوات بمعلومات المدرجة للسلامة الجوية CE5
6- مسؤوليات الاعتمادات و التراخيص و الشهادات CE6
7- مسؤوليات البحث CE7

عنصر يظهر المؤشر عدم التنفيذ الفعال هو العنصر CE4 و المتعلق بالتدريب والكفاءة والذي ظهرت فيه عدم التطبيق الفعال بنسبة 59 % لذلك العنصر.

و من خلال التحليل الذي تم على 165 دولة في الفترة ما بين 2005 إلى 2010 توصل التقرير أن نسبة 49 % متوافقة مع المتطلبات الدولية وأن 51 % غير متوفرة المعلومات عن التدقيق، وأن الدول التي خضعت للتدقيق تمثل حوالي أكثر من 75 % من السعة العالمية للحركة الجوية[1].

الفرع الثاني: مكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الطيران المدني

إن مكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الطيران المدني، هي ما يقصد به الأمن الجوي La sûreté aérienne، والذي تعرفه منظمة الطيران المدني الدولي OACI في ملحقها 17 على انه» حماية الطيران المدني من أعمال التدخل غير المشروعة عن طريق مجموعة من التدابير و الموارد البشرية و المادية».

ولم يتعرض المشرع الجزائري في القانون [2]14-15 لتحديد الأعمال غير المشروعة، لكن تكفل بتحديدها الملحق 17 لمنظمة الطيران المدني الدولي كما تعرف هذه الأفعال أيضا بالأفعال الخبيثة و هي تتمثل فيمايلي:

- الاستيلاء غير المشروع على الطائرات
- تدمير الطائرة في الخدمة
- اخذ الرهائن على متن الطائرة أو في المطارات

8- القرارات التي تهم السلامة CE8

(1) - الهيئة العربية للطيران المدني، الاجتماع الثامن و العشرون للجنة السلامة الجوية، الرباط، 22- 24 ديسمبر 2011، مؤشرات التدقيق الدولي من افريل 2005 حتى أوت 2010، مقدمة من الإدارة العامة للهيئة – ورقة عمل:
www.acac.org.ma/programmes/1461921499_2.pdf

(2) - القانون 15 – 14، المرجع السابق.

- التسلل بالقوة على متن الطائرة أو للمطار أو داخل منشاة الطيران الجوي

- مقدمة لأغراض إجرامية على متن طائرة أو في مطار من سلاح أو آلة أو مواد خطرة

- استخدام طائرة في الخدمة من اجل تسبيب الموت أو الأذى البدني الجسيم أو إلحاق أضرار جسيمة بالممتلكات أو البيئة

- توصيل لمعلومات كاذبة يحتمل أن يعرض للخطر سلامة طائرة في الجو أو على الأرض امن الركاب و الملاحين و الموظفين أو الجمهور في احد المطارات أو داخل منشاة طائرات

حيث فيهدف امن الطيران لتنفيذ التدابير الوقائية من اجل ضمان سلامة الركاب و طاقم العاملين في الميدان و كذا الجمهور[1].

غير أن ما سجلته الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي بأن دولا كثيرة لا تقدم في كثير من الأحيان تقارير رسمية إلى مجلس المنظمة عن هذه الأفعال، لان التقارير الرسمية التي تقدمها الدول المعنية عن هذه الأفعال ينبغي أن توفر معلومات موثقة عن هذهالأفعال، حيث تشكل أساسا لتقييمها و تحليلها من طرف المنظمة، لذلك تحث المنظمة الدول الأعضاء على الالتزام بأحكام الملحق السابع عشر و ذلك بأن ترسل هذه الدول لمجلس المنظمة بأسرع وقت ما يمكن عقب حدوث وقائع تدخل غير مشروع جميع المعلومات، وذلك من أجل تمكين الأمانة العامة من حفظ معلومات دقيقة وكاملة وتحليل الاتجاهات والتهديدات الجديدة ضد الطيران المدني، وخاصة المعلومات المتعلقة بتسليم الأشخاص أو الإجراءات القانونية الأخرى، وهذا من اجل التأكد من المعلومة وتحليلها وإعلام الدول بالاتجاهات والتهديدات المحتملة والجديدة وإعداد إرشادات ملائمة لردع التهديدات الجديدة[2].

(1)- Jean-Jacques Richard, sûreté aérienne, histoire et structuration, op.cit.

(2) - القرارات المعتمدة من الجمعية العمومية لمنظمة الايكاو للطيران المدني الدولي، المرفق (د) إجراءات الدول المعنية بأفعال التدخل غير المشروع، الدورة السابعة و الثلاثون، مونتريال، 28 سبتمبر – 8 أكتوبر 2010، الطبعة المؤقتة، نوفمبر2010، مصدر الكتروني.

ويمكن أن يكون لأفعال التدخل غير المشروع في امن الطيران أثار متنوعة منها سياسية و منها اقتصادية، وتأتي الآثار السياسية في المرتبة الأولى، كما في حالات اخذ الرهائن فهذا يؤثر على مستويات أعلى للدول بصورة مباشرة أو غير مباشرة، كما تؤثر هذه الحالات على وسائل الإعلام على الصعيد الدولي.

وتتمثل العواقب الاقتصادية بدءا من تعليق الرحلات الجوية، كما كان الحال بعد الهجمات التي وقعت في 11 سبتمبر2001، وهذا لتنفيذ التدابير الجديدة التي قد تكون أكثر تقييدا ومكلفة للمسافرين أو الشركات أو تكاليف التعويض.

أما عن أهم الهجمات التي حدثت في مجال الطيران المدني، لقد تم في 10 مارس 1984 في مطار نجمينا(تشاد) انفجار طائرة UTA 772 و لم تسجل أية ضحية، و في 21 ديسمبر 1988 تم انفجار طائرة PanAm (لندن – نيويورك) للطيران فوق قرية لوكربي(اسكتلندا) خلفت هذا الانفجار 270 ضحية(259 راكبا و أفراد طاقم و 11 قرويا)، وحدث في 19 سبتمبر 1989 انفجار طائرة UTA 772 في صحراء تنيري Ténéré (نجمينا – باريس) خلف 170 ضحية (ركاب و أفراد الطاقم)، ووقع في التاريخ من 24 إلى 26 ديسمبر 1994 اختطاف طائرة الخطوط الجوية الفرنسية (الجزائر- باريس)، خلف هذا الاختطاف 07 قتلى (4 إرهابيين و 3 ركاب) و17 جريحا، ولدينا كذلك هجمات 11 سبتمبر 2001 على نيويورك و واشنطن(4 هجمات انتحارية متزامنة خلف 2977 ضحية، هذه الهجمات هي الأكثر دموية حتى الآن وتعتبر هذه الهجمات هي مصدر تدابير الأمن الجوي التي نعرفها الآن[1]، و التي نتعرض لها في المطلب الموالي.

المطلب الثاني: تدابير السلامة و الأمن الجوي

من أجل ترقية و تطوير نظام الطيران المدني الوطني يتماشى مع الأهداف التي سطرتها منظمة الطيران المدني الدولي، وجعل الطيران الوطني يعمل بصورة مستمرة وموحدة مع ضمان الأمن الأمثل و السلامة المثلى، جاء القانون 15 –14 [2] بمجموعة من

(1)- Jean-Jacques Richard, sûreté aérienne, histoire et structuration, op.cit.

(2) -القانون 15 – 14، المرجع السابق.

التدابيرتتمثل في البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، والبرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني(الفرع الأول) ونظام تسيير السلامة و الأمن و تنفيذه(الفرع الثاني).

الفرع الأول: البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني و البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني

جاء المشرع الجزائري بالبرنامج الوطني لأمن الطيران المدني بموجب المادة 16 مكرر 3 من القانون 15 – 14 [1]ويشمل هذا البرنامج جميع التدابيروالأعمال الموجهة لضمان حماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروعة.

كما جاء أيضا بالبرنامج الوطني لسلامة[2]الطيران المدني في المادة 16 مكرر 5 من القانون 15 – [3]14 وهو مجموعة متكاملة من الأنظمة والأنشطة التي تهدف إلى تحسين السلامة الجوية، تتماشى مع المقاييس والمعايير التي وضعتها المنظمة الدولية للطيران المدني الدولي OACI.

وتتكفل السلطة المكلفة بالطيران المدني والمتمثلة في وزارة النقل بإعداد أو تكلف من يقوم بإعداد كل من البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني و البرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني[4]، حيث تتولى اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني مهمة السهر على إعداد البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني وتنفيذه والتصديق عليه وضمان ضبطه[5]، وتتولى اللجنة المحلية لأمن المطار مهمة تنسيق تنفيذ البرنامج الوطني لأمن الطيران على مستوى المطار[6].

---

(1) - نفس المرجع.

(2) - le programme national de sécurité PNS; Il appelé en anglai SSP (State Safety Program).

(3) - القانون 15 – 14، المرجع السابق.

(4) - المادة 16 مكرر3 ، و المادة 16 مكرر 5 الفقرة 3، نفس القانون السابق.

(5) - المادة 2 من المرسوم التنفيذي 16 – 306، المرجع السابق.

(6) - المادة 10 من نفس المرجع.

غير انه و على الرغم من مرور سنتين على صدور القانون رقم 15 – 14[1] الذي جاء بقواعد السلامة والأمن في الطيران المدني لم يصدر بعد التنظيم الذي بواسطته يتم اعتماد كل من البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني والبرنامج الوطني لسلامة الطيران المدني[2].

ويتضح مما تقدم بأن المشرع الجزائري اكتفى فقط بتعريف البرنامج الوطني لأمن الطيران، و البرنامج الوطني لسلامة الطيران ، و هذا على خلاف بعض الدول التي وضعت نصوصا خاصة لتنظيم البرنامج الوطني للسلامة الجوية، مثل تنظيم grand–ducal de Luxembourg المؤرخ في 18 جويلية 2014 و المتعلق بـ: البرنامج الوطني لسلامة الطيران[3] حيث قامت المادة الثالثة الفقرة الأولى منه بتعداد الأطراف الخاضعة لهذا البرنامج وهم الحائزين لرخصة استغلال النقل الجوي وشهادة النقل الجوي، وحاملي شهادة الكفاءة للعمل الجوي، وهيئات التكوين المعتمدة التي تتعرض لمخاطر السلامة في إطار توفير خدماتها ومستغلي المطارات، والهيئات المسؤولة على تصميم أو بناء المطارات، وهيئات الصيانة المعتمدة التي تقدم الخدمات لمستغلي الطائرات والطائرات المروحية التي تقوم بالنقل التجاري الدولي.

و لقد وضع البرنامج الوطني للسلامة وفقا لنص المادة الثانية الفقرة الثانية من التنظيم السابق ذكره لتحقيق ثلاثة أهداف رئيسية، حيث يتمثل الهدف الأول في التذكير بالإطار التشريعي في مجال السلامة ومن اجل تحقيق هذا الهدف فهو يعمل على تحديد التزامات ومسؤوليات هيئات الطيران للدولة في مجال السلامة وتنفيذ المخطط الوطني لسلامة الطيران وفي مجال التحقيق في الحوادث و الوقائع يضمن استقلال هيئة التحقيق بالمقارنة مع هيئات الطيران الأخرى في الدولة، ويتمثل الهدف الثاني للبرنامج

(1) - القانون 15 – 14، المرجع السابق.

(2) - المادة 16 مكرر3 الفقرة 2، و المادة 16مكرر5 الفقرة 2، نفس المرجع.

(3)- Règlement grand-ducal du 18 juillet 2014 relatif au programme national de sécurité aérienne, signée le 18/07/2014, publiée le 25/07/2014, prise en effet le 29/07/2014, http:/legilux.public.lu/eli/etat/leg/rgd/2014/07/18n1/jo

الوطني للسلامة للتنظيم السابق ذكره انه يضع تسيير مخاطر السلامة من قبل الدولة، ولأجل ذلك فهو يحدد المتطلبات في مجال السلامة المتعلقة بنظام تسيير سلامة مقدمي الخدمات الأمنية، ويسمح بالاتفاق حول أداء السلامة لمقدمي الخدمات. أما الهدف الثالث للبرنامج الوطني للسلامة للتنظيم السابق انه يعمل على إدارة تأمين السلامة من قبل الدولة، ولهذا الغرض فهو يوفر الرقابة على السلامة، ويعمل على تنظيم وجمع وتحليل وتبادل البيانات حول السلامة، ويوفر أولويات الرقابة على أساس المجالات أو الانشغالات أو الاحتياجات الكبرى على أساس بيانات السلامة، ويوفر وسائل تعزيز السلامة من طرف الدولة من الأنشطة التكوينية الداخلية والاتصالات والتوعية في مجال السلامة[4].

ولدينا أيضا نموذج أخر يتمثل في مقترح تنظيم البرلمان الأوروبي و المجلس المتعلق بالقواعد الموحدة في مجال الطيران المدني و يؤسس وكالة السلامة الجوية للاتحاد الأوروبي[5] حيث خصص القسم الثاني منه «لإدارة السلامة الجوية» في المواد من 5 الى 8 منه و بموجب هذا التنظيم أصبح إجباريا اعتماد البرنامج الأوروبي للسلامة الجوية و المخطط الأوروبي للسلامة.

(4)- Art.3 alinéa 2, Règlement grand-ducal, op.cit.

(5)- Proposition de REGLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL n°2015/0277 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européen, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008,

قد تم إطلاق هذه المبادرة من طرف اللجنة الأوروبية في 2015 و هدفها تحضير الإطار التنظيمي للاتحاد الأوروبي في مجال السلامة الجوية في مواجهة التحديات المقبلة في العشرة الى الخمسة عشر سنة المقبلة و مواصلة ضمان خدمات نقل جوي آمن و أكيد و يحترم البيئة من اجل المسافرين و الجمهور، هذه المبادرة تستند الى أكثر من اثني عشرة سنة خبرة في تنفيذ التنظيم رقم 216/2008 و سابقه 159/2002، جاءت هذه المبادرة لسد الفراغ الموجود في مجال السلامة للمزيد راجع الموقع:
www.aeroport.fr/.../projet%20révision%202016%202008%201601%20fr.pdf

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

ويتولى المخطط الأوروبي للسلامة الجوية إحصاء المخاطر الرئيسية للسلامة ويحدد المعايير الضرورية للتخفيف منها، كما يحدد مستوى السلامة المقبول في الاتحاد الأوروبيوالذي تهدف لبلوغه كل من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي و اللجة الأوروبية و الوكالة الأوروبية للسلامة.

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

أ/ السياسة في مجال السلامة الجوية، الأهداف و المصادر؛

ب/ إدارة المخاطر المرتبطة بالسلامة الجوية؛

ج/ تأمين السلامة الجوية؛

د/ تعزيز السلامة الجوية.

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

كما جاء هذا التنظيم في المادة الثامنة منه بالمخطط الوطني للسلامة الجوية الذي يعتبر مرافقا للبرنامج الوطني للسلامة الجوية، فكل دولة عضو في الاتحاد الأوروبي تقوم بإحصاء في هذا المخطط المخاطر الرئيسية للسلامة والذي يحدد المعايير الضرورية للتخفيف منها، كما يعمل المخطط الوطني للسلامة الجوية على تعيين المخاطر والمعايير التي قام بتحديدها في إطار المخطط الأوروبي للسلامة الجوية و التي لها صلة بالدولة العضو في الاتحاد الأوروبي، فتقوم هذه الأخيرة بإعلام الوكالة الأوروبية بالمخاطر والمعايير المحددة في المخطط الأوروبي للسلامة الجوية[1].

الفرع الثاني: نظام تسيير السلامة و الأمن الجوي

ألزم المشرع الجزائري بموجب المادة 16 مكرر 6[2] مؤدي خدمات الطيران الحائزين على اعتماد أو رخصة مسلمة من السلطة المكلفة بالطيران المدني إعداد نظام تسيير السلامة و الأمن[3] و تنفيذه و هذا وفقا للبرنامج الوطني للسلامة و البرنامج الوطني للأمن المنصوص عليهما في المادتين 16 مكرر 3 و 16 مكرر 5[4]، وذلك بناءا على توصيات منظمة الطيران المدني الدولي حول السلامة و الأمن الجويين، غير أن المشرع الجزائري لم يعرف لنا ما المقصود بهذا النظام و مضمونه و الركائز التي يقوم عليها ، فبالرجوع للمادة 16 مكرر6 في فقرتها الثانية[5] تنص على انه تحدد كيفيات إعداد أنظمة السلامة و الأمن و تنفيذها عن طريق التنظيم، غير انه و على الرغم من مرور سنتين على هذا التعديل الأخير لقانون الطيران المدني لم يصدر بعد هذا التنظيم.

(1)- Proposition de REGLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL n°2015/0277 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européen, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008, op.cit.

(2) - المادة 16 مكرر 6 من القانون 14-15، المرجع السابق.

(3) - نظام تسيير السلامة و الأمن :Système de gestion de sécurité et de sûreté aérienne SGS

(4) - من القانون 14-15، المرجع السابق.

(5) - القانون 14-15، المرجع السابق.

ولقد أصبح تسيير السلامة عنصرا في إدارة الوظيفة لكل هيئة طيران جوي، ويترجم مصطلح «نظام» مفهوم مجموعة متكاملة من عمليات إدارة السلامة عبر الحدود الداخلية لتسخيرها في منظور واسع و متكامل للانشغالات المرتبطة بالسلامة، وأن تنفيذ نظام إدارة السلامة في جميع أنحاء العالم هو احد ركائز الإستراتيجية الرفيعة المستوى التي يتم من خلالها النهوض بسلامة الطيران المدني الدولي[1].

وتقع مسؤولية إعداد ووضع نظام تسيير السلامة والأمن الجوي على عاتق مقدمي الخدمات الجوية، وتقع على عاتق الدولة قبول ومراقبة هذا النظام، فهي تشترطه في إطار برنامجها الوطني للسلامة الجوية،لكن من هم مقدمي الخدمات الجوية؟.

إن مقدمي الخدمات الجوية هم الهيئات المعتمدة لتكوين الطيارين، وشركات الطيران وهيئات صيانة الطائرات، وهيئات إنشاء الطائرات، ومستغلي وحدات خدمات الحركة الجوية ومستغلي المطارات.

ويتضمن نظام تسيير السلامة و الأمن الجوي على الأقل التعريف بالمخاطر في مجال السلامة، ويضمن تنفيذ التدابير التصحيحية اللازمة للحفاظ على أداء السلامة، ويوفر الرصد المستمر والتقييم المنتظم للأداء الأمني، والتحسين المستمر لأداء نظام إدارة السلامة[2].

إن إتحاد إدارة الطيران FAA [3] بالاشتراك مع منظمة الطيران المدني الدولي OACI تعترف بالحاجة إلى اعتماد منهجية للأمن تمارس أكثر من ذي قبل تكون ذات طابع إداري وهذا سواء من طرف الإدارة والصناعة، ويمكن تعزيز التقدم في أمن الطيران من خلال خلق تكامل وتعاون مع الصناعة، حيث يعتبر تسيير السلامة كجهد مشترك من الإدارة و

(1)- VINCE GALOTTI. ARUN RAO DANIEL MAURINO, Initiative OACI pour promouvoir une approche globale de la mise en œuvre des SGS, journal OACI, Revue de l'organisation de l'aviation civil international, VOL61, N° 6, NOVEMBRE/ DECEMBRE 2006, P06 - 07.

(2)- Concept PNS Établissement National de la Navigation Aérienne, www.enne.dz/téléchargement/SGS/SGS.../module9

- (3)La Fédération Aviation Administration

الصناعة كما يرى اتحاد إدارة الطيران انه من الضروري نشر السلامة النظامية في نظم تسيير المستغلين الجويين و مقدمي الخدمات الأخرى[1].

و يستند نظام تسيير السلامة لمنظمة الحركة الجويةATO[2] التابعة للولايات المتحدة الأمريكية على أربعة ركائز و هي: الركيزة السياسية، وركيزة تسيير المخاطر في مسألة السلامة وركيزة تامين السلامة، وركيزة تعزيز السلامة.

توضح الركيزة السياسية الإجراءات ذات الصلة بالسياسة الأمنية، كما توضح هيكل نظام تسيير السلامة.

وتستند ركيزة تسيير المخاطر في مسألة السلامة على تسيير المخاطر، ويتمثل الهدف الرئيسي لكل برنامج السلامة في التعريف بالأخطار وتقييم المخاطر، وتصور وتنفيذ ضوابط هذه المخاطر وعوامل الخطر.

و يتمثل العمود الثالث لنظام تسيير السلامة في تامين السلامة، الذي يشمل السلامة، و الجودة، و الإدارة المتكاملة.

ويعتبر تعزيز السلامة الدعامة الأخيرة في نظام تسيير السلامة وهي الأساس لثقافة سليمة للسلامة الجوية، حيث تم الاعتراف بان أهمية إدارة السلامة تكمن في المعرفة التي يتمتع بها الموظفين، والتزامهم، وتحفيزهم، وهذه عوامل حاسمة لنجاح إدارة السلامة. حيث تصر ركيزة تعزيز السلامة على التدريب والتوعية والمشاركة الفعالة، كما تضع هذه الركيزة الأساس لدعم ثقافة عادلة، وتشجيع الموظفين على الإبلاغ عن أوجه القصور في السلامة دون الخوف من الجزاءات، لان الموظفين المكونين تكوينا جيدا ودافعا و يتمتعون بالمسؤولية، فهم معرضون على الأقل للخطأ، فالثقافة العادلة تؤكد على تصحيح أوجه القصور في السلامة[3].

(1) - DON ARENDT, WILLIAM YANTISS, ANA VEGEGA, De nombreux pays adoptent le concept de système de gestion de la sécurité, journal OACI, Revue de l'organisation de l'aviation civil international, VOL, N° 6, NOVEMBRE/ DECEMBRE 2006, P 09.

(2)- L'Air Trafic Organisation

(3)- DON ARENDT, WILLIAM YANTISS, ANA VEGEGA, op.cit., P11.

الخاتمة

لقد استجاب المشرع الجزائري لتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي في إرساء قواعد السلامة و الأمن الجوي، بحيث قام بتعديل القانون 98 – 06 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني بموجب القانون 15 – 14 الذي جاء بأهداف وتدابير الأمن و السلامة من اجل تعزيز و ترقية نظام الطيران المدني الوطني.

فجاء القانون 14-15 بهدف الوقاية من حوادث ووقائع الطائرات، ومكافحة الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد الطيران المدني بمجموعة من التدابير أو الآليات التي تتمثل في البرنامج الوطني للأمن و البرنامج الوطني للسلامة و نظام تسيير السلامة الجوية.

غير أنه و على الرغم من مرور سنتين على صدور القانون 14-15 مازل هناك نقص في النصوص القانونية التي تنظم هذه الآليات أو التدابير بشكل واضح، وهذا على خلاف بعض الدول التي سبقتنا في الاستجابة لتوصيات منظمة الطيران المدني الدولي في مجال السلامة والأمن الجوي والتي قامت بتنظيم كل من البرنامج الوطني للسلامة والبرنامج الوطني للأمن ونظام تسيير السلامة بنصوص قانونية.

إن تعزيز و ترقية نظام الطيران المدني الوطني بقدر ما يستند إلى ضوابط قانونية فإنه يتطلب التكوين الرفيع المستوى في مجال الأمن الجوي والتوعية والإحساس بالمسؤولية لدى جميع مقدمي خدمات الطيران.