



٥

مضبطة الجلسة الثانية والعشرين
دور الانعقاد العادي الثالث
الفصل التشريعي الثالث

١٠

الرقم: ٢٢

التاريخ: ١٣ جمادى الأولى ١٤٣٤هـ

٢٥ مارس ٢٠١٣م

١٥

عقد مجلس الشورى جلسته الثانية والعشرين من دور الانعقاد العادي الثالث من الفصل التشريعي الثالث بقاعة الاجتماعات الكبرى بمقر المجلس الوطني بالقضيبية، عند الساعة العاشرة من صباح يوم الاثنين الثالث عشر من شهر جمادى الأولى ١٤٣٤هـ الموافق الخامس والعشرين من شهر مارس ٢٠١٣م، وذلك برئاسة صاحب المعالي السيد علي بن صالح الصالح رئيس مجلس الشورى، وحضور أصحاب السعادة أعضاء المجلس، وسعادة السيد عبدالجليل إبراهيم آل طريف الأمين العام لمجلس الشورى.

٢٠

٢٥

وقد مثل الحكومة كل من صاحبي السعادة:

١- السيد عبدالعزيز بن محمد الفاضل وزير شؤون مجلسي الشورى والنواب.

٢- السيد كمال بن أحمد محمد وزير المواصلات.

كما حضر الجلسة بعض ممثلي الجهات الرسمية وهم:

• من وزارة شؤون مجلسي الشورى والنواب:

١ - السيد عبدالعظيم محمد العيد الوكيل المساعد لشؤون مجلسي الشورى والنواب.

٥ ٢ - السيد عبدالله عبدالرحمن عبدالملك المستشار القانوني.
- وعدد من مسؤولي الوزارة وموظفيها.

• من وزارة شؤون البلديات والتخطيط العمراني:

- السيد عبدالحى صالح محمود المستشار القانوني.

١٠

• من وزارة المواصلات:

١ - السيد أحمد نعمة علي القائم بأعمال وكيل شؤون الطيران المدني.

٢ - السيدة ابتسام محمد الشمالان مدير إدارة النقل الجوي.

٣ - السيد كمال حفني رياض مستشار النقل الجوي.

١٥ ٤ - السيد أحمد كمال الدين محمد المستشار القانوني.

• من المجلس الأعلى للبيئة:

- السيد عادل خليفة الزياتي الرئيس التنفيذي للمجلس.

٢٠ كما حضرها الدكتور أحمد عبدالله ناصر الأمين العام المساعد للشؤون البرلمانية، والسيد أحمد عبدالله الحردان الأمين العام المساعد للموارد البشرية والمالية والمعلومات، والدكتور عصام عبدالوهاب البرزنجي رئيس هيئة المستشارين القانونيين بالمجلس، وأعضاء هيئة المستشارين القانونيين بالمجلس، كما حضرها عدد من مديري الإدارات ورؤساء الأقسام وموظفي الأمانة العامة، ثم افتتح معالي الرئيس الجلسة:

٢٥

الرئيســــــــــــــــس:

بسم الله الرحمن الرحيم نفتتح الجلسة الثانية والعشرين من دور
الانعقاد العادي الثالث من الفصل التشريعي الثالث، ونبدأ بتلاوة أسماء
الأعضاء المعتذرين، والغائبين عن الجلسة السابقة. تفضل الأخ عبدالجليل
إبراهيم آل طريف الأمين العام للمجلس.

٥

الأمين العام للمجلس:

شكراً سيدي الرئيس، السلام عليكم ورحمة الله وبركاته، وأسعد
الله صباحكم بكل خير، اعتذر عن حضور هذه الجلسة كل من أصحاب
السعادة الأعضاء: جمال محمد فخرو، وجميلة علي سلمان، والدكتورة
عائشة سالم مبارك، والدكتور سعيد أحمد عبدالله للسفر في مهمة رسمية
بتكليف من المجلس، وحمد مبارك النعيمي، والسيد ضياء يحيى الموسوي
للسفر خارج المملكة، والدكتورة ندى عباس حفاظ، ومحمد هادي أحمد
الحلواجي لظرف صحي. وقد تغيب عن حضور الجلسة السابقة سعادة العضو
خالد عبدالرسول آل شريف، وشكراً.

١٥

الرئيســــــــــــــــس:

شكراً، وبهذا يكون النصاب القانوني لانعقاد الجلسة متوافراً.
وننتقل الآن إلى البند التالي من جدول الأعمال والخاص بالتصديق على
مضبطة الجلسة السابقة، فهل هناك ملاحظات عليها؟ تفضلي الأخت لولوة
صالح العوضي.

٢٠

العضو لولوة صالح العوضي:

شكراً سيدي الرئيس، ليست لدي ملاحظات شكلية أو إملائية على
المضبطة السابقة كما كان في السابق، وإنما لدي ملاحظة تتعلق بما جاء
في الصفحة ٤٤ عندما قمت بإثارة نقطة نظام، لأنه لم يرد على لساني
الكلام الذي ذكرته كاملاً، وكان اعتراضي على حضور الدكتور
صبري خاطر الجلسة وبأي صفة يتكلم، فهل هو موظف في الحكومة أو

٢٥

خبير لأنه جلس في منصة موظفي الدولة وأعطى الكلمة عدة مرات حتى أكثر من حق عضو مجلس الشورى!؟ هذا أولاً. ثانياً: لدي ملاحظة تتعلق بملاحظتي على مداخلة الدكتور صبري خاطر أستاذ كلية الحقوق بجامعة البحرين عندما قال: إن اتفاقية التجارة الحرة الموقعة بين البحرين والولايات المتحدة الأمريكية تخالف الدستور، ولكن عندما قرأت المضبطة - وأنا ٥ أقرأها من (الجلدة إلى الجلدة) - وجدت أن هذا الكلام نُسب إلى المستشار القانوني للمجلس، في حين أن كلام المستشار القانوني للمجلس في الصفحة ٤٠ لم يتعرض لمسألة مخالفة اتفاقية التجارة الحرة بين البحرين والولايات المتحدة الأمريكية لدستور مملكة البحرين، وهذا الكلام دُكر على لسان الخبير من جامعة البحرين، فأرجو تصحيح ذلك حتى تكون المضبطة عنوان ١٠ الحقيقة. عندما نرجع إلى كلام المستشار القانوني للمجلس في الصفحة ٤٠ نجد أنه لم يتطرق إلى ذكر أي مخالفة بين الاتفاقية ودستور مملكة البحرين، في حين أن الدكتور صبري خاطر في الصفحة ٤٢ قال: «وكما تفضل الأخ الدكتور عصام البرزنجي أن نصوص هذه الاتفاقية التي وقعنا عليها تتناقض مع القانون المدني بالمطلق، وتخالف المبادئ العامة، وتخالف ١٥ الدستور...»، فأرجو تصحيح ذلك حتى تكون المضبطة عنوان الحقيقة. أما إذا اختلف المستشار القانوني للمجلس معي وقرر أن هذا الكلام ورد على لسانه فهذا شيء آخر، وشكراً.

٢٠ **الرئيس:**

شكراً، الأخت لولوة، كل ما دار من كلام في الجلسة مسجل، وبإمكان الإخوة في قسم المضبطة أن يتأكدوا من التسجيل، وإذا كان هناك أي خطأ فسنقوم بتصحيحه.

٢٥ **العضو لولوة صالح العوضي:**

لأن الكلام الذي نسب إلى المستشار القانوني للمجلس لم يرد في أي مكان من مداخلته.

الرئيس:

يا أخت لولوة، لا نستطيع أن نناقش هذا الموضوع الآن، سنرجع إلى التسجيل ونتأكد من صحة كلامك وسنضع الكلام بحسب ما قيل في الجلسة السابقة. هل هناك ملاحظات أخرى؟

٥

(لا توجد ملاحظات)

الرئيس:

إذن تقرر المضبطة بما سيجرى عليها من تعديل. ومنتقل الآن إلى البند التالي من جدول الأعمال والخاص بالرسائل الواردة، تفضل الأخ عبدالجليل إبراهيم آل طريف الأمين العام للمجلس.

الأمين العام للمجلس:

شكراً سيدي الرئيس، الرسائل الواردة: رسالة سعادة السيد عبدالعزيز بن محمد الفاضل وزير شؤون مجلسي الشورى والنواب، المرفق بها القرار رقم (١٢) لسنة ٢٠١٣م بتحديد الوزير المسؤول أمام السلطة التشريعية عن المجلس الأعلى للبيئة، وهذا نصه:

قرار رقم ١٢ لسنة ٢٠١٢م

بتحديد الوزير المسؤول أمام السلطة التشريعية

عن المجلس الأعلى للبيئة

٢٠

رئيس مجلس الوزراء:

بعد الاطلاع على الدستور، وعلى المرسوم بقانون رقم ٤٧ لسنة ٢٠١٢م بإنشاء وتنظيم المجلس الأعلى للبيئة، وعلى المرسوم الملكي رقم ١٦ لسنة ٢٠١٢م بتعيينات وزارية، وعلى المرسوم رقم ٩٠ لسنة ٢٠١٢م بتشكيل المجلس الأعلى للبيئة، وبعد موافقة مجلس الوزراء،

٢٥

قرر الآتي:

- المادة الأولى -

يكون وزير شؤون البلديات والتخطيط العمراني هو الوزير المسؤول أمام السلطة التشريعية بمجلسيها عن أعمال المجلس الأعلى للبيئة.

٥

- المادة الثانية -

على وزير شؤون البلديات والتخطيط العمراني والجهات المختصة - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا القرار، ويُعمل به من تاريخ صدوره، وينشر في الجريدة الرسمية.

١٠

رئيس مجلس الوزراء
خليفة بن سلمان آل خليفة

صدر بتاريخ : ١٤ جمادى الأولى ١٤٣٤هـ

١٥

الموافق : ١٦ مارس ٢٠١٣م.

٢٠

ورسالتا معالي السيد خليفة بن أحمد الظهراني رئيس مجلس النواب بخصوص ما انتهى إليه مجلس النواب حول التالي: مرسوم بقانون رقم (٥٥) لسنة ٢٠١٢م بتعديل بعض أحكام المرسوم بقانون رقم (١٥) لسنة ١٩٧٧م بإصدار سندات التنمية. وقد تمت إحالته إلى لجنة الشؤون المالية والاقتصادية مع إخطار لجنة الشؤون التشريعية والقانونية. ومشروع قانون بإضافة مادة جديدة برقم (٢٢١ مكرراً) إلى قانون العقوبات الصادر بالمرسوم بقانون رقم (١٥) لسنة ١٩٧٦م. (المعد في ضوء الاقتراح بقانون المقدم من مجلس النواب). وقد تمت إحالته إلى لجنة الشؤون الخارجية والدفاع والأمن الوطني مع إخطار لجنة الشؤون التشريعية والقانونية، وشكراً.

٢٥

الرئيســــــــــــــــس:

شكراً، ومنتقل الآن إلى البند التالي من جدول الأعمال والخاص بأخذ الرأي النهائي على مشروع قانون بشأن مكافحة الغش التجاري، (المعد في ضوء الاقتراح بقانون المقدم من مجلس الشورى)، وقد وافق المجلس على مشروع القانون في مجموعه في الجلسة السابقة، فهل يوافق عليه بصفة ٥ نهائية؟

(أغلبية موافقة)

١٠ الرئيســــــــــــــــس:

إذن يقر مشروع القانون بصفة نهائية. ومنتقل الآن إلى البند التالي من جدول الأعمال والخاص بمناقشة تقرير لجنة المرافق العامة والبيئة بخصوص المرسوم بقانون رقم (٤٧) لسنة ٢٠١٢م بإنشاء وتنظيم المجلس الأعلى للبيئة. وأطلب من الأخ عبدالرحمن عبدالحسين جواهري مقرر اللجنة التوجه إلى المنصة فليتنفضل. ١٥

العضو عبدالرحمن عبدالحسين جواهري:

شكراً سيدي الرئيس، بداية أطلب تثبيت التقرير ومرفقاته في المضبطة. ٢٠

الرئيســــــــــــــــس:

هل يوافق المجلس على تثبيت التقرير ومرفقاته في المضبطة؟

(أغلبية موافقة)

٢٥

الرئيســــــــــــــــس:

إذن يتم تثبيت التقرير ومرفقاته في المضبطة.

(انظر الملحق /١ /صفحة ٨٧)

٣٠

العضو عبدالرحمن عبدالحسين جواهري:

- ٥ شكراً سيدي الرئيس، أحيل المرسوم بقانون المذكور إلى لجنة المرافق العامة والبيئة لتدارسه، وبعد عدة اجتماعات مع الجهات الرسمية المعنية بموضوع البيئة؛ ارتأت اللجنة أهمية هذا المرسوم وتوصلت إلى مبررات اتفقت عليها في توصياتها بالموافقة على هذا المرسوم بقانون، والتي أيدتها عدة جهات رسمية تتلخص في الآتي: أولاً: ضرورة وأهمية الربط والتنسيق بين الجهات الرسمية المختصة بالبيئة في المملكة - المجلس الأعلى للبيئة - وبقية الوزارات والمؤسسات الحكومية الأخرى من ناحية، وما يصدر عن الجهات المعنية من تشريعات بيئية مباشرة أو ذات أبعاد بيئية من ناحية أخرى، حيث إن ذلك الارتباط والتنسيق وإن كان متحققاً من خلال الإطار القانوني المنظم للتشريعات البيئية إلا أنه غير متحقق من خلال الإطار المؤسسي، وهو ما اقتضى إدخال تعديل مؤسسي يجمع الجهات الرسمية المختصة بالجهات الرسمية المعنية تحت مظلة واحدة من أجل خدمة البيئة وحمايتها في المملكة.
- ١٠ ثانياً: بعد التغييرات المؤسسية الهيكلية التي تمثلت في نقل تبعية الإدارة العامة للثروة البحرية من الهيئة العامة لحماية الثروة البحرية والبيئة والحياة الفطرية إلى وزارة شؤون البلديات والتخطيط العمراني، جاء هذا المرسوم ليحدد هوية وكيان البيئة، مواكباً توجيهات الحكومة الموقرة في الحفاظ على البيئة وحمايتها، وتعزيز مفهوم الامتثال البيئي من الجهات والمؤسسات الحكومية، وكذلك القطاع الخاص وجمعهم تحت مظلة واحدة إيماناً بدورهم في الاهتمام والحفاظة على البيئة في كل المجالات. وقد كان هناك تحفظ من قبل الأخت لولوة العوضي عضو لجنة المرافق العامة والبيئة على موضوع صفة الاستعجال، وبعد مناقشة مستفيضة ارتأت اللجنة أن صفة الاستعجال ٢٥ متوافرة وذلك بحسب نص المادة ٣٨ من دستور مملكة البحرين التي تنص على التالي: «إذا حدث فيما بين أدوار انعقاد كل من مجلس الشورى ومجلس

النواب أو في فترة حل مجلس النواب ما يوجب الإسراع في اتخاذ تدابير لا
تحتمل التأخير، جاز للملك أن يصدر في شأنها مراسيم تكون لها قوة
القانون، على ألا تكون مخالفة للدستور»، وهذه المادة تعطي جلاله الملك
الحق والصلاحيه في التقدير والنظر في الأمور المستعجلة وإصدار التشريعات
عندما تحدث حالة الاستعجال ما بين أدوار انعقاد كل من مجلس الشورى ٥
ومجلس النواب أو خلال فترة حل مجلس النواب. والتحفظ الآخر ارتبط بالمادة
الرابعة من المرسوم بقانون حول كلمة «وغيرها» التي تأتي في نهاية عبارة
«تكون قرارات المجلس نافذة وملزمة لكافة الجهات في المملكة من
الوزارات والهيئات والمؤسسات وغيرها...»، واتضح من صياغة نص المادة
الرابعة أن كلمة «وغيرها» تنصرف إلى الإشارة إلى الجهات الأهلية والخاصة ١٠
بمختلف أنواعها وأشكالها والتي تعمل في مجالات البيئة المختلفة والمتنوعة،
وأن عدم ذكرها في آخر المادة سوف يحصر المعنى على إلزام الجهات
الحكومية من الوزارات والمؤسسات العامة بأمور البيئة فقط والتي عالجه
المرسوم بقانون، وهذا لم يقصده المرسوم، بل قصد كل وزارات الدولة
والهيئات والمؤسسات الحكومية وكذلك الخاصة والأهلية بجميع مجالاتها ١٥
وتخصصاتها المتعلقة بقضية البيئة. وعلى ضوء كل ما ذكر من معطيات
ومبررات مقنعة ارتأت اللجنة أن توضح هذه الأمور بكل شفافية وأن توصي
بالموافقة على المرسوم بقانون رقم ٤٧ لسنة ٢٠١٢م بإنشاء وتنظيم المجلس
الأعلى للبيئة لأهميته، وشكرًا.

٢٠

الرئيس:

شكرًا، هل هناك ملاحظات؟ تفضلني الأخت رباب عبدالنبي العريض.

العضو رباب عبدالنبي العريض:

شكرًا سيدي الرئيس، نحن نعرف القوانين التي تخص البيئة، وأيضًا ٢٥
الدستور البحريني نص على البيئة، وبالتالي أعطاه أهمية كبيرة، وأيضًا
نلاحظ دائمًا في المسائل البيئية أن الغلبة تكون للبيئة حتى على حساب
مصلحة الأفراد أنفسهم. ولدي ملاحظات على القانون نفسه، القانون أعطى

المجلس الأعلى للبيئة اختصاصات جهاز البيئة المنصوص عليه في المرسوم بقانون رقم ٢١ لسنة ١٩٩٦م واختصاصات الهيئة الوطنية لحماية الحياة الفطرية، بمعنى أنه أعطاه ذات الاختصاصات؛ فهل اللجنة - أو نحن المشرعين - تعتقد أنه لن يكون هناك تضارب بين الاختصاصات والإلزامية؟ أعتقد أنه سيكون هناك نوع من التضارب، وخاصة أن القانون لم يبلغ الجهاز ولا الهيئة، وبالتالي الكل سوف يعمل في ذات الاختصاصات وفي ذات الإلزامية، لذا أتمنى على اللجنة أن توضح لنا هذه النقطة. بالنسبة إلى القرارات الملزمة، هذا الموضوع جيد وهو أن تكون قرارات المجلس ملزمة، ولكن أيضاً أعتقد أن هناك قصوراً في القانون، بمعنى أنه إذا كانت قرارات المجلس ملزمة للجهات الخاصة والعامة ولكنها رفضت تنفيذ هذه القرارات، فإن القانون لم يرد فيه تفاصيل بالنسبة إلى هذا الموضوع، وحتى آلية التظلم. صحيح أنها تعتبر قرارات إدارية ويمكن التظلم منها، ولكن باب التظلم مفتوح، بمعنى أنه بعد عشر سنوات من صدور القرار يمكن أن يتظلم منه الشخص الذي صدر بحقه، وبالتالي أعتقد أن القانون بهذه الطريقة سوف تكون فيه إشكاليات كبيرة عند التطبيق. نحن لدينا قانون للبيئة، وقانون البيئة يحتاج إلى تطوير، وخاصة بعد أن وقعت مملكة البحرين على الكثير من الاتفاقيات البيئية، وآخرها الاتفاقية المتعلقة بالبيولوجيا، وكان المفترض أن تتم إعادة صياغة هذا القانون بما يتناسب مع التطور، ولكن بهذه الطريقة سوف يكون هناك تضارب بين اختصاصات الجهات الموجودة حالياً وبين اختصاصات المجلس الأعلى للبيئة، وشكراً.

الرئيس:

شكراً، تفضلي الأخت لولو صالح العوضي.

العضو لولو صالح العوضي:

شكراً سيدي الرئيس، في البداية أشكر اللجنة ومقررها. وبالفعل كان لدي تحفظان، تحفظ شكلي، وتحفظ موضوعي، باعتبار أن المراسيم

بقوانين لا بد أن يكون لها شروط شكلية وهي الاستعجال، ومن ثم بعد ذلك الشروط الموضوعية. بالنسبة إلى الاستعجال كان تحفظي مؤقتاً، وأحب أن أصحح للأخ المقرر أن التحفظ الوارد مني على الشرط الشكلي كان تحفظاً مؤقتاً لحين إبداء القائمين على هذا المرسوم أسباب الاستعجال، وقد تفضل الأخ الدكتور عادل الزياتي وأوضح أسباب الاستعجال، فعرفت الأسباب ٥ ورفعت ملاحظتي عن أسباب الاستعجال، وكان المفروض أن يقصر مقرر اللجنة تحفظي على الشروط الموضوعية، هذا أولاً. ثانياً: بالنسبة إلى الشرط الموضوعي، وهو عدم مخالفة الدستور، أوضحت للجنة - وكان هناك اتفاق تقريباً من معظم الأعضاء - أن كلمة «وغيرها» من الخطورة بمكان، ولكن كان الرأي السائد في اللجنة أن نوافق على هذا المرسوم ثم نطلب تعديله، ١٠ وقد اعترضت على هذا الكلام، وبيّنت أن هناك مخالفة دستورية تتمثل في أن ليست قاصرة على الجهات الرسمية وإنما تشمل المواطن مثلما أوضحت الأخت رباب العريض. المرسوم بقانون يأتي ويلغي كل ما يتعارض مع أحكامه، وقد أوضحت الأخت رباب العريض - التي أتفق معها في جزئية وأختلف معها في أخرى - أن المرسوم بقانون يأتي ويلغي كل ما يتعارض مع ١٥ أحكامه، ولو رجعنا إلى قانون البيئية فسنجد فيه حق التظلم وحق التقاضي والحقوق العامة الأخرى لكل من يمسه هذا القانون، ولكن في هذا المرسوم بقانون هناك الإلغاء الصريح لكل ما يتعارض مع أحكامه، وإذا أخذنا وطبقنا مبدأ الإلزامية على كل الأفراد وعلى كل المؤسسات، فكيف يكون - مع هذا الإلغاء - من حق الأفراد أن يستخدموا حقوقهم المنصوص ٢٠ عليها في قانون البيئية؟! نحن نعلم القصد من هذا النص، فسمو الشيخ عبدالله بن حمد آل خليفة هو رئيس المجلس الأعلى للبيئية، وإذا كان هذا المرسوم بقانون يمنح حصانة للقرارات الصادرة عن المجلس الذي يرأسه سمو الشيخ عبدالله بن حمد آل خليفة، فنحن لا نستطيع أن نضفي هذه الحصانة التلقائية المطلقة على قراراتهم؛ لأن الرئيس اليوم سيكون معروفاً وغداً سوف ٢٥ يكون هناك رئيس آخر، والتشريع لا يُشرع لحالات فردية وإنما لحالات عامة

المادة ٢٦ - التي أعطت الحق في التقاضي والتظلم، وأعطت المدد أيضاً، فقرارات المجلس الأعلى للبيئة هي قرارات تصدر عن المجلس بشراكة مع أصحاب القرار الذين يتخذون القرار بما لا يختلف مع قانون البيئة وقانون الحياة الفطرية، وبالتالي المعادلة تساوت كما تفضل سعادة الأخ عبدالرحمن جواهري في طرحه في هذه المذكرة. إن هذا الجانب هو جانب مؤسسي ٥ يتواكب مع الجانب القانوني والتشريعي الموجود في قانون البيئة وقانون الحياة الفطرية. التظلم موجود ومؤسس في المرسوم رقم ٢٦، وأتفق مع سعادة الأخت رباب العريض في أن هناك فعلاً حاجة إلى تجديد هذا القانون، أعني قانون البيئة رقم ٢١ لسنة ١٩٩٦م الذي مضى عليه أكثر من ١٧ عاماً، ومازلنا ننتظر هذا القانون الذي ينظم عملية البيئة في مراحل كثيرة. أعتقد ١٠ أن المرسوم الآن في أروقة الإخوان أصحاب السعادة أعضاء مجلس النواب، ونأمل أن يصدر في وقت قريب. موضوع التظلم والطعن تم طرحه في المادة ٢٦ في قانون البيئة لسنة ١٩٩٦م، بالإضافة إلى موضوع التحفظ الذي تفضلت به سعادة الأخت لولوة العوضي حول خطورة أن تكون قرارات المجلس غير قابلة للطعن عليها، قرارات المجلس في النهاية هي عبارة قرارات، وهي أقل درجة ١٥ في السلم القانوني، وهذه القرارات تصدر عن المجلس بما هو في مصلحة البيئة أساساً، وأيضاً وجدت الكلمة «وغيرها» أساساً لأن هناك الكثير من القطاعات الموجودة في مملكتنا هي قطاعات خاصة وشركات استشارية ومؤسسات لا بد أن يكون لها حكم في هذا الأمر، لذا وضعت كلمة «وغيرها» واللجنة الكريمة وافقتنا الرأي حول هذا الموضوع. في الحقيقة نحن ٢٠ نجد أن هذه مرحلة، تعني مرحلة متصاعدة لقانون يمكن أن يحقق مصلحة عامة للمملكة وأن يضمن سلامة البيئة لأجيالنا الحالية والأجيال القادمة، وشكراً.

٢٥

الرئيس: س:

شكراً، تفضلي الأخت الدكتورة بهية جواد الجشي.

العضو الدكتور بهية جواد الجشي:

- شكراً سيدي الرئيس، أحببت أن أعلق على ما ذكرته الأخت رباب العريض حول أن هناك تضارباً، المرسوم واضح، في المادة الأولى جاء: «ويتولى المجلس مباشرة الاختصاصات المخولة إلى كل من: ١- جهاز البيئة... ٢- الهيئة الوطنية لحماية الحياة الفطرية المنصوص عليها في المرسوم بقانون رقم (٢) لسنة ١٩٩٥م...»، وبعد ذلك ذكرت المادة السابعة: «تؤول إلى المجلس جميع الموجودات والأموال الثابتة والمنقولة والموارد المملوكة للهيئة العامة لحماية الثروة البحريين والبيئة والحياة الفطرية، وكذلك ما لها من حقوق...»، أما المادة الثامنة - معالي الرئيس - فهي صريحة وواضحة وتقول: «يلغى المرسوم بقانون رقم (٥٠) لسنة ٢٠٠٢م بإنشاء الهيئة العامة لحماية الثروة البحرية والبيئة والحياة الفطرية...» ومعنى ذلك أنها ألغيت تماماً، وليس هناك أي تضارب. ولكن بالنسبة إلى موضوع التظلم - الذي ذكر الأخ الدكتور عادل الزباني أنه موجود في القانون - بما أنه بموجب هذا المرسوم ألغى القانون فإذن موضوع التظلم ألغى معه، وهو غير موجود في المرسوم. وعليه فإن ما ذكرته الأخت لولوة العوضي صحيح، أنه لا يوجد في هذا المرسوم ما يغطي مسألة التظلم، لأن القوانين السابقة ألغيت بموجب هذا المرسوم، وشكراً.

الرئيس:

شكراً، تفضل الأخ خليل إبراهيم الذوادي.

٢٠

العضو خليل إبراهيم الذوادي:

- شكراً سيدي الرئيس، صباح الخير جميعاً. أشكر لجنة المرافق العامة والبيئة. ما تفضل به الإخوان يصب في صالح هذا المرسوم بقانون. الذي لفت نظري هو أهمية هذا المجلس وخاصة ما نصت عليه المادة الأولى: «وللمجلس على الأخص وضع الاستراتيجية المستقبلية للبيئة والتنمية المستدامة في مملكة البحرين ومتابعة تنفيذها مع الوزارات والهيئات والمؤسسات ذات الصلة»، وأعتقد أن هذا الهدف هو الذي نحتاج إليه وخاصة فيما يتعلق بالبيئة ومرافق البيئة والقوانين المتعددة والهيئات المختلفة. والحمد لله أن هذا المرسوم

العضو لولوة صالح العوضي:

- شكراً سيدي الرئيس، في البداية أشكر الأخ عادل الزباني على صراحته ومواجهته لنا في اللجنة وعلى ما تفضل بذكره اليوم أمامكم بخصوص حق التظلم وأن التقاضي مازال موجوداً على اعتبار أن ما سيسجل في المضابط سيكون محاضر تحضيرية لمرسوم بقانون يستتير به القاضي ٥ والمتقاضي - على الأقل - عند حدوث أي نزاع سواء بين المجلس الأعلى للبيئة ومؤسسات الدولة أو الأفراد أو شركات القطاع الخاص التي قد تضار من قرارات هذا المجلس. ولكن في الوقت نفسه أقول إن المادة الثامنة من المرسوم بقانون نصت على التالي: «يلغى المرسوم بقانون رقم ٥٠ لسنة ٢٠٠٢م بإنشاء الهيئة العامة لحماية الثروة البحرية والبيئة والحياة الفطرية... كما يلغى كل حكم يتعارض مع أحكام هذا القانون»، بمعنى أن أي حكم يتعارض مع القوة الإلزامية لقرارات المجلس الأعلى للبيئة لن يكون له أي مقام بعد الإلغاء المطلق المجرد الوارد في نهاية المادة الثامنة. نحن أمام مرسوم بقانون يقضي بالإلزامية، ونص يقضي بإلغاء كل نص يتعارض مع أحكام هذه الإلزامية، فأني حكم ورد في قانون آخر يتعلق بالبيئة ويؤثر على إلزامية هذه القرارات ١٥ سواء بالطعن أو بالتظلم الرئاسي أو بالتظلم القضائي لن يكون له مقام، وأشير إلى رأي المستشار القانوني بمجلس النواب، حيث قال على استحياء: على الأقل تضاف عبارة «في حدود اختصاصه» حتى يبعد المرسوم بقانون عن أي قرار يمس مصالح الناس سواء كانوا على شكل قطاع خاص أو مؤسسات أهلية أو أفراد، فالاقترح الذي أتى به المستشار القانوني بمجلس ٢٠ النواب جعل الأمر في حدود اختصاصه، أي الحدود التنظيمية لعمل المجلس داخل المجلس، وشكراً.

الرئيس:

- شكراً، تفضلي الأخت رباب عبدالنبي العريض. ٢٥

العضو رباب عبدالنبي العريض:

شكراً سيدي الرئيس، سأرد على الأخت الدكتورة بهية الجشي. قانون البيئة لم يلغ، وما ألغي هو موضوع إنشاء الهيئة العامة لحماية البيئة، وبالتالي فإن الاختصاصات الموجودة هي ذاتها. بخصوص ما ذكره الأخ الدكتور عادل الزياني بشأن أن قانون البيئة توجد فيه طرق الطعن والتظلم، ٥ نحن نتكلم عن قانون خاص، ولا يجوز في قانون خاص أن نعود في مسألة التظلم من القرارات إلى قانون آخر، فلم تجر العادة في التشريعات على هذه الطريقة، والقانون الخاص هو قانون خاص، وبالتالي لا يوجد تظلم في هذا القانون، وإذا اعتبرنا مدة التظلم وطرق التظلم من قبيل القرارات الإدارية فمعنى ذلك أن باب التظلم مفتوح. بخصوص مسألة الإلزام، أتفق مع الأخت ١٠ لولوة العوضي، وقد بحثت في هذا الموضوع ولم أجد أي تشريع يكون فيه نص على أن القرارات الإدارية ملزمة، حيث إن القرارات الإدارية عندما تصدر تكون ملزمة، ولا نحتاج إلى نص على ذلك، وقد يؤخذ من المفهوم أن الإلزامية تعني أنه لا يمكن الطعن على القرارات بأي مطعن. فأعتقد أنه ستكون هناك صعوبة في تطبيق هذه النصوص عند تطبيق هذا القانون، ١٥ وشكراً.

الرئيســــــــــــــــس:

شكراً، تفضلي الأخت دلال جاسم الزايد.

٢٠

العضو دلال جاسم الزايد:

شكراً سيدي الرئيس، بداية أشكر اللجنة على تقريرها. وأختلف مع الأختين لولوة العوضي وريباب العريض في مسألة النظر إلى هذا المرسوم وتفسيره وفي ما ذكره الأخ عادل الزياني. فيما يتعلق بإنشاء الهيئة، هذه الهيئة ستكون هيئة مستقلة تباشر اختصاصات معينة ولا ضير إن كانت القرارات ٢٥ المتعلقة بالاختصاصات نافذة وملزمة بسبب طبيعة التنظيم والاختصاصات

التي تخضع لها في تنظيمها للبيئة. أثيرت مسألة مَنْ المخاطب بهذه القرارات الملزمة، ومن خلال فهمي للنص وبالرجوع إلى مذكرة المجلس الأعلى للبيئة في الصفحة ٤٠ نجد أن الدكتور إيهاب طارق عبدالعظيم المستشار القانوني بالمجلس الأعلى للبيئة أوضح أن المخاطب هو جهات، سواء الجهات الحكومية أو القطاع الخاص، وقد أوضح الأخ الدكتور عادل الزباني ٥ مشكوراً هذا الجانب، وهذا يتضح من كلمة «الجهات». وبخصوص ما ورد في ردهم وهو «أما عبارة وغيرها فهي تنصرف إلى القطاع الخاص بما يتضمنه من أشكال وصور مختلفة كالشركات الخاصة والأخرى التي تشارك فيها الحكومة»، كان التفسير في هذا الجانب واضح. بالنسبة إلى قرارات التظلم في حالة صدور أي قرار بهذا الشأن، فإن لأي جهة حق الطعن على أي قرار ١٠ إداري صادر بهذا الشأن، وهذا لا يعني أنه يلغى كل نص يتعارض مع ذلك، لأن حق الطعن في القرار الإداري مشار إليه في كل القوانين التي سبق الاستناد إليها، وما يتعلق بالتعارض في نص هذا القانون ينصرف إلى موضوع الاختصاصات التي كانت موزعة على أكثر من جهة اختصاص فيما يتعلق بالاختصاص الذي أصبح مناطاً بجهة واحدة. وللإيضاح وتأكيد هذا الجانب ١٥ دُكر - في ثالثاً - التالي: «ما جاء في المادة الرابعة أن ما يصدر من المجلس الأعلى هي قرارات ووفقاً لدستور المملكة تعتبر القرارات هي أدنى أدوات التشريع مكانة ويمكن الطعن عليها أمام المحاكم لإلغائها إذا ما خرجت عن مقتضيات سلامة القرار بأركانه الخمسة كالسبب أو المحل أو الغاية أو الاختصاص أو الشكل...»، وبالتالي يظل حق الجهة التي صدرت في ٢٠ مواجهتها هذه القرارات في الطعن قائماً. أرى أن هذا المرسوم جاء متكاملًا من حيث الشروط الشكلية والموضوعية، واتفق مع ما اتجه إليه الإخوة في اللجنة، وشكوراً.

٢٥

الرئيســــــــــــــــس:

شكوراً، تفضل الأخ الدكتور عادل خليفة الزباني الرئيس التنفيذي

للمجلس الأعلى للبيئة.

الرئيس التنفيذي للمجلس الأعلى للبيئة:

- شكراً سيدي الرئيس، ما يدور في هذه الجلسة يثري الأمر الخاص بأهمية هذا المرسوم بقانون. ونقدم الشكر على كل الملاحظات التي طرحت. ونؤكد أن حق التقاضي والتظلم حق دستوري أساساً، ونؤكد أيضاً
- ٥ أن المرسوم رقم ٤٧ لم يلغ - كما تفضلت الأخت دلال الزايد - المرسوم بقانون رقم ٢١، بل أكدته في المادة الأولى من خلال عبارة «يتولى المجلس مباشرة الاختصاصات المخولة إليه من كل من جهاز البيئة والوزير المختص بشؤون البيئة المنصوص عليها في المرسوم بقانون رقم ٢١ لسنة ١٩٩٦م»، وكذلك الحال بالنسبة للهيئة الوطنية لحماية الحياة الفطرية، فهذان القانونان نصا على هذه المؤسسات، والمجلس الأعلى للبيئة هو الآن الذي يقوم باختصاصات البيئة واختصاصات الحياة الفطرية المنصوص عليها في هذه القوانين، وبالتالي لا توجد الهيئة الوطنية لحماية الحياة الفطرية وجهاز البيئة، والموجود الآن هو المجلس الأعلى للبيئة واختصاصاته واردة في المرسوم بقانون رقم ٢١ لسنة ١٩٩٦م والرسوم بقانون رقم ٢ لسنة ١٩٩٥م. بخصوص التظلم، هناك
- ١٠ حق دستوري للتظلم، وذكر ذلك نصاً وبشكل صريح في المادة ٢٦ من المرسوم بقانون رقم ٢١ لسنة ١٩٩٦م، حيث نصت المادة على التالي: «يجوز لوزير الإسكان والبلديات والبيئة أن يفوض المدير العام للجهاز في إصدار هذه القرارات، وعلى الجهات الإدارية المختصة وأصحاب الشأن تنفيذها، ويجوز أن يتضمن قرار الوقف أو المنع المؤقت مدينة معينة واتخاذ القرارات»،
- ٢٠ وهناك مادة صريحة في شأن التظلم تقول: «يجوز لكل ذي شأن التظلم إلى الوزير من قرار الوقف أو المنع، سواء كان القرار دائماً أو مؤقتاً بمدة معينة، ويكون التظلم خلال ستين يوماً من تاريخ إبلاغ المتظلم بالقرار بخطاب مسجل بعلم الوصول أو من تاريخ علمه به»، بمعنى أن المرسوم بقانون رقم ٤٧ كلف المجلس الأعلى للبيئة بأن ينفذ المرسوم بقانون رقم ٢١ لسنة ١٩٩٦م بشأن البيئة، والذي وردت فيه هذه المادة صراحة. ونؤكد لمجلسكم الموقر
- ٢٥ وللأخت الفاضلة لؤلؤة العوضي وللجميع أن حق التظلم حق دستوري مشروع لا نختلف عليه، وهذا المرسوم الذي أمامكم اليوم هو مرسوم بإنشاء وتنظيم

المجلس الأعلى للبيئة وليس قانوناً لإدارة عملية البيئة وجانب البيئة ككل،
ونؤكد مرة أخرى حاجة المجلس والمملكة ككل إلى صدور قانون جديد
للبيئة ليعدل المرسوم بقانون رقم ٢١ لسنة ١٩٩٦م، وشكراً.

٥ الرئيس:س:

شكراً، هل هناك ملاحظات أخرى؟

(لا توجد ملاحظات)

١٠ الرئيس:س:

تفضل الأخ عبدالجليل إبراهيم آل طريف الأمين العام للمجلس بتلاوة
أسماء الأعضاء لأخذ رأيهم نداءً بالاسم على المرسوم بقانون.

١٥ (وهنا قام الأمين العام للمجلس بتلاوة أسماء الأعضاء لأخذ رأيهم نداءً
بالاسم على المرسوم بقانون)

العضو إبراهيم محمد بشمي:

موافق.

٢٠ العضو أحمد إبراهيم بهزاد:

موافق.

العضو الدكتور بهية جواد الجشي:

موافقة.

٢٥ العضو جمعة محمد الكعبي:

موافق.

العضو جهاد حسن بوكمال:

٣٠ موافق.

العضو الدكتور جاهد عبدالله الفاضل:

موافقة.

العضو خالد حسين المسقطي:

موافق.

٥

العضو الدكتور الشيخ خالد بن خليفة آل خليفة:

موافق.

١٠

العضو خالد عبدالرحمن المؤيد:

موافق.

العضو خالد عبدالرسول آل شريف:

(غير موجود).

١٥

العضو خليل إبراهيم الذوايدي:

موافق.

العضو دلال جاسم الزايد:

موافقة.

٢٠

العضو رباب عبدالنبي العريض:

غير موافقة.

٢٥

العضو سعود عبدالعزيز كانو:

موافق.

العضو السيد حبيب مكي هاشم:

موافق.

٣٠

العضو عبدالجليل عبدالله العويناتي:

موافق.

العضو عبدالرحمن إبراهيم عبدالسلام:
موافق.

٥

العضو عبدالرحمن عبدالحسين جواهري:
موافق.

العضو عبدالرحمن محمد جمشير:
(غير موجود).

١٠

العضو الدكتور عبدالعزيز حسن أبل:
موافق.

العضو علي عبد الرضا العصفور:
موافق.

١٥

العضو فؤاد أحمد الحاجي:
موافق.

العضو لولوة صالح العوضي:
غير موافقة.

٢٠

العضو محمد حسن الشيخ منصور الستري:
(غير موجود).

٢٥

العضو محمد حسن باقر رضي:
موافق.

العضو محمد سيف المسلم:
موافق.

٣٠

العضو منيرة عيسى بن هندي:
موافقة.

٥

العضو الدكتور ناصر حميد المبارك:
موافق.

العضو نانسي دينا ايلي خضوري:
موافقة.

١٠

العضو نوار علي المحمود:
موافق.

١٥

العضو هالة رمزي فايز:
موافقة.

رئيس المجلس علي بن صالح الصالح:

موافق. الأغلبية موافقة، إذن يقر المرسوم بقانون. وننتقل الآن إلى البند

٢٠ التالي من جدول الأعمال والخاص بمناقشة تقرير لجنة المرافق العامة والبيئة بخصوص مشروع قانون بإصدار قانون تنظيم الطيران المدني، المرافق للمرسوم الملكي رقم ٧٢ لسنة ٢٠١٢م. وأطلب من الأخ محمد حسن باقر رضي مقرر اللجنة التوجه إلى المنصة فليتفضل.

٢٥

العضو محمد حسن باقر رضي:

شكراً سيدي الرئيس، بدايةً أطلب تثبيت التقرير ومرفقاته في

المضبطة.

الرئيســــــــــــــــس:

هل يوافق المجلس على تثبيت التقرير ومرفقاته في المضبطة؟

(أغلبية موافقة)

٥

الرئيســــــــــــــــس:

إذن يتم تثبيت التقرير ومرفقاته في المضبطة.

(انظر الملحق ٢ / صفحة ٩٩)

١٠

الرئيســــــــــــــــس:

سنبدأ بمناقشة المبادئ والأسس العامة لمشروع القانون، تفضل الأخ

مقرر اللجنة.

١٥

العضو محمد حسن باقر رضي:

شكراً سيدي الرئيس، نضع بين أيديكم قانوناً كان يجب أن يرى

النور منذ ١٧ عاماً، إلا أنه ولظروف خارجة عن الإرادة تم تأجيل تقديمه كل

هذه الفترة لأسباب عدة، ولقد انتظرت جهات عدة إقرار هذا القانون لما له

من مساس مباشر بأعمالها التي تأثرت نتيجة غيابه. إن وجود هذا القانون بين

أيديكم الآن، وتبيان مدى أهميته، وإقراره بشكل يتناسب مع أهميته هو

لاستكمال القوانين التي تحمل الصبغة الدولية في المملكة، والتي لها علاقة

بالمؤسسات الدولية العاملة في مجال الطيران، ولا نقل من شأن طلب وزارة

المواصلات الإسراع في إقرار هذا القانون نظراً إلى المتغيرات المتسارعة في

حقل الطيران؛ لأنها الجهة المخولة للتخاطب والعمل فعلياً بهذا القانون؛ ولأنها

الجهة المسؤولة عن السلامة الجوية للجميع، وهذا ما أكده القانون. وكان

لملاحظات المنظمات الدولية وضغطها الأثر الكبير في تقديم هذا القانون

وذلك للوفاء بالمتطلبات الدولية، ولتأكيد الحقوق السيادية لمملكة

البحرين، إضافة إلى استفادة شركة طيران الخليج من إقراره بشكل غير

مباشر. ويجب أن نضع في الاعتبار انفصال إدارة المطار عن شؤون الطيران

المدني، وهذا عامل مهم للإسراع في إقرار هذا القانون. يتكون مشروع القانون من ١٤ باباً، معظمها أبواب ذات صبغة فنية أو تحمل الصبغة الدولية التي يجب أن تلتزم بها المملكة ممثلة في الطيران المدني. واللجنة تشكر سعادة وزير المواصلات على حرصه وتأكيداته وحضوره اجتماعات اللجنة، كما تشكر طاقم شؤون الطيران المدني على حضورهم اجتماعات اللجنة، ٥ وتقديمهم المعلومات بشأن الاستفسارات التي أثارها الإخوة الأعضاء، كما تشكر لجنة الشؤون التشريعية والقانونية على دعمها مشروع القانون، وكذلك تشكر الأخ محسن مرهون المستشار القانوني بشؤون اللجان الذي كان عوناً للجنة ولأمانتها العامة. ونتوخى من الإخوة الأعضاء دعم هذا المشروع بقانون لما له من أهمية قصوى، وشكراً.

١٠

الرئيس:

شكراً، هل هناك ملاحظات؟ تفصل الأخ جمعة محمد الكعبي.

١٥

العضو جمعة محمد الكعبي:

شكراً سيدي الرئيس، لقد بات تشريع هذا القانون، بل الإسراع في تشريعه من الأهمية بمكان وخاصة إذا ما عرفنا أن قانون الطيران المدني النافذ في وقتنا الحالي قد مر على صدوره أكثر من ١٧ سنة، مع العلم أن نشاطات الطيران المدني سريعة التغير، ولا بد أن تواكب تطورات العصر السريعة في ساحة الطيران العالمية، وما يرافق ذلك من تعديلات تشريعية متلاحقة من أجل أن توفى بالمتطلبات الدولية. وقد باتت مملكة البحرين متخلفة في هذا المجال، مع العلم أن نظامنا الاقتصادي قائم على الخدمات في أكثر من ناحية، مما يتطلب ضرورة الإسراع في تطوير تشريعاتنا في مجال الطيران المدني حتى لا نتخلف عن الركب في الوفاء بالمتطلبات الدولية، وسد الثغرات التشريعية ومعالجتها، وبالأخص في الملاحظات التي أوردتها تقرير ٢٠ منظمة الطيران المدني الدولي، وتقرير شركة (SH & E) في عام ٢٠١٠م؛ لأن عدم سد هذه الثغرات من شأنه إعاقه شركة طيران الخليج وهي الناقل

٢٥

الوطني الذي نعمل على الحفاظ عليه وتطويره، وذلك من خلال عقد اتفاقيات مشاركة في الرمز (Code - sharing) مع الشركات العالمية وعلى رأسها الشركات الأمريكية والتي تم إلغاؤها نتيجة لقصور التشريع الحالي، وسوف تلاحظون أن الغالبية العظمى من نصوص هذا القانون متعلقة بالمسائل الفنية لشؤون الطيران المدني وعلى وجه الخصوص أمور السلامة الجوية وأمن الطيران المدني، كما أن التباطؤ في إصدار هذا القانون من شأنه تحميل الدولة خسائر مادية علاوة على الخسائر المعنوية من خلال هبوط مستوى سمعة المملكة في مجال التجارة والاقتصاد أمام الدول الأخرى، مع الأخذ بعين الاعتبار المنافسة التجارية التي لا ترحم؛ لذلك أتمنى على الإخوة الكرام الإسراع في إقرار هذا المشروع بقانون، والله يوفقنا معكم، وشكراً.

الرئيس:

شكراً، الإخوة في وزارة المواصلات سيعرضون على الشاشة تقريراً بخصوص مشروع القانون هذا ليسهل عليكم فهمه ومناقشته، وسيؤجل النقاش إلى ما بعد العرض، قبل العرض سأعطي الكلمة لسعادة الأخ كمال بن أحمد محمد وزير المواصل فليفضل.

وزير المواصلات:

شكراً معالي الرئيس، بداية نتقدم بالشكر الجزيل لمعاليك وللإخوة الأعضاء، وقبل تقديم العرض أحب أن أتوجه بالشكر إلى اللجنة على مراجعة مشروع القانون معنا، وأحببت أن أبين أن قطاع الطيران المدني - كما تعرفون - يمر بمستجدات جديدة بشكل مستمر، وخلال الـ ١٥ أو الـ ٢٠ سنة الماضية طرأت أحداث على قطاع الطيران المدني استدعت أن تقوم البحرين بمراجعة قانونها الحالي الذي تم إصداره في سنة ١٩٩٥م، في كل ما له علاقة بأمن الطيران أو سلامة الطيران أو دور الدول بصفتها جهات رقابية وتنظيمية، ومراقبتها وتقييمها من قبل منظمة الطيران المدني الدولي التي تقوم بتقييم أداء الدول من حيث الجودة، وأنت منظمة الطيران المدني الدولي

إلى البحرين في سنة ٢٠١٠م ونشرت تقريرها بشأن الطيران المدني البحريني، وللأسف كانت به العديد من الملاحظات المتعلقة بقانون الطيران المدني البحريني، وكان لابد علينا خلال الفترة التي مضت أن نعالجها، وبالتالي قام الإخوة بإعداد قانون جديد، ووافقت عليه الحكومة وتمت مناقشته مع الإخوة أعضاء مجلس النواب وتمت الموافقة عليه، والذي حصل أن منظمة ٥ الطيران المدني الدولي أتت إلى البحرين لتقييم آخر في شهر فبراير ٢٠١٣م - أي منذ شهرين - وأول ما بدأت به هو تدقيق الملاحظات القديمة، وتم اطلاعها على القانون الجديد، وبيّنا لها أنه جاهز، وأنه مرر من قبل مجلس النواب لكي لا تقوم بإصدار تقريرها الجديد بنفس الملاحظات القديمة والذي سينشر وستراه جميع دول العالم في الموقع الخاص بها، والذي سيقبل ١٠ من تصنيف جودة مطار البحرين، أخبرناها أنه تم إعداد هذا القانون، وأن كل ملاحظاتها السابقة تم التطرق إليها وتم تحديثها، وتم التعامل مع شركة استشارية تتعامل معها منظمة الطيران المدني الدولي لإعداد القانون الجديد، وقامت بقراءته، وبيّنت لنا أنه ممتاز جداً، ووعدناها أن القانون - إن شاء الله بمساعدتكم - سيمرر قبل إصدار التقرير ونشره، والذي سيكون ١٥ في نهاية شهر إبريل أو بداية شهر مايو من هذا العام. والذي أحببت أن أبيّنه هو أن معظم التغييرات التي أحدثت على القانون لها علاقة بسلامة وأمن الطيران وهي أمور فنية، كما يحتوي التقرير على معاهدة شيكاغو، فقطاع الطيران معظمه متعلق باتفاقيات ومعاهدات دولية، كما يحتوي على ملاحق تبين كل ما له علاقة بالطيران سواء كان بشأن الطيار، أو طاقم الطائرة، ٢٠ أو صيانة الطائرة، أو الحوادث... الخ، وكل هذه الأمور معرفة بتعريفات دولية. نحن سنقدم لكم عرضاً بسيطاً بيّين أسباب مراجعتنا لهذا القانون، وآتمنى على الإخوة الأعضاء مراعاة المصلحة الوطنية في إصدار هذا القانون، وأنا أعي وأتفهم ما قاله بعض الإخوة في اللجنة بخصوص أننا نتأخر في ٢٥ مراجعة القوانين ومن ثم نريدهم أن يمرروها بسرعة، ولكن لابد أن نفكر دائماً في المصلحة الوطنية، فهناك تقرير دولي سينشر، وبالتالي لابد أن

نراعي الصورة التي نريد أن تظهر بها مملكة البحرين أمام العالم، وكيف أن هذا الأمر سيؤثر على الاقتصاد البحريني وعلى مطار البحرين الدولي. وإذا كانت هناك تعديلات في المستقبل، فبالإمكان تعديلها في أي وقت آخر، لذا أتمنى الحصول على موافقتكم، وأترك المجال للأخ أحمد نعمة علي القائم بأعمال وكيل شؤون الطيران المدني لتقديم العرض، وشكراً. ٥

الرئيســــــــــــــــس:

شكراً، تفضل الأخ أحمد نعمة علي القائم بأعمال وكيل شؤون الطيران المدني بوزارة المواصلات.

١٠

القائم بأعمال وكيل شؤون الطيران المدني:

شكراً سيدي الرئيس، بسم الله الرحمن الرحيم، يشرفني أن أقدم لكم هذا العرض الموجز بخصوص مشروع قانون تنظيم الطيران المدني. بلا شك أن طبيعة الطيران المدني الدولي تحتم على مملكة البحرين الالتزام الصارم بجميع القوانين والأنظمة الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو ICAO)، وكما تعلمون أن صناعة النقل الجوي تتميز بتوحيد القوانين على المستوى الدولي - كما ذكر سعادة الوزير - وبالتالي لا يمكن لمملكة البحرين أن تطبق نظاماً أو قانوناً مخالفاً للدول الأخرى أو للمنظمات الدولية المعنية بصناعة الطيران المدني؛ لذلك لا بد أن تكون القواعد المطبقة في مملكة البحرين مماثلة للقواعد الأمريكية والفرنسية والآسيوية والصينية وغيرها من دول العالم. سأقدم لمجلسكم الموقر نبذة بسيطة عن منظمة الطيران المدني الدولي. نشأت منظمة الطيران المدني (إيكاو ICAO) وفقاً لمعاهدة الطيران المدني الدولي (معاهدة شيكاغو) لعام ١٩٤٤م، وانضمت إليها ١٩١ دولة منذ تأسيسها وحتى نهاية عام ٢٠١٢م، علماً بأن المنظمة أنشئت قبل الأمم المتحدة، وهي تعتبر المنظمة الأم والمظلة القانونية للطيران المدني في العالم أجمع، وتعمل المنظمة على تطوير الجوانب الاستراتيجية في مجال الطيران المدني من خلال تطوير السياسات والقواعد

القياسية (Standards)، والرقابة الدولية على الطيران المدني الدولي، وذلك من خلال تطبيق ١٩ ملحقاً فنياً يغطي مختلف الجوانب الفنية للطيران المدني، على سبيل المثال وليس الحصر: السلامة، أمن الطيران، حماية البيئة، البحث والإنقاذ، والأرصاد الجوية... الخ. وفي عام ١٩٧١م أصبحت مملكة البحرين دولة متعاقدة في منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو ICAO) وفقاً لمعاهدة ٥ الطيران المدني الدولي. ساقدم لكم بعض الإحصائيات عن صناعة الطيران المدني خلال عام ٢٠١٢م: ١- بلغ عدد المسافرين جواً على مستوى العالم ٢,٣ مليار مسافر. ٢- بلغ عدد مرات إقلاع الطائرات ٣١ مليون مرة. ٣- بلغ عدد الأطنان المنقولة من البضائع ٥١ مليون طن تمثل ٤٠٪ من قيمة التجارة العالمية. ٤- بلغ نمو حركة المسافرين عن طريق الجو في العالم ٥٪ بينما ينمو ١٠ الاقتصاد العالمي (إجمالي الناتج المحلي -GDP) بنسبة ٢,٨٪ أي أن نمو حركة المسافرين جواً أسرع من متوسط نمو الاقتصاد العالمي بما يقارب الضعف. بخصوص بعض المعلومات عن حركة الطائرات المستخدمة لإقليم البحرين لمعلومات الطيران، فإن العدد الإجمالي للطائرات بلغ حوالي ٦٠٥ آلاف طائرة مرت على أجواء البحرين بنمو سنوي يقارب حوالي ١٠٪، فيما بلغ عدد ١٥ المسافرين الذين استخدموا المطار حوالي ٨,٥ ملايين مسافر بنمو سنوي يقارب ٩٪. ونتيجة لهذا النمو فإن التحدي الكبير يتمثل في كيفية مواكبة التطورات في مجال السياسات وتشريعات الطيران المدني على المستوى الدولي والإقليمي، ولا يخفى على مجلسكم الموقر أن السنوات العشر الماضية مرت بأحداث غيرت الكثير من المفاهيم الخاصة بنظم وأمن وسلامة الطيران ٢٠ وحماية البيئة وحقوق المسافرين. يأتي مشروع قانون تنظيم الطيران المدني بديلاً شاملاً للقانون الحالي الذي صدر في عام ١٩٩٥م كما ذكرتم - أي قبل ما يقارب عقدين من الزمان - ولمواكبة المتطلبات الدولية لحركة الطيران المدني الدولي في العالم. تعتبر هذه الصناعة صناعة سريعة التغير وذات ديناميكية في الأداء وتتطلب مواكبة الأنظمة لهذه المتغيرات. طبعاً تمت ٢٥ مراجعة مشروع القانون الجديد بواسطة هيئة التشريع والإفتاء القانوني، وتم

إقرار المشروع بواسطة مجلس الوزراء الموقر، وأيضاً تم إقرار المشروع بواسطة مجلس النواب الموقر. أهداف مشروع القانون - كما ذكرنا - هي: مواكبة التغييرات التي طرأت على قطاع الطيران المدني الدولي خلال السنوات الماضية منذ عام ١٩٩٥م. والتركيز على تعزيز معايير السلامة الجوية وأمن الطيران المدني اللذين يمثلان المحور الأساسي للأحكام الواردة في هذا المشروع. ٥

مثال على ذلك: أنه يشمل المزيد من الصلاحيات لمفتشي الطيران المدني للقيام بواجباتهم في تنفيذ أحكام القانون وذلك من خلال دخول المنشآت للتفتيش على كل ما يتعلق بالمخالفات. أيضاً تضمن ملاحظات شركة (SH & E) التي قدمت توصياتها بشأن قانون الطيران البحريني في نوفمبر ٢٠١٠م، علماً بأن هذه الشركة تعمل لتمهيد الطريق بالنسبة إلى الدول التي ترغب في ١٠ ذلك للتأهيل، وللتعامل مع هيئة الطيران الفيدرالي الأمريكي (U.S. FAA - U.S. Federal Aviation Administration). التغييرات تمنح الوزير الصلاحيات السيادية مثل إنشاء المطارات وترخيص وممارسة الأنشطة، ولوكيل شؤون الطيران المدني الصلاحيات الفنية الخاصة بممارسة العمل.

تضمن آخر التطورات في مجال تعويض المسافرين عن الأضرار وذلك في ١٥ أعقاب التطورات الدولية وعلى رأسها اتفاقية مونتريال ١٩٩٩م التي صدرت بعد صدور القانون الحالي. ومثال على ذلك: كان تعويض المسافر سابقاً في حالة الوفاة أو الإصابة حوالي ٢٠,٠٠٠ دولار، والآن بسبب التعديلات التي حصلت في العالم أصبح التعويض حوالي ١٧٠,٠٠٠ دولار للمسافر في حالة الوفاة أو الإصابة. أما فيما يخص البضائع فأصبح التعويض الآن حوالي ٣٠ ٢٠ دولاراً بدلاً من ٢٠ دولاراً في السابق للكيلوجرام الواحد. النقطة الثانية - وهي من النقاط المهمة أيضاً -: ترسيخ الفصل بين الجهة المنظمة (Regulator) للطيران المدني في البلاد وهي شؤون الطيران المدني بوزارة المواصلات، ومشغل الخدمات (Operators) وعلى رأسهم شركة مطار البحرين الدولي التي تأسست تحقيقاً لهذا الغرض، وتم الترخيص لها لتشغيل مطار البحرين ٢٥ الدولي تحت رقابة شؤون الطيران المدني بجانب المشغلين الآخرين من

شركات مختلفة تعمل في مجال الطيران. المحافظة على الدور السيادي للدولة ممثلة في شؤون الطيران المدني التابع لوزارة المواصلات يأتي ممثلاً في سلطة الترخيص بممارسة أنشطة الطيران المدني المختلفة والحق في وقف التراخيص أو إلغائها في حالة مخالفة أحكام القوانين والأنظمة السارية في مجال الطيران المدني، علماً بأن مشروع هذا القانون سوف يحافظ للمملكة على مكانتها بصفتها دولة رائدة وذات تاريخ طويل في مجال الطيران المدني. الخاتمة: يبدو جلياً أن إقرار مشروع القانون ودخوله حيز النفاذ سيؤدي إلى تحقيق عدد من الأهداف الاستراتيجية في مجال الطيران المدني لمملكة البحرين والتي من أهمها الاستجابة للمتطلبات الدولية وفقاً للقانون الدولي، وبالخصوص الأمور المتعلقة بالحفاظ على السلامة الجوية وأمن الطيران المدني، وهي الركائز الأساسية لتحقيق سلامة مستخدمي قطاع الطيران، فضلاً عن أنها تعبر عن سمعة مملكة البحرين ومكانتها بين الدول على المستويين الإقليمي والدولي. المعالجة الحاسمة من خلال الأداة التشريعية الرئيسية للثغرات والملاحظات التي أوردتها تقرير منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) وتقرير الشركة المختصة في مجال أمن وسلامة الطيران (SH & E) في عام ٢٠١٠م. تمكين الناقل الوطني؛ شركة طيران الخليج، بفضل وجود تشريع نافذ وشامل لجميع المتطلبات الدولية؛ من عقد اتفاقيات مشاركة في الرمز المشترك (Code Sharing) مع الشركات العالمية وعلى رأسها الشركات الأمريكية، وذلك من خلال التشغيل إلى نقاط داخل الولايات المتحدة الأمريكية عبر نقاط وسطية في أوروبا، وشكراً.

الرئيس:

شكراً، نفتح باب النقاش، تفضلي الأخت لولوة صالح العوضي.

العضو لولوة صالح العوضي:

شكراً سيدي الرئيس، لا يختلف أحد على أهمية هذا التشريع، ولكن هناك ملاحظات على إجراءات تناول هذا التشريعي: أولاً يبتدئ الأمر من اللجنة المختصة بدراسة هذا المشروع. كنت أتمنى أن يُذكر في تقرير

اللجنة الاعتراضات على طريقة تناول هذا المشروع داخل اللجنة. كما أشكر وزير المواصلات على حضوره اجتماع اللجنة لحثها على الإسراع، وكانت توجهات الوزارة واضحة وهي أن يصدر هذا المشروع في أسرع وقت ممكن. تفضل الأخ مقرر اللجنة وأوضح أن هذا المشروع كان من المفترض أن يأتينا منذ ٢٥ أو ٤٠ سنة في بداية تقريره، وأشار سعادة الوزير إلى أن هناك ٥ ملاحظات وردت إلى شؤون الطيران المدني منذ عام ٢٠١٠م. ولقد أثرت موضوعاً وهو بيان الملاحظات التي أبدت لهيئة شؤون الطيران المدني والتي تمت ترجمتها في مشروع هذا القانون، ووعدنا الوزير - مشكوراً - في اللجنة أن يقدم لنا عرضاً مرئياً بهذه الملاحظات، وأعتقد أنه لم يتم ذلك. في اللجنة أشار رئيس اللجنة ونائبه إلى أن هناك اجتماعات عُقدت بينهما وبين شؤون ١٠ الطيران المدني أو وزارة المواصلات والخبراء لديها، واعترضتُ على ذلك لأنه لم يكن للجنة أي علمٍ بهذه الاجتماعات، وسألتُ من كان حاضراً الاجتماع، وكان من بينهم مقرر اللجنة، فذكر لي بالحرف الواحد أنه لم يعلم بهذه الاجتماعات وقد فوجئ بها، ولذلك انسحبت من اللجنة احتجاجاً على الإجراءات التي تمت في تناول هذا المشروع. تفضل اليوم سعادة الوزير ١٥ وواعد المسؤولين في شؤون الطيران المدني بأنه سيمرر هذا المشروع، وفي اعتقادي أن قصده أنه سيصدر هذا المشروع وليس التمرير، لأن التمرير كلمة كبيرة تلقى على مسامع السلطة التشريعية من أنها ستمرر المشروع بقانون. كان موضع اعتراضى على إجراءات تناول المشروع والتسرع فيه والطريقة التي تمت مبعثه المادة ٢٧ من اللائحة الداخلية التي أوضحت أنه «لا ٢٠ تكون اجتماعات اللجنة صحيحة إلا بحضور أغلبية أعضائها»، وبالتالي قيام رئيس اللجنة ونائبه بالاجتماع مع المسؤولين في وزارة المواصلات لمناقشة هذا المشروع والانتهاء إلى أن هذا المشروع سليم وأن مواده تنفيذية وافية، ولا قبل لأي أحد بمناقشتها إلا إذا كان خبيراً مطلعاً على شؤون الطيران المدني، أنا أقول لهم إنه قد يكون كلامهم صحيح بنسبة ٩٩٪، ولكن الإجراءات ٢٥ واجبة الاتباع، ويجب أن يُخطر باقي الأعضاء لحضور هذه الاجتماعات أو

يطلب منهم التفويض في عقد مثل هذه الاجتماعات، ولا يمكن القول - أو الاحتجاج - إن هذه الاجتماعات تمت بصفتهم الشخصية لأنهم ليست لهم صفة شخصية إلا من خلال صفتهم أعضاء في المجلس وأعضاء في لجنة المرافق العامة والبيئة. هذا القانون لا نعتقد أنه غير مهم، هو مهم، لأن قانون الطيران المدني البحريني رغم أنه أحال في مواد إلى الاتفاقيات التي انضمت إليها ٥ البحرين واعتبرها تشريعاً داخلياً، فإنه قد يكون أول قانون في الدول العربية صادر منذ سنة ١٩٩٥م، أحال إلى الأحكام التفصيلية في الاتفاقيات التي انضمت إليها مملكة البحرين ومنها اتفاقية وارسو وتعديلاتها التي أشار إليها السيد أحمد نعمة علي، حيث إن محاكم البحرين حالياً تطبق اتفاقية مونتريال، وأرد عليه بأن هذه الاتفاقية انضمت إليها البحرين بعد صدور ١٠ القانون، ولكن نفاذها للدول الأعضاء فيها كان مشروطاً بتوقيع ١٠٠ دولة، وأصبحت هذه الاتفاقية نافذة وتطبقها محاكم البحرين سواء في الوفاة أو الأضرار الجسمانية أو في فقد الحقائب أو التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة؛ وبالتالي اعتراضه هو على الإجراءات، لأن الإجراءات مهمة جداً في صلاحية وسلامة أي مشروع أو مرسوم بقانون أو أي قرار، لأن هناك إجراءات ١٥ شكلية واجبة الاتباع يترتب على مخالفتها بطلان التقرير وإجراءات موضوعية، وشكراً.

الرئيس:

٢٠ شكراً، الأخ عبدالرحمن عبدالحسين جواهري لديه نقطة نظام فليتفضل بطرحها.

العضو عبدالرحمن عبدالحسين جواهري (مثيراً نقطة نظام):

شكراً سيدي الرئيس، الكلام الذي ذكرته الأخت لولوة العوضي بخصوص اجتماعات جانبية من قبل رئيس اللجنة ونائبه، الأخت تقصدني ٢٥ شخصياً - والأخ فؤاد الحاجي كان نائباً للرئيس لكنه لم يكن موجوداً - وذلك غير صحيح بتاتاً، ولم نذكر هذه الجملة في اجتماعاتنا بتاتاً، وهناك

أعضاء في اللجنة، وأيضاً هناك مستشار قانوني للجنة، وأيضاً أمين سر اللجنة، ولم يُذكر هذا الكلام أبداً، ولا توجد اجتماعات جانبية من قبل رئيس لجنة المرافق العامة والبيئة أو أي عضو من أعضائها - بحسب علمي - مع المسؤولين في الهيئة، بل كان هناك استفسار بخصوص سبب إعطاء هذا القانون صفة الاستعجال ووجوب مراجعته، وأنا شخصياً ذكرت أنني جلست مع مستشاري وبحثت مواد هذا القانون مادة مادة، وأنا مطمئن إلى سلامة المواد، وأستطيع أن أدافع عن هذا القانون أمام مجلسكم وأمام اللجنة يا سيدي الرئيس. يجب عدم تحميل اللجنة أو أعضائها ما لم يقوله في هذا المجلس أمام مجلسكم الكريم. هذا هو اعتراضي، وشكراً.

١٠

الرئيس:

شكراً، تفضل الأخ جمعة محمد الكعبي.

العضو جمعة محمد الكعبي:

شكراً سيدي الرئيس، أنا أعترض بصفتي رئيس اللجنة على كلام الأخت لولوة العوضي، حيث إنه لا توجد اجتماعات جانبية مع أي مسؤول خارج اللجنة، وجميع الاجتماعات يتم عقدها داخل المجلس، والأخت لولوة العوضي قليلة الحضور وفي حالة حضورها تنسحب، وشكراً.

٢٠

الرئيس:

شكراً، تفضلي الأخت لولوة صالح العوضي.

العضو لولوة صالح العوضي:

شكراً سيدي الرئيس، الرد يجب أن يكون رداً موضوعياً أو قانونياً، أما كوني كثيرة الحضور أو قليلة الحضور فلا يُغير من الإجراءات التي تمت في هذه اللجنة. أود أن أسأل الأخ مقرر اللجنة، عندما سألته هل يعلم بهذه الاجتماعات التي قيل عنها أم لا؟ فليتفضل ويتكلم مقرر اللجنة إذا كنت قد نقلت كلاماً غير صحيح، وإذا كنت قد نقلت كلاماً غير صحيح فإن مقرر

اللجنة كان حاضراً ويسمع ويرى، أما أن يتم الرد بكلام غير موضوعي
ويطعن في الحضور أو عدم الحضور، فهذا ليس رداً موضوعياً. نحن أمامنا
القانون ونؤسس لقواعد برلمانية صحيحة، فهل من حق اللجنة أن تعقد
اجتماعات خارج نطاق المجلس وفي غير أوقاته ومن غير علم الأعضاء؟ لنكن
صريحين. هناك قواعد تكميلية كان يجب على المجلس منذ إنشائه وخلال
السنوات الأولى أن يقررها، وهي لم تُقرر. هذه القواعد التكميلية هي التي
تسد النقص في اللائحة الداخلية. إذا كان المجلس يسمح بأن تُعقد اجتماعات
اللجنة بتفويض أو بدون تفويض فلنوثق ذلك في القواعد التكميلية، وليجبنا
مقرر اللجنة إذا سمع أو لم يسمع وإذا ناقشته أو لم أناقشه، فهو حاضر
ويسمع ويرى ما يدور وما يُقال، وشكراً.

الرئيس:

شكراً، تفضل الأخ مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

شكراً سيدي الرئيس، نحن لا نفترض سوء النية فكل ما نعمله أو
يعمله الأعضاء. اجتماع الأعضاء أو لقائهم مع مجموعة من الطيران المدني
للحصول على معلومات تسلمتها الأخت لولوة العوضي من عند الأخ
عبدالرحمن جواهري - وقد أرسلها إليها - لا يعني أن نستهلك وقتاً في
(تمطيط) الموضوع. الأخ جمعة الكعبي والأخ عبدالرحمن جواهري بذلا
مجهودات كبيرة حتى يأتيا لنا بالمعلومات. وجزى الله الأخ عبدالرحمن
جواهري خيراً فقد بذل مجهودات استثنائية - وقد حاول قدر استطاعته - حتى
يسد أي ثغرات في القانون وحتى يجد حلاً لأي إشكالات. ولا أظن أن
الموضوع يستدعي كل ما حدث، وشكراً.

الرئيس:

شكراً، تفضل الأخ فؤاد أحمد الحاجي.

العضو فؤاد أحمد الحاجي:

- شكراً سيدي الرئيس، أنا في لجنة المرافق العامة والبيئة منذ الفصل التشريعي الأول، وقد بقي معي في اللجنة منذ ذلك الوقت - من القدامى والمخضرمين - الأخ عبدالرحمن جواهري. نحن في هذه اللجنة، وعلى امتداد تاريخها - وكما قلت لكم إنه لم يبقَ في اللجنة إلا أنا والأخ عبدالرحمن جواهري - لم يُعقد أي اجتماع إلا بحضور المستشارين القانونيين، واستكمال النصاب القانوني، لم نعقد أي اجتماع بدون استكمال النصاب واستكمال الإجراءات القانونية لهذه الاجتماعات منذ تأسيس هذا المجلس - والمستشارون القانونيون حاضرون - وفي بعض الأحيان نضطر إلى الانتظار مدة ساعة أو نصف ساعة حتى يكتمل النصاب، ولم يجر أخذ موافقة أحد عبر الهاتف إذا لم يكتمل النصاب، هذا من ناحية. من ناحية ثانية، نحن أمام هذا القانون الذي عُرض علينا في عام ٢٠١٠م، وكان الأخ عبدالرحمن جواهري موجود، والأستاذ أحمد نعمة موجود، أي أن هذا القانون عُرض علينا للمرة الأولى في عام ٢٠١٠م، أعني على لجنة المرافق العامة والبيئة، وبعد أخذ وردٍ وعطاء واجتماعات متكررة - كان يحضرها مشكوراً الأستاذ أحمد نعمة - طُلب منا إجراء تعديلات على المشروع لمواكبة آخر التطورات العالمية في مجال الطيران، والأخذ بالتشريعات العالمية، وما تتطلبه سلامة الطيران والإجراءات المأخوذة في المطارات أو على متن الطائرات والإجراءات التابعة للسلامة وحماية المسافرين أو في أثناء الكوارث والأزمات. وقد اتفقنا معهم في اللجنة على إجراء المزيد من الدراسات والإضافات والحذف في هذا القانون، أي أن القانون استغرق - إلى اليوم - أكثر من ثلاث سنوات وهو يمر في الدورات التشريعية، والإخوان في الطيران المدني لم يقصروا، وكان بيننا وبينهم خلال هذه الفترات مشاورات ولقاءات داخل اللجنة، ودائماً كان ذلك بحضور الأخ عبدالرحمن جواهري، وكما سبق أن قلت إنني وهو فقط اللذين بقينا في اللجنة خلال تاريخها كاملاً. هذا القانون مهم، بسبب الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطيران الدولي، وكذلك المنظمة الدولية للطيران المدني العالمية

(الإيكاو)، ومعهادة شيكاغو التي تطلب اليوم تغيير أساليب الطيران وتقليل مخاطر الطيران. الفرق بين الطيران وبعض طرق المواصلات الأخرى يتطلب سرعة إقرار هذا القانون. وسائل المواصلات هي البواخر والسيارات والناقلات والقطارات، ولكن أي حادث لوسائل النقل هذه يختلف اختلافاً كلياً عن أي حادث يقع في طائرة أو على متن طائرة، سواء كانت على الأرض أو محلقة، ٥ وذلك لأنه وقت وقوع الحوادث سيكون وَقَع الكارثة على الساكنين على سطح الأرض أكثر منه على الـ ٢٠٠ أو ٢٥٠ أو ٣٠٠ شخص الذين على متن الطائرة. القانون يتناول إجراءات الأمن والسلامة، ويتناول التفتيش وإجراءات الأمن والسلامة في المطارات، وتجهيز المطارات بوسائل الأمن والسلامة بحسب المواصفات الدولية الملزمة بها كل الدول، ويتناول إجراءات الأمن ١٠ والسلامة في الطيران الداخلي، ليس بالنسبة إلى الطائرات حاملة الركاب فقط، وإنما للطائرات المروحية التي تُستخدم داخل الإقليم كذلك. وقد تناول المشروع حتى وضع الإشارات الملزمة لأصحاب المنشآت وقوانين الارتفاق. إن سرعة إنجاز هذا القانون وإنفاذه هما مطلب عالمي اليوم، تطالب به جهات الطيران العالمية أي دولة وليس مملكة البحرين فقط. وكذلك حتى تكون ١٥ البحرين مواكبة لرحلات الطيران المدني من ناحية سلامة الطيران وسلامة الركاب، والاتصالات السلكية والإلكترونية، كل هذه الأمور مجتمعة تتطلب منا إنجاز هذا القانون وإقراره من هذا المجلس الموقر، بعد أن أقره مجلس النواب؛ حتى تأخذ مملكة البحرين دورها الريادي في حلقة الاتصال بين الغرب والشرق الأقصى كما كانت قبل ٦٠ أو ٥٥ عاماً. لا بد من سنّ ٢٠ التشريعات القانونية المنظمة حتى نأخذ دورنا الاستراتيجي في حركة الطيران الدولي، وشكراً.

الرئيســــــــــــس:

٢٥

شكراً، تفضل الأخ خالد حسين المسقطي.

العضو خالد حسين المسقطي:

شكراً سيدي الرئيس، ليس لدي أدنى شك في أهمية هذا القانون، وفي الوقت نفسه أشكر اللجنة على تقريرها، وأشكر الأخ أحمد نعمة على ما تفضل به من عرض. وأعتقد - وقد ذكر ذلك سعادة الأخ كمال بن أحمد محمد وزير المواصلات - أن أهمية وجود مثل هذا القانون تكمن في ٥ استكمالها في وقت قصير، وخاصة أنه يتكون من ١٤٢ مادة. وقد ذكر بكل وضوح أنه سوف تكون هناك استفادة من وراء تطبيق هذا القانون. ولدي نقطة تساؤل حول ما تفضل به سعادة الوزير بالنسبة إلى الملاحظات التي أدت إلى إعداد دراسة حول القانون الموجود حالياً، والتي أعدتها شركة (SH & E) في عام ٢٠١٠م، والتي أدت إلى إخراج هذا المشروع بقانون المعروض ١٠ أمامنا. لو كنت في اللجنة لما قلت «مبررات الاستعجال» وإنما المبررات التي ذكرتها اللجنة في تقريرها هي مبررات أهمية هذا المشروع المعروض لسرعة مناقشته وإنفاذه. أعتقد أنه لا يوجد أحد منا لديه شك في أهمية هذا القانون، وأعتقد أننا يجب أن نبدأ في مناقشة المواد المطروحة حتى نتمكن - مثلما تفضل سعادة الأخ الوزير - من إنجاز المشروع وإصداره قبل نهاية شهر إبريل ١٥ وبداية شهر مايو، وفي الوقت نفسه سوف يعطينا هذا المشروع المزيد من المكانة الدولية، وخاصة أننا للأسف - في موقعنا الجغرافي - تأخرنا كثيراً عن الموجودين حولنا، بسبب عدم وجود مثل هذه القوانين المتطورة التي تلبى متطلبات الوقت الحاضر، وشكراً.

٢٠

الرئيس:س:

شكراً، هل هناك ملاحظات أخرى؟

(لا توجد ملاحظات)

٢٥

الرئيس:س:

هل يوافق المجلس على مشروع القانون من حيث المبدأ؟

(أغلبية موافقة)

الرئيســــــــــــــــس:

إذن يُقر مشروع القانون من حيث المبدأ. قبل أن تنتقل إلى مناقشة مواد القانون اسمحوا لي أن أرحب باسمي واسمكم جميعاً ببناتنا طالبات مدرسة مدينة عيسى الثانوية للبنات ومرافقيهن، مثنين الدور الذي تقوم به المدرسة في رعايتها الكريمة لبناتنا الطالبات، واهتمامها المتواصل الذي يؤكد الرؤية ٥ الثاقبة التي تهدف إلى تسخير كل الإمكانيات لهن، بما يعود بالنفع على هؤلاء الطالبات من خلال زيارتهن الميدانية للتعرف عن قرب على سير عمل مجلس الشورى، وهو ما يسهم بلا شك في تعزيز قدراتهن ومعلوماتهن في موادهن الدراسية وبخاصة مادة المواطنة، متمنين لهن الاستفادة ودوام التوفيق والنجاح، ومرحبين بهن وبمرافقيهن مرة أخرى في مجلس الشورى، فأهلاً وسهلاً بكم. ١٠ وسنبداً الآن بمناقشة مواد القانون مادة مادة. تفضل الأخ مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

الديباجة: توصي اللجنة بالموافقة على الديباجة كما جاءت من الحكومة. ١٥

الرئيســــــــــــــــس:

هل هناك ملاحظات على الديباجة؟ تفضلي الأخت رباب عبدالنبي العريض. ٢٠

العضو رباب عبدالنبي العريض:

شكراً سيدي الرئيس، لدي ملاحظة على معاهدة الطيران المدني الدولي، حيث انبثقت بعدها مراسيم بقوانين ومراسيم لم يتم وضعها في الديباجة، وأشير فقط إلى «... وسائر المعاهدات والاتفاقيات المتعلقة بالطيران المدني...»، أعتقد أنه كان من الأفضل الإشارة إليها بدلاً من الطريقة الواردة في التقرير، فهناك مرسوم بقانون رقم ١٥ لسنة ١٩٩٥م بشأن الموافقة على الانضمام إلى البروتوكول بشأن قمع الأفعال غير المشروعة في المطارات،

وهناك مرسوم بقانون رقم ٤ بشأن الموافقة على الانضمام - مع التحفظ - إلى معاهدة الجرائم، وهناك مرسوم بقانون لسنة ١٩٩٩م بشأن التوقيع على البروتوكول الخاص، أي أن هناك عدة مراسيم أعتقد أن الديباجة لم تقم بالإشارة إليها، ويا حبذا لو يوضح لنا الإخوة سبب ذلك، وشكراً.

٥

الرئيس:

شكراً، هل هناك ملاحظات أخرى؟

(لا توجد ملاحظات)

١٠

الرئيس:

هل يوافق المجلس على الديباجة؟

(أغلبية موافقة)

١٥

الرئيس:

إذن تُقر الديباجة. قبل أن تنتقل إلى المادة الأولى، يا أخت رباب إذا اختلفنا مع الإخوة النواب في مادة واحدة فمعنى هذا أن يعود القانون إليهم مرة أخرى. وكل ملاحظاتكم - كما قال سعادة الوزير - إذا كانت جوهرية يمكن أن نتقدم بها في صورة اقتراح بقانون لتعديل هذا القانون، وأنا أعتقد أن المجال متسع لذلك. ومنتقل الآن إلى المادة الأولى، تفضل الأخ مقرر اللجنة.

٢٠

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة الأولى: توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة كما جاءت من

٢٥

الحكومة.

الرئيس:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟

٣٠

(لا توجد ملاحظات)

الرئيس:س:

هل يوافق المجلس على هذه المادة؟

(أغلبية موافقة)

٥

الرئيس:س:

إذن تُقر هذه المادة. ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

١٠ المادة الثانية: توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة كما جاءت من

الحكومة.

الرئيس:س:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟

١٥

(لا توجد ملاحظات)

الرئيس:س:

هل يوافق المجلس على هذه المادة؟

٢٠

(أغلبية موافقة)

الرئيس:س:

إذن تُقر هذه المادة. ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ مقرر اللجنة.

٢٥

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة الثالثة: توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة كما جاءت من

الحكومة.

الرئيس:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟ تفضلي الأخت رباب عبدالنبي العريض.

٥ **العضو رباب عبدالنبي العريض:**

شكراً سيدي الرئيس، لدي ملاحظة على البند الثاني من المادة الذي أعطى الوزير عند الضرورة ووفقاً لمقتضيات المصلحة العامة صلاحية إعفاء بعض الطائرات من الخضوع لبعض أحكام هذا القانون...

١٠ **الرئيس:**

المادة الثالثة مادة إجرائية، فهي تقول: «على رئيس مجلس الوزراء والوزراء...». هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟

(لا توجد ملاحظات)

١٥

الرئيس:

هل يوافق المجلس على هذه المادة؟

(أغلبية موافقة)

٢٠

الرئيس:

إذن تُقر هذه المادة. ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

٢٥ **الباب الأول: أحكام عامة: الفصل الأول: المادة (١): التعاريف: توصي**

اللجنة بالموافقة على هذه المادة بالتعديل الوارد في التقرير.

الرئيس:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟ تفضلي الأخت الدكتورة بهية

٣٠

جواد الجشي.

العضو الدكتور بهية جواد الجشي:

شكراً سيدي الرئيس، مادة التعريفات مادة غريبة؛ لأنها دخلت في كثير من التفاصيل التي أعتقد أنها لم تكن دقيقة، ولم يكن هناك داعٍ إلى الاسترسال فيها، فالتعريفات عادة تكون مختصرة وتوصل إلى النقطة، والتعريفات هنا دخلت في تفاصيل كثيرة، فمثلاً: مشغل الطائرة: «كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم بتشغيل الطائرة بغرض الريح...»، الطيار الذي يشغل الطائرة يكون ذلك بغرض الريح، كيف ذلك؟! ويواصل التعريف: «...إما بنفسه أو بتأجيرها للغير، وتخضع هيئة قيادتها لأوامره...»، هذه نقطة نفطة أخرى، تعريف البرج هو: «وحدة تنشأ بغرض تقديم خدمة مراقبة الحركة الجوية للمطار...»، وبعده يأتي تعريف وحدة مراقبة الاقتراب وهو كالتالي: «وحدة تنشأ لتقديم خدمات مراقبة الحركة الجوية في المطار»، ما هو الفرق بين التعريفين؟ صحيح أنها أمور فنية ولكن يجب أن تكون دقيقة حتى نفهمها باعتبارنا مشرعين، فأنا لم أفهم الفرق بين خدمة مراقبة الحركة الجوية للمطار والوحدة التي تنشأ لتقديم خدمات مراقبة الحركة الجوية في المطار؟ قد يكون ذلك بسبب قصور في فهمي الفني، فأرجو توضيح هذا الموضوع. وهناك تعريف حالة الطيران الذي يقول: «حالة الطائرة منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب أو أعضاء طاقم الطائرة وشحن البضائع على متنها»، هذه ليست حالة الطيران، بل هذه حالة الطائرة، فحالة الطيران تشمل الأجواء والأحوال الجوية وغير ذلك، والتعريف يقول: حالة الطيران هي حالة الطائرة، كيف يكون ذلك؟! التعريفات تحتاج إلى تفسير، فلم أفهم الفرق بين تعريف البرج وتعريف وحدة مراقبة الاقتراب، والفرق بين حالة الطيران وحالة الطائرة، وكيف لا نتكلم في حالة الطيران عن الأحوال الجوية؟! هذه التعريفات يجب ألا نمر عليها مرور الكرام؛ لأنها معقدة فعلاً، فأرجو توضيح النقاط التي ذكرتها، وشكراً.

٢٥

الرئيس:

شكراً، تفضل سعادة الأخ كمال بن أحمد محمد وزير المواصلات.

وزير المواصلات:

شكراً معالي الرئيس، كل هذه التعريفات تعريفات دولية ولا نستطيع أن نغير حرفاً فيها وهي موجودة في Chicago contract، والهبوط يختلف عن الاقتراب، فالطائرة يمكن أن تعبر إقليم البحرين من دون أن تهبط وهذا يسمى عبوراً، والاقتراب هو هبوط الطائرة، والبرج ينظم عملية الهبوط، فهناك مراقب جوي لعبور أجواء البحرين، وهناك مراقب جوي لوقت هبوط الطائرات، وهناك مراقب داخل البرج لينظم عملية الهبوط وتوزيع هبوط الطائرات وأين تقف وأين تتحرك، فكل مراقب له تعريف خاص وهناك شرح طويل وإذا بدأنا فيه فلا أعتقد أننا سننتهي منه اليوم، وشكراً.

١٠

الرئيس:

شكراً، تفضل الأخ فؤاد أحمد الحاجي.

العضو فؤاد أحمد الحاجي:

شكراً سيدي الرئيس، أنا عضو في اللجنة وسأجيب عن تساؤل ١٥ الدكتور بهية الجشي. بخصوص حالة البرج وحالة الاقتراب، في حالة الطيران في الدول الكبرى أو الطيران الدولي، فإن برج المراقبة في الدولة التي تغادر منها الطائرة يكون مسؤولاً مع طاقم الطائرة إلى أن تهبط في دولة الوصول، فأخر اتصال به يكون عند هبوط الطائرة وإطفاء محركاتها. أما بخصوص حالة الاقتراب فهناك نقاط بين هذه الدول، وعندما تصل الطائرة ٢٠ إلى مجالها تحوّل المخاطبة إلى هذه النقاط، مثلاً في دول أوروبا نقاط معينة لا بد عندما يمر الطيار بها أن يحوّل اتصاله من الاتصال الدائم ببرج المراقبة في البحرين إلى الاتصال بهذه النقاط، ويأخذ إحداثيات المنطقة التي يمر بها من تلك النقاط، وهي نقاط معروفة في مجال الطيران الدولي على مستوى العالم. وفي المناطق المحكومة بالإرشادات أو بأحكام عسكرية أو مدنية ٢٥ يكون تحديد عدم الطيران أو تحديد ارتفاع الطائرة - مثلاً - عن طريق هذه النقاط، مع وجود مهمة أخرى لبرج المراقبة وهي إنزال الطائرة على مدرج

المطار، وكل هذه الأمور أمور فنية مذكورة في ملاحق معاهدة شيكاغو أو أمور إلزامية في معاهدة الطيران المدني، وشكراً.

الرئيس:

- شكراً، نحن نناقش قضايا فنية بحتة، وأعتقد أن من التواضع ٥
بمكان أن نستمع في مجلسنا للمختصين في هذا المجال. وكان على من يحب
الاطلاع على هذا القانون بتفاصيله الفنية أن يحضر اجتماعات اللجنة. كما
أعتقد أن هذا القانون - بحسب ما ذكر سعادة الوزير - تمت صياغته من قبل
قانونيين استشاريين معتمدين، وبالتالي كل كلمة وكل عبارة في هذا
القانون لها ما يسندها فنياً أو قانونياً في المؤسسات الدولية والاتفاقيات ١٠
الدولية، ولا أريد أن أصادر حق المجلس في النقاش ولكن أعتقد أنه إذا سرنا
على طريقة النقاش هذه فسيكون النقاش عقيماً لا يؤدي إلى شيء؛ لأن
المصلحة الوطنية - كما ذكر سعادة الوزير - تحتم علينا أن نمرر هذا القانون
في الفترة المتاحة لنا لتقديمه، فأرجو أن يكون هذا مفهوماً، وأنا باعتباري
عضواً في المجلس لا تخصني كثيراً تفاصيل ما يقوم به البرج أو حركة ١٥
الطائرة أو حالة الجو، فهناك جهة معنية وهي تعلم تماماً عملها، واسمحوا لي
بأن أقول لكم هذا الكلام، فأرجو اختصار المداخلات إلا إذا كان هناك
أمر مهم وأساسي وصادر عن شخص ذي خبرة يستطيع إفادتنا في هذا
القانون. تفضلني الأخت لولوة صالح العوضي.

٢٠

العضو لولوة صالح العوضي:

- شكراً سيدي الرئيس، هذا القانون من أدق القوانين الفنية، ولكي
نناقشه مادة مادة وكما قيل نحتاج إلى أن نكون من ذوي الخبرة الفنية في
شؤون الطيران المدني وشؤون مسؤوليات الناقل الجوي التي تضمنها هذا
المشروع. ولكن سعادتك - سيدي الرئيس - ذكرت أنه كان من المفترض أن ٢٥
نحضر اجتماعات اللجنة، واللجنة اجتمعت اجتماعاً واحداً فقط لمناقشة
مواده، وأنا أقول عن نفسي إن لدي - نوعاً ما - خبرة في شؤون الطيران المدني

من خلال القضايا ومجالات عملي في مهنة المحاماة، ولكن لا أعطي نفسي صفة خبير متمكن في أمور إدارة المطارات والترخيص لها وإجراءاتها. وفيما يتعلق بمسؤولية الناقل الجوي وحوادث الطيران وأمور المطارات أفقه قليلاً فيها، ورحم الله امرأ عرف قدر نفسه، ولكن فيما يتعلق ببعض التعريفات - وأسأل سعادة وزير المواصلات - إذا كانت هذه التعريفات واردة في الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها مملكة البحرين ولا يمكن أن نغير فيها حرفاً في مشروع هذا القانون، ألم يكن من الأولى من ناحية تجويد التشريع أن تحال إلى التعريفات القوانين التي انتظمتها من دون الدخول في تفصيلاتها؟ لدي ملاحظة على تعريف الإصابة الجسيمة، الاتفاقيات الخاصة بالتعويض عن الإصابات والوفاة والحوادث لم يرد فيها تعريف للإصابات الجسيمة بأن الشخص مكث في المستشفى أكثر من ٣٠ يوماً أو وجود حروق من الدرجة الأولى أو الدرجة الثانية، فالتعريفات بهذه الطريقة سيجرب عليها أن من أصابه حريق أقل من الدرجة الأولى والدرجة الثانية لن يطالب بتعويض، هل هذا هو المقصود؟! هذه استفسارات فيما يتعلق بتعريف الإصابة الجسيمة، لأنه في التطبيق قد نواجه صعوبات فيما يتعلق بتحديد الإصابة الجسيمة الخاصة بالتعويض عن حوادث الطائرات، وشكراً.

الرئيس:س:

شكراً، تفضل الأخ خليل إبراهيم الذوادي.

٢٠

العضو خليل إبراهيم الذوادي:

شكراً سيدي الرئيس، كما تفضلت معاليك هذا القانون متخصص، وفي الحقيقة نحن نثق بلجنة المرافق العامة والبيئة ثقة كبيرة فيما توصلت إليه، ولكن أعتقد أن القانون - من قراءتي له - يحتاج إلى ضبط لغوي وتصحيحات كثيرة من ناحية اللغة والإملاء وغير ذلك، لذا أتمنى على اللجنة أن تستعين بأحد المختصين لمراجعة هذا القانون، وأعتقد أن الأخطاء لغوية أكثر من أن تكون قانونية، وشكراً.

الرئيس:

شكراً، تفضل الأخ عبدالرحمن عبدالحسين جواهري.

العضو عبدالرحمن عبدالحسين جواهري:

شكراً سيدي الرئيس، فقط أود أن أؤكد للإخوة أن اللجنة ناقشت
هذا القانون في ثلاث جلسات وليس في جلسة واحدة، وأن اللجنة قامت
باستشارة خبراء حول هذه الأمور، وجميع التعريفات متطابقة مع اتفاقيات
دولية، وأنا شخصياً قمت بهذا الشيء، وكما تفضلت معاليك يجب ألا ندخل
في تفاصيل الأمور الفنية ولكن إذا كانت هناك أمور قانونية فنستطيع أن
نتباحث فيها، والأمر متروك لمجلسكم الموقر، وشكراً.

الرئيس:

شكراً، تفضل الأخ أحمد إبراهيم بهزاد.

العضو أحمد إبراهيم بهزاد:

شكراً سيدي الرئيس، فقط لدي استفسار بالنسبة إلى ما ذكر في
توصية اللجنة، وردت عبارة «والجنه الواردة في تعريف (حقوق السجن
الخاصة)»، فما المقصود بالسجن؟

الرئيس:

المقصود هنا «السحب»، وقد وردت كلمة «السجن» خطأً هل هناك
ملاحظات أخرى؟

(لا توجد ملاحظات)

٢٥

الرئيس:

هل يوافق المجلس على هذه المادة بتعديل اللجنة؟

(أغلبية موافقة)

٣٠

الرئيســــــــــــــــس:

إذن تُقر هذه المادة بتعديل اللجنة. ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ

مقرر اللجنة

٥ العضو محمد حسن باقر رضي:

الفصل الثاني: سلطات وسيادة الدولة ومجال تطبيق القانون: المادة

(٢): سيادة الدولة. توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة كما جاءت من

الحكومة.

١٠ الرئيســــــــــــــــس:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟

(لا توجد ملاحظات)

١٥ الرئيســــــــــــــــس:

هل يوافق المجلس على هذه المادة؟

(أغلبية موافقة)

٢٠ الرئيســــــــــــــــس:

إذن تُقر هذه المادة. ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة (٣): مجال تطبيق القانون. توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة

٢٥ بالتعديل الوارد في التقرير.

الرئيســــــــــــــــس:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟ تفضلني الأخ رباب عبدالنبي

العريض.

٣٠

العضو رباب عبدالنبي العريض:

شكراً سيدي الرئيس، لدي إشكالية قانونية حول البند ٢ من هذه المادة، لأن هذه المادة أساساً استتحت الطائرات العسكرية والمطارات العسكرية والمطارات المستخدمة حصراً لطائرات الدولة من تطبيق هذا القانون، وبعد ذلك أتى البند ٢ وأعطى الوزير صلاحية إعفاء بعض طائرات ٥ الدولة من الخضوع لأحكام هذا القانون في حالة الضرورة القصوى وفي حالة توافر مقتضيات المصلحة العامة، أعتقد أن هذا النص من الناحية التشريعية - ومن الممكن أيضاً من الناحية الدستورية وأنا لست متأكدة من هذا الموضوع - فيه إهدار لمبدأ الشرعية، لأنه من المفترض أن الجميع يخضع للقانون، فلا يجوز - نحن بصفتنا مشرعين - أن نعطي الوزير صلاحية إعفاء ١٠ بعض الطائرات من الخضوع لهذا القانون. وأيضاً أعتقد أن هذا الأمر يمس سيادة الدولة من ناحية أنه من المفترض أن يخضع الجميع للقانون، وهذا قانون مهم، صحيح أن النواب استثنوا وأضافوا عبارة «على ألا يشمل هذا الإعفاء المسائل التي تمس السلامة الجوية وأمن الطيران المدني»، ولكن أعتقد أن هذا القانون بأكمله يمس السلامة الجوية وأمن الطيران المدني، ١٥ فبالتالي أرى أن يتم حذف البند ٢ ولا نعطي الوزير صلاحية إعفاء أي طائرة من طائرات الدولة من الخضوع لأحكام هذا القانون، وشكراً.

الرئيس:

شكراً، تفضل الأخ عبدالجليل عبدالله العويناتي. ٢٠

العضو عبدالجليل عبدالله العويناتي:

شكراً سيدي الرئيس، نوافق تماماً على العبارة المضافة من قبل مجلس النواب الموقر والتي وافقت اللجنة أيضاً على إضافتها، ونقترح - استكمالاً للمتطلبات التي هدف إليها التعديل - إضافة عبارة «والأمن ٢٥ الوطني للمملكة» لتكون في صورتها النهائية على النحو التالي: «على ألا

يشمل هذا الإعفاء المسائل التي تمس السلامة الجوية وأمن الطيران المدني والأمن الوطني للمملكة»، وشكراً.

الرئيس:

شكراً، تفضلي الأخت دلال جاسم الزايد. ٥

العضو دلال جاسم الزايد:

شكراً سيدي الرئيس، أختلف مع الأخت رباب العريض حول المعاملة والمساواة بين الطائرات المدنية والعسكرية. بعد قراءتي هذه المادة رأيت أن حق الوزير في الاستثناء هو حق مقيد بثلاثة قيود، القيد الأول: توافر المصلحة والضرورة. والقيد الثاني: لا بد أن يتم نشر مثل هذا الإعفاء. والقيد الثالث: أضافه الإخوة النواب وهو «على ألا يشمل هذا الإعفاء المسائل التي تمس السلامة الجوية وأمن الطيران المدني»، بمعنى حتى لا تُترك الأمور - مع توافر حالة الضرورة والمصلحة العامة - أعطي المقام الأول للعبارة الأخيرة التي أضافها الإخوة النواب. بالنسبة إلى هذه المادة أرى أنه ليس هناك أي شيء ١٥ يتعلق بهذا الإعفاء، وخاصة أننا إذا رجعنا إلى المادة ١٤١ من هذا القانون نجد أنها تناولت الطائرات العسكرية المملوكة لدولة أجنبية وجعلتها تخضع لبعض بنود هذا القانون، وذلك منصوص عليه في هذا القانون، وبالتالي لا أرى أي مخالفة في البند ٢ من هذه المادة، وشكراً.

٢٠

الرئيس:

شكراً، تفضلي الأخت لولوة صالح العوضي.

العضو لولوة صالح العوضي:

شكراً سيدي الرئيس، نحن نعرف أننا لا نستطيع أن نعدل في هذا القانون ولكن ما ذكرته الأخت رباب العريض له معنى في جزئية معينة، وكلنا نتفق على أن الطائرات العسكرية لها وضع خاص ولا تخضع للقوانين

المدنية أصلاً، ولها قوانينها وقواعدها التي تعمل بموجبها، ولكن المشرع نص في المادة ٢ على التالي «يجوز للوزير عند الضرورة وبشرط توافر مقتضيات المصلحة العامة...» وذكر شرطان وهما جديران بالاهتمام «...إعفاء بعض طائرات الدولة...» ما المقصود بطائرات الدولة إذا كانت غير الطائرات العسكرية التي وردت في البند ٣ «لا تسري أحكام هذا القانون ٥ على الطائرات العسكرية والمطارات العسكرية أو المطارات المستخدمة حصراً لطائرات الدولة إلا بنص خاص»؟ بمعنى أن الفقرة الثالثة استثنت من تطبيق أحكام هذا القانون الطائرات العسكرية والمطارات العسكرية أو المطارات المستخدمة حصراً لطائرات الدولة، فما المقصود بطائرات الدولة التي أجاز المشرع للوزير أولاً استثناءها في حالة الضرورة القصوى والمصلحة العامة؟! في حين أتى البند الثالث من هذه المادة وقال «لا تسري أحكام هذا القانون على الطائرات العسكرية والمطارات العسكرية أو المطارات المستخدمة حصراً لطائرات الدولة إلا بنص خاص»، إذن المطارات الخاصة بالدولة لا يسري عليها هذا القانون، ما المقصود بالطائرات الخاصة بالدولة؟ ونود أن نعرف إذا كانت المطارات أصلاً لا يسري عليها القانون فلماذا يطبق ١٥ عليها القانون؟ ولماذا يفوض الوزير بإعفائها في حالات معينة، نحن نعرف أن الطائرات العسكرية معفية ولكن ما المقصود بطائرات الدولة؟ هل يملكها مسؤولو الدولة أم الأجهزة الرسمية في الدولة؟ فقط أود أن أعرف من وزير المواصلات ما هي طائرات الدولة؟ وشكراً.

٢٠

الرئيس:

شكراً، تفضلي الأخت رباب عبدالنبي العريض.

العضو رباب عبدالنبي العريض:

شكراً سيدي الرئيس، أعتقد أنني فهمت الموضوع خطأ فأنا لم أقصد بأنه لا يجوز الاستثناء، الاستثناء واضح بالنسبة إلى البند ٣ من المادة، صحيح أن هذا الاستثناء واضح ومن المعلوم أنهم استثناوا الطائرات العسكرية

المطارات العسكرية والمطارات المستخدمة من هذا القانون، وليس لدي أي إشكالية حول البند ٣، بل لدي إشكالية بالنسبة إلى البند ٢، على أساس لو أننا قلنا إننا سنعطي الوزير صلاحية إعفاء بعض طائرات الدولة من الخضوع لأحكام هذا القانون وذلك لمقتضيات المصلحة العامة، فإن المصلحة العامة هي عبارة عامة ومدلولها ومفهومها واسعان، فبالتالي أرى أن هناك ٥ خطورة في استخدام هذه العبارة في غير محلها، لذلك نحن نتكلم عن قانون له خصوصية خاصة وتتعلق بمسألة الأمن والسلامة، وبالتالي أعتقد أن هذا التفويض وهذه الإعفاءات من المفترض ألا يُنص عليها في هذا القانون، ونحن بصفتنا مشرعين إذا كنا سنلجأ إلى الاستثناءات فمن المفترض أن تكون هذه الاستثناءات واضحة، بمعنى أن الوزير إذا قام بالإعفاء فسيعفي بموجب ١٠ مادة موجودة وتكون معلومة وواضحة بالنسبة إلينا، ولكن المادة التي تتعلق بالإعفاء هي غير معلومة بالنسبة إلينا، وأعتقد أن هذا الأمر يدخل في مبدأ سيادة الدولة، وأنه من المفترض أن يخضع الجميع للقانون، وشكراً.

١٥ **الرئيس:**

شكراً، تفضل سعادة الأخ كمال بن أحمد محمد وزير المواصلات.

وزير المواصلات:

شكراً معالي الرئيس، وأشكر جميع الإخوة والأخوات. بالنسبة إلى موضوع الإعفاء، يكون الإعفاء لطائرات الدولة فقط وليس للطائرات التجارية وغير ذلك، وطائرات الدولة هي عبارة عن طائرات عسكرية وطائرات الشرطة والجمارك، فهناك أوقات معينة لهذه الطائرات نغفيها من بعض الأمور لأن القانون يشمل عدة أشياء: تسجيل الطائرات، والطيار، والمضيفين وغير ذلك، وبعض الأحيان لدينا Guide line من الممكن أن نغفي الشرطة من أمور معينة، ولا نطبق عليهم هذه الأمور لأسباب تتعلق بمصلحة ٢٥ الدولة، وهذه المادة موجودة في السابق وأيضاً موجودة في كل قوانين الدولة، واتفاقية شيكاغو تسمح للدول بأن تعطي هذه المرونة لهم وذلك مراعاة

لمصالح وطنية أو أمور أخرى. إضافة إلى ذلك في بعض الأوقات تأتي الطائرات من الشركة المصنعة إلى دولة معينة أو إلى دولة البحرين مثلاً، ونقوم بإعفاء بعض هذه الطائرات لأسباب معينة، ولكن الطائرات إلى الآن لم تدخل هذه الخدمة، ففي بعض الأحيان نغفيها عن بعض الأمور ولكن ليس كل شيء، ويكون الإعفاء مشروطاً ومكتوباً ومعلنًا عنه في الوقت نفسه، فلا أعتقد ٥ أننا قمنا بإعفاء أي طائرة من طائرات الدولة أو طائرات ملوك دول ونطبق عليها الاشتراطات نفسها الآن، بل على العكس فإن هذه الطائرات تريد أن نطبق عليها هذا القانون كي نتأكد من سلامة وأمن هذه الطائرات، ولكن لأسباب معينة لا بد أن نعطي أنفسنا هذه الصلاحية إذا استدعت الحاجة ذلك، وشكرًا.

١٠

الرئيس:

شكرًا، تفضلي الأخت دلال جاسم الزايد.

١٥

العضو دلال جاسم الزايد:

شكرًا سيدي الرئيس، أؤكد ما ذكره سعادة الوزير باعتبار أن تعريف طائرات الدولة أيضًا وارد ضمن التعريفات في الصفحة ١٣٢ من جدول الأعمال، وشكرًا.

٢٠

الرئيس:

شكرًا، تفضل الأخ خالد حسين المسقطي.

العضو خالد حسين المسقطي:

شكرًا سيدي الرئيس، أود أن أضيف إلى ما ذكره سعادة الوزير أن الجوازية التي أعطيت للوزير للإعفاء لم تعطَ هكذا، بل هناك شروط موجودة وذكرتها المادة بوضوح في البند ٢: «يجوز للوزير، عند الضرورة...»، والشروط توافر مقتضيات المصلحة العامة... على أن يتم نشر تفاصيل هذا الإعفاء»، كما أضافت المادة «على ألا يشمل هذا الإعفاء المسائل التي تمس

٢٥

السلامة الجوية وأمن الطيران المدني...»، وبالتالي قد تكون هناك حاجة إلى هذا الإعفاء، ولكننا أعطينا صلاحية إصدار الإعفاء للوزير المعني ضمن شروط معينة لا تخل بتطبيق القانون بصورة متكاملة، وشكراً.

٥ **الرئيس:**

شكراً، الأخ عبدالجليل العويناتي لديه إضافة، وهي إضافة عبارة «الأمن الوطني»، وهذه الإضافة سيترتب عليها إعادة هذا القانون إلى مجلس النواب، تفضل الأخ عبدالجليل عبدالله العويناتي.

١٠ **العضو عبد الجليل عبدالله العويناتي:**

شكراً سيدي الرئيس، أسحب هذه الإضافة إلى أن يصدر القانون، وشكراً.

الرئيس:

١٥ شكراً، تفضل سعادة الأخ كمال بن أحمد محمد وزير المواصلات.

وزير المواصلات:

شكراً معالي الرئيس، أحببت أن أوضح للأخ عبدالجليل العويناتي أن عبارة «المصلحة الوطنية» تشمل الأمن الوطني والمصلحة الاقتصادية والمصلحة الاجتماعية، وبالتالي هي أشمل من عبارة «الأمن الوطني»، وشكراً.

الرئيس:

شكراً، هل هناك ملاحظات أخرى؟

٢٥ (لا توجد ملاحظات)

الرئيس:

هل يوافق المجلس على المادة ٣ بتعديل اللجنة؟

٣٠ (أغلبية موافقة)

الرئيس:

إذن تُقر هذه المادة بتعديل اللجنة. وننتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ
مقرر اللجنة.

٥ **العضو محمد حسن باقر رضي:**

المادة (٤): أحكام الاتفاقيات الدولية للطيران المدني: توصي اللجنة
بالموافقة على هذه المادة كما جاءت من الحكومة.

الرئيس:

١٠ هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟ تفضلي الأخت رباب عبدالنبي
العريض.

العضو رباب عبدالنبي العريض:

شكراً سيدي الرئيس، تنص هذه المادة على أنه «تسري أحكام
الاتفاقية الدولية للطيران المدني التي انضمت إليها الدولة والتي تتضمن إليها
١٥ مستقبلاً...»، هل نحن المشرعين نوافق على اتفاقيات دولية مجهولة وغير
معلومة؟ إن من حسن السياسة التشريعية ألا نوافق على ما ستتضم إليه
مملكة البحرين مستقبلاً، أعتقد أن هذا خطأ في الصياغة، ويجب ألا
يكون موجوداً، وشكراً.

٢٠

الرئيس:

شكراً، تفضلي الأخت دلال جاسم الزايد.

العضو دلال جاسم الزايد:

٢٥ شكراً سيدي الرئيس، أنا أتفق مع الأخت رباب العريض، ولا أعرف
كيف وضع نص هذه المادة، ونحن نعرف أن أي اتفاقيات دولية لا بد أن يصدر
بشأنها قانون حتى تكون ملزمة، وبالتالي صيغة المستقبل التي أتى بها
النص، وصيغة الإلزامية كونها اتفاقية غير صحيحتين، ولم توفق اللجنة في
صياغة المادة. اللجنة عندما قامت بمراجعة الاتفاقيات ومراجعة مشروع

القانون، رأت أن هناك اختلافاً ما بين كل دولة ودولة في مرتبة الاتفاقيات الدولية في دساتيرها، وفي كيفية نظرتها إلى هذه الاتفاقيات، فهناك من اعتبرها في مرتبة الدستور، وهناك من اعتبرها أعلى من مرتبة الدستور، وهناك من اعتبرها في مرتبة التشريع، وهو الاتجاه الذي أخذ به المشرع البحريني، ولكنه ربط مرتبتها بنفاذها بعد أن تصدر بشكل قانون. أنا لا أوافق على هذه المادة بهذه الصياغة، وهي بحاجة إلى تعديل، وشكراً.

الرئيس:

شكراً، تفضل سعادة الأخ كمال بن أحمد محمد وزير المواصلات.

١٠

وزير المواصلات:

شكراً معالي الرئيس، ذُكر في نص المادة أنه «تسري أحكام الاتفاقيات الدولية للطيران المدني التي انضمت إليها الدولة والتي تتضمن إليها مستقبلاً...»، ونحن لن ننضم إلى أي اتفاقية إلا بعد أن نأتيكم بمشروع قانون وتوافقون عليه، وأنا لا أعرف أين المشكلة في هذا النص؟ وشكراً.

١٥

الرئيس:

شكراً، تفضلي الأخت لولوة صالح العوضي.

٢٠

العضو لولوة صالح العوضي:

شكراً سيدي الرئيس، أنا أتفق مع سعادة وزير المواصلات؛ لأن أي اتفاقية ستتضمن إليها مملكة البحرين ستأخذ إجراءاتها التشريعية والإجرائية، وإن أتت بصيغة مرسوم بقانون واحتاجت إلى تعديلات قانونية فستمر عبر السلطة التشريعية، وأي اتفاقية ستتضمن إليها مملكة البحرين مستقبلاً ستكون مشروطة بالآليات التي يسنها الدستور البحريني. أنا لدي استفسار بخصوص هذه المادة في نهايتها والتي تنص على: «كما تسري أحكام هذا القانون، على كل أنشطة الطيران المدني، وذلك بما لا يتعارض

٢٥

مع أحكام هذه الاتفاقيات»، نحن قلنا إن هذا القانون جاء ترجمة للملاحظات والمواد الواردة في الاتفاقيات التي انضمت إليها مملكة البحرين، ولكن من الغريب أن نأتي بهذه المادة على إطلاقها، ونقول إن هذا القانون سيطبق على كل أنشطة الطيران المدني وذلك بما لا يتعارض مع أحكام هذا القانون! أرجو أن يتم شرح هذه المادة من قبل الخبراء الذين قاموا بإعداد هذا المشروع بقانون؛ لأننا لا نفقه هذه التعديلات، وشكراً.

الرئيس:

شكراً، تفضل الأخ خليل إبراهيم الذوادي.

١٠

العضو خليل إبراهيم الذوادي:

شكراً سيدي الرئيس، لحل هذه الإشكالية، أرى أن إضافة كلمة «قد» تقيدها أحياناً في هذا الموضوع، بحيث نقول: «التي انضمت إليها الدولة والتي قد تنضم إليها مستقبلاً»، وشكراً.

١٥

الرئيس:

شكراً، تفضل سعادة الأخ كمال بن أحمد محمد وزير المواصلات.

وزير المواصلات:

شكراً معالي الرئيس، بالنسبة إلى ما تفضلت به الأخت لولوة بخصوص عبارة «بما لا يتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية»، نحن قلنا إن جميع التعديلات التي أجريناها كانت بسبب المستجدات التي طرأت على قطاع الطيران وصناعة الطيران المدني؛ لذا قمنا بتعديل قانون تنظيم الطيران المدني، وفي المستقبل بعد ١٠ سنوات ستكون هناك مستجدات وتغييرات في الاتفاقيات الدولية، وبالتالي لا بد أن نؤكد استمرارية تعديل اتفاقيتنا ومواكبة المستجدات؛ ولذلك ذكرنا في نص المادة عبارة «بما لا يتعارض مع أحكام هذه الاتفاقيات»، ونحن حالياً ليس لدينا أي خلاف مع هذه

الاتفاقيات، ولكن في المستقبل لابد أن نُعدّل من أوضاعنا مع ما يستجد من مستجدات، وشكراً.

الرئيس:

شكراً، تفضلي الأخت رباب عبدالنبي العريض.

العضو رباب عبدالنبي العريض:

شكراً سيدي الرئيس، لقد فهم سعادة وزير المواصلات رأبي خطأ، أنا كنت أقصد أننا بصفتنا مشرعين لابد ألا نضع نصوصاً بصيغة المستقبل أساساً، ومن حسن السياسة التشريعية ألا توضع كلمة «مستقبلاً» في النصوص القانونية، ومن المفترض أن نشرع على أساس ما هو موجود حالياً، والمستقبل نتركه للمستقبل، وشكراً.

الرئيس:

شكراً، هل هناك ملاحظات أخرى؟

(لا توجد ملاحظات)

الرئيس:

هل يوافق المجلس على هذه المادة؟

(أغلبية موافقة)

الرئيس:

إذن تُقر هذه المادة. ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة (5): الإشراف والرقابة على الطيران المدني: توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة بالتعديل الوارد في التقرير.

٣٠

الرئيس:س:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟

(لا توجد ملاحظات)

٥

الرئيس:س:

هل يوافق المجلس على هذه المادة بتعديل اللجنة؟

(أغلبية موافقة)

١٠

الرئيس:س:

إذن تُقر هذه المادة بتعديل اللجنة. ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ
مقرر اللجنة.

١٥

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة (٦): تفتيش الطائرات ومنعها من الطيران وحجز وثائقها: توصي

اللجنة بالموافقة على هذه المادة بالتعديل الوارد في التقرير.

الرئيس:س:

٢٠

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟

(لا توجد ملاحظات)

الرئيس:س:

هل يوافق المجلس على هذه المادة بتعديل اللجنة؟

٢٥

(أغلبية موافقة)

الرئيس:س:

إذن تُقر هذه المادة بتعديل اللجنة. ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ

٣٠

مقرر اللجنة.

الرئيســــــــــــــــس:

إذن تُقر هذه المادة. ومنتقل إلى المادة التالية ، تفضل الأخ مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

الفصل الثالث: القواعد العامة للطيران: المادة (٩): تراخيص وتصاريح ٥

الطيران: توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة كما جاءت من الحكومة.

الرئيســــــــــــــــس:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟

١٠

(لا توجد ملاحظات)

الرئيســــــــــــــــس:

هل يوافق المجلس على هذه المادة؟

١٥

(أغلبية موافقة)

الرئيســــــــــــــــس:

إذن تُقر هذه المادة. ومنتقل إلى المادة التالية ، تفضل الأخ مقرر اللجنة.

٢٠

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة (١٠): الشروط الواجب توافرها في الطائرات التي تعمل في إقليم

الدولة: توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة كما جاءت من الحكومة.

٢٥

الرئيســــــــــــــــس:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟ تفضل الأخ عبدالجليل عبدالله

العوينات.

العضو عبدالجليل عبدالله العويناتي:

شكراً سيدي الرئيس، أرى إضافة «أل التعريف» إلى كلمة «تسجيل» في البند ٢ من المادة ١٠ بحيث يكون نص البند بعد الإضافة: «أن تكون شهادة صلاحيتها للطيران سارية المفعول وصادرة عن دولة التسجيل أو معتمدة منها»، وشكراً.

٥

الرئيس:

شكراً، هل هناك ملاحظات أخرى؟

١٠

(لا توجد ملاحظات)

الرئيس:

هل يوافق المجلس على هذه المادة؟

١٥

(أغلبية موافقة)

الرئيس:

إذن تُقر هذه المادة. ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ مقرر اللجنة.

٢٠

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة (١١): الأجهزة اللاسلكية والإلكترونية واستعمالها بالطائرات:

توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة بالتعديل الوارد في التقرير.

الرئيس:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟ تفضلني الأخت لولوة صالح

العضوي.

٢٥

العضو لولوة صالح العوضي:

شكراً سيدي الرئيس، لدي استفسار موجه إلى وزارة المواصلات

بخصوص المادة ٩ التي وافق عليها المجلس، هناك نوعان من التراخيص،

٣٠

تراخيص دائمة، وتراخيص مؤقتة، وعندما نأتي إلى المادة ١١ نجدها تتكلم عن الطائرات التي تعمل في إقليم الدولة، وهي ليست ملك لمملكة البحرين، وبالتالي إذا كان الترخيص دائماً، فكيف سيكون من حق الدولة تفتيش هذه الطائرة التي صدر لها ترخيص دائم؟ هذا هو استفساري فقط لكي أزيل أي لبس في فهم هذا النص، وشكراً.

٥

الرئيس:

شكراً، تفضل الأخ أحمد نعمة علي القائم بأعمال وكيل شؤون الطيران المدني بوزارة المواصلات.

١٠

القائم بأعمال وكيل شؤون الطيران المدني:

شكراً سيدي الرئيس، من حق أي دولة أن تقوم بتفتيش أي طائرة أجنبية تهبط في مطارها، على سبيل المثال طيران الخليج إذا هبطت في أي مطار في العالم فبإمكان السلطة هناك فحصها فيما يخص الأمور الأمنية وأمور السلامة، والعكس صحيح، وهذا موجود في اتفاقيات ثنائية وفي اتفاقيات دولية أيضاً، وشكراً.

٢٠

العضو لولوة صالح العوضي:

لم يجب عن سؤالي!

القائم بأعمال وكيل شؤون الطيران المدني:

الآن فهمت السؤال. فيما يتعلق بالتصاريح الدائمة فهي تُعطى دائماً الشركات التي تعمل بموجب تصريح أو بموجب تشغيل دائم، وهو تشغيل منتظم. وهناك تصاريح مؤقتة لـ Non Scheduled Flight أو Adhoc Flights. والشركات التي تشغل بصفة مستمرة نعطيها تصاريح دائمة، وشكراً.

٢٥

الرئيس:س:

شكراً، هل هناك ملاحظات أخرى؟

(لا توجد ملاحظات)

٥

الرئيس:س:

هل يوافق المجلس على هذه المادة بتعديل اللجنة؟

(أغلبية موافقة)

١٠

الرئيس:س:

إذن تُقر هذه المادة بتعديل اللجنة، ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ
مقرر اللجنة.

١٥

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة (١٢): توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة كما جاءت من
الحكومة.

الرئيس:س:

شكراً، هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟ تفضلي الأخ دلال
جاسم الزايد.

العضو دلال جاسم الزايد:

شكراً سيدي الرئيس، هناك خطأ في عبارة «لا يجوز للطيران»،
فبالرجوع إلى مشروع القانون في الصفحة ٧٦٧ سنجد أن العبارة المذكور هي
«لا يجوز الطيران»، لذا أتمنى تعديلها، وشكراً.

الرئيس:س:

شكراً، تفضل الأخ عبدالجليل عبدالله العويناتي.

٣٠

الرئيس:س:

هل يوافق المجلس على هذه المادة؟

(أغلبية موافقة)

٥

الرئيس:س:

إذن تُقر هذه المادة، ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة (١٤): توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة بالتعديل الوارد في

التقرير.

الرئيس:س:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟

١٥

(لا توجد ملاحظات)

الرئيس:س:

هل يوافق المجلس على هذه المادة بتعديل اللجنة؟

٢٠

(أغلبية موافقة)

الرئيس:س:

إذن تُقر هذه المادة بتعديل اللجنة، ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ

٢٥

مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة (١٥): توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة كما جاءت من

٣٠

الحكومة.

الرئيس:س:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟

(لا توجد ملاحظات)

٥

الرئيس:س:

هل يوافق المجلس على هذه المادة؟

(أغلبية موافقة)

١٠

الرئيس:س:

إذن تُقر هذه المادة، ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة (١٦): توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة بالتعديل الوارد في ١٥

التقرير.

الرئيس:س:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟

٢٠

(لا توجد ملاحظات)

الرئيس:س:

هل يوافق المجلس على هذه المادة بتعديل اللجنة؟

٢٥

(أغلبية موافقة)

الرئيس:س:

إذن تُقر هذه المادة بتعديل اللجنة، ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ

٣٠

مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة (١٧): توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة كما جاءت من الحكومة.

٥ الرئيس:س:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟

(لا توجد ملاحظات)

١٠ الرئيس:س:

هل يوافق المجلس على هذه المادة؟

(أغلبية موافقة)

١٥ الرئيس:س:

إذن تُقر هذه المادة، وننتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة (١٨): توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة بالتعديل الوارد في

٢٠ التقرير.

الرئيس:س:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟ تفضل الأخ السيد حبيب مكي

هاشم.

٢٥

العضو السيد حبيب مكي هاشم:

شكراً سيدي الرئيس، لدي ملاحظة بسيطة ولن أقف حجر عثرة أمام القانون لإيقافه أو تأخيره. في الحقيقة كنت أتمنى ألا يكون هذا التغيير في البند ٣ حينما قام النواب بتغيير كلمة «تعوقه» إلى عبارة «أو

مرضٍ يعوقانه»، لأننا إذا قرأنا المادة كما جاءت من الحكومة فسنجد أن المادة نصت على هذا المرض وهو موجود في البند الأصلي نفسه حيث قال: «تعتبر إجازة الطيران موقوفة إذا أُصيب حائزها إصابة تعوقه عن أداء الأعمال التي تخوله الإجازة حق القيام بها، أو أُصيب بمرض يمنعه من أداء الأعمال التي تخوله الإجازة حق القيام بها»، فلا داعي إلى هذا التغيير، وشكراً. ٥

الرئيس:س:

شكراً، هل هناك ملاحظات أخرى؟

١٠

(لا توجد ملاحظات)

الرئيس:س:

هل يوافق المجلس على هذه المادة بتعديل اللجنة؟

١٥

(أغلبية موافقة)

الرئيس:س:

إذن تُقر هذه المادة بتعديل اللجنة، ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ مقرر اللجنة.

٢٠

العضو محمد حسن باقر رضي:

الباب الثاني: المطارات ومقدمو الخدمات: الفصل الأول: إنشاء المطارات وإدارتها وتشغيلها: المادة (١٩): توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة كما جاءت من الحكومة.

٢٥

الرئيس:س:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟

(لا توجد ملاحظات)

٣٠

الرئيســــــــــــــــس:

هل يوافق المجلس على هذه المادة؟

(أغلبية موافقة)

٥

الرئيســــــــــــــــس:

إذن تُقر هذه المادة، ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة (٢٠): توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة بالتعديل الوارد في

التقرير.

الرئيســــــــــــــــس:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟

١٥

(لا توجد ملاحظات)

الرئيســــــــــــــــس:

هل يوافق المجلس على هذه المادة بتعديل اللجنة؟

٢٠

(أغلبية موافقة)

الرئيســــــــــــــــس:

إذن تُقر هذه المادة بتعديل اللجنة، ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ

٢٥

مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة (٢١) : توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة كما جاءت من

الحكومة.

٣٠

الرئيس:س:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟

(لا توجد ملاحظات)

٥

الرئيس:س:

هل يوافق المجلس على هذه المادة؟

(أغلبية موافقة)

١٠

الرئيس:س:

إذن تُقر هذه المادة، ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة (٢٢): توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة بالتعديل الوارد في ١٥

التقرير.

الرئيس:س:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟

٢٠

(لا توجد ملاحظات)

الرئيس:س:

هل يوافق المجلس على هذه المادة بتعديل اللجنة؟

٢٥

(أغلبية موافقة)

الرئيس:س:

إذن تُقر هذه المادة بتعديل اللجنة، ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ

٣٠

مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة (٢٣): توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة بالتعديل الوارد في

التقرير.

٥

الرئيس:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟ تفضلي الأخت لولوة صالح

العوضي.

العضو لولوة صالح العوضي:

- ١٠ شكراً سيدي الرئيس، لدي استفسار وملاحظة على هذه المادة. هذه المادة تُعطي «لشؤون الطيران المدني سلطة ممارسة الإشراف والرقابة، بصورة مباشرة أو من خلال تفويض الغير، على جميع العاملين في المطارات التابعة لها وعلى أداء العاملين في المطارات المرخصة من قبلها، أيّاً كانت الجهة التي يتبعونها...»، هناك بعض العاملين في المطار يتبعون شركات خاصة، فهل ذلك سينقل عبء المسؤولية من الجهات التي يتبعونها إلى شؤون الطيران المدني ١٥ وبالتالي ستكون مسؤولية أي خطأ يقع منهم في أدائهم لوظائفهم على شؤون الطيران المدني؟! وبالتالي كأنه إعفاء ضمنى للجهات التي يتبعونها من أي مسؤولية أو خطأ يحدث من قبلهم. أريد شرحاً لمفهوم هذه المادة وفقاً للنص الذي تم وضعه من قبل شؤون الطيران المدني، وإذا كان لديهم أي تفسير يخالف ذلك فليوضحوا لنا ما المقصود بالتبعية هنا؟ وشكراً.
- ٢٠

الرئيس:

شكراً، تفضل سعادة الأخ كمال بن أحمد محمد وزير المواصلات.

٢٥

وزير المواصلات:

شكراً سيدي الرئيس، بالنسبة إلى هذا الاستفسار، شؤون الطيران المدني هم الذين يشرفون على أعمال الـ Operator وهو المشغل للمطار المعني، وإذا كانت شركة مطار البحرين هي المشغلة لمطار البحرين الدولي فنحن

لدينا أنظمة وقوانين تراعيها شركة مطار البحرين ويشرف عليها شؤون الطيران المدني. طبعاً هناك شركات كثيرة موجودة مثل: شركة باس وشركة XYZ، وهاتان الشركتان مقيدتان بالأنظمة الموجودة بين المنظم والمشغل، ولديهما أيضاً أنظمة بين بعضهما، ولكن لشؤون الطيران المدني الحق في الذهاب إلى Safety issues وإلى Security issues اللذان داخل الشركات ويعملان داخل مطار البحرين ونشرف عليهما ونوقفهما إذا خالفا. وبالنسبة إلى عملية توظيف Safety manager و Security manager من حق شؤون الطيران المدني التدقيق عليها، وذلك في المجال المتعلق بشؤون الطيران المدني فقط، وإذا كانت هناك شركة أخرى تقوم بأمر تجارية فنحن لا شأن لنا بها، وهذه الأمور تنظمها قوانين أخرى مثل قانون الشركات أو غير ذلك. إذن نحن نتدخل في الأمور التي تتعلق بشؤون الطيران المدني فقط، وشكراً.

الرئيس:

شكراً، تفضلي الأخت لولوة صالح العوضي.

العضو لولوة صالح العوضي:

شكراً سيدي الرئيس، هذه المادة جاءت بصورة مطلقة «على جميع العاملين في المطارات التابعة لها»، أي جميع العاملين سواء كانوا في الحدود التي أشار إليها سعادة الوزير أو الشركات الخاصة التي يعملون فيها، وكما ذكر سعادة الوزير أن شركة باس لها شخصية مستقلة، وإذا ارتكب الموظفون التابعون لها أي خطأ فهي تكون المسؤولة، في حالة وجود إشراف مباشر من شؤون الطيران المدني على هؤلاء الموظفين. أنا أتكلم عن الإشراف المباشر على جميع العاملين في المطارات سواء كانوا تابعين لشؤون الطيران المدني أو تابعين لجهات أخرى فيما يتعلق بالتوجيهات والأنظمة والتعليمات الخاصة بالمطار، لأن شؤون الطيران المدني هي التي ستقوم بالتحقيق في كل هذه المخالفات، فما هو دور الجهات التي يتبعون لها؟ لأن الأمر هنا رقابة وإشراف، وقد فهمنا الرقابة، ولكن الإشراف ماذا يعني؟ هل يعني الإشراف

عليهم في عملهم في حين أنهم يخضعون لجهات أخرى؟! ما هي مسؤولية الجهة الأخرى التي يتبعون لها في ظل الإشراف المباشر والرقابة المباشرة من شؤون الطيران المدني على هؤلاء العمال الذين لا يتبعون - في عقود عملهم - لشؤون الطيران المدني؟ نعلم أن هناك عدة شركات، والشركات الموجودة في المطار من بينها شركات طيران، والموظفون الذي يتبعون شركات الطيران إذا وقعت منهم مخالفة لأنظمة وتعليمات شؤون الطيران المدني - وفي الوقت نفسه نقول إنها هي التي تُشرف فهي تشرف وتراقب - وإذا أُعطوا تعليمات وعند تنفيذها أخطأوا فما هي مسؤولية الشركة التي يتبعونها فيما يتعلق بالتعويض؟ هل شؤون الطيران المدني هي التي ستدفع التعويض أم أن الشركات التي يتبع لها هؤلاء الموظفون هي التي ستدفع التعويض؟ نرجو الإيضاح، وشكراً.

الرئيس:

شكراً، تفضل سعادة الأخ كمال بن أحمد محمد وزير المواصلات.

١٥

وزير المواصلات:

شكراً سيدي الرئيس، طبعاً هذا قانون عام، وتحت أنظمة ولوائح تنظيمية لأعمال كل جهة في المطار، المكتوب هنا في المادة بشكل واضح أننا مسؤولون فقط في كل الأمور التي تكفل عدم الإخلال بالأنظمة أو التعليمات أو التوجيهات الإرشادية التابعة لنا. أنا لذي تحت هذا القانون ٢٠ كتيبات وتعليمات للسلامة ومثلها للملاحة الجوية - وهناك شركات تعمل في هذه المجالات - وإذا لم تلتزم الشركات بهذه التعليمات - ولدي موظفون يتابعون هذه الشركات ويقومون بزيارات مفاجئة ودورية ويتأكدون من سلامة الإجراءات - نأخذ عليهم إجراءاتنا الضرورية؛ حتى توظيف بعض الموظفين في المناصب المهمة لا بد أن تأخذ هذه الشركات فيه موافقة شؤون الطيران المدني؛ وهذا هو قصدنا من هذا الأمر. وعليه فإن هذه الجهات الأخرى لا تقوم في المطار إلا بأعمال تتعلق بالطيران فقط، والطيران مسؤولية

الطيران المدني والمسائل الإدارية للجهات الأخرى، فنحن لا نتدخل في مسائلهم الإدارية، ولا نشرف على عملية توظيفهم الأشخاص، أو ترقياتهم، نحن فقط نشرف على التزامهم بالقوانين المتعلقة بأمن وسلامة الطيران فقط، وشكراً.

٥

الرئيس:

شكراً، تفضلي الأخت دلال جاسم الزايد.

العضو دلال جاسم الزايد:

شكراً سيدي الرئيس، كنت أريد أن أؤكد ما تفضل به سعادة

- ١٠ الوزير حول جزء الرقابة والإشراف. أنا أتفهم تخوف الأخت لولوة العوضي في هذا الجانب في العلاقة التبعية بين الموظف والجهة التي يتبع لها في حالة إذا أُعطي أنظمة ومن ثم التزم بأنظمة أخرى على ضوء أنظمة شؤون الطيران المدني، ولكن نظراً إلى طبيعة الأنظمة الصادرة عن الطيران المدني، وهي كلها أمور متعلقة بالسلامة والأنظمة والتعليمات، فإن عنصر الإشراف والرقابة مقيد فقط - كما ورد في نهاية الفقرة - بعدم الإخلال بالأنظمة أو ١٥ التعليمات أو التوجيهات الإرشادية وغيرها. في هذه الجزئية ونظراً إلى طبيعة هذه التعليمات وقيمتها وأثرها فإنها تستوجب توافر مثل هذا النوع من الرقابة والإشراف، وشكراً.

٢٠

الرئيس:

شكراً، هل هناك ملاحظات أخرى؟

(لا توجد ملاحظات)

٢٥

الرئيس:

هل يوافق المجلس على هذه المادة بتعديل اللجنة؟

(أغلبية موافقة)

الرئيس:

إذن تُقر هذه المادة بتعديل اللجنة. وننتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ
مقرر اللجنة.

٥ **العضو محمد حسن باقر رضي:**

الفصل الثاني: الترخيص للمطارات ومقدمي الخدمات: المادة (٢٤):

شروط وقواعد ترخيص وتشغيل المطارات: توصي اللجنة بالموافقة على هذه
المادة بالتعديل الوارد في التقرير.

١٠ **الرئيس:**

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟ تفضلي الأخت لولوة صالح
العضوي.

العضو لولوة صالح العوضي:

١٥ شكراً سيدي الرئيس، لدي استفسار موجه إلى المسؤولين، المادة ٢٤
حددت عدم جواز تشغيل أي مطار «... سواء كان التشغيل كلياً أو جزئياً،
دائماً أو مؤقتاً، أو اتخذ شكلاً آخر» فما هو المقصود بالشكل الآخر؟ هذا
هو استفساري قبل أن نوافق على المادة، وشكراً.

٢٠ **الرئيس:**

شكراً، تفضل الأخ كمال حفني رياض مستشار النقل الجوي بوزارة
المواصلات.

مستشار النقل الجوي بوزارة المواصلات:

٢٥ شكراً سيدي الرئيس، بالنسبة إلى المطارات، لا بد أن تأخذ رخصة
لتشغيل المطار تسمى (drum certificate)، وذلك بعد أن تستوفي الجوانب
الأمنية وجوانب السلامة من الطيران المدني، ويمكن أن يكون هذا

الترخيص بشكل دائم أو بشكل مؤقت، أو ممكن أن يتبع أنظمة أخرى،
مثل (BOT) أو (BOO) أو أي أنواع أخرى من التشغيل، وهذه العبارة تأتي
لاستيعاب التطورات الأخرى والأنظمة الأخرى الموجودة على مستوى العالم في
تشغيل المطارات. نحن في البحرين لدينا نظام واحد، وهو تخصيص مشغل -
الذي هو شركة مطار البحرين - ليقوم بعملية التشغيل، لكن القانون يضع
الأطر العامة أو القواعد العامة لكل أنواع التراخيص، وشكراً.

الرئيس:س:

شكراً، هل هناك ملاحظات أخرى؟

١٠

(لا توجد ملاحظات)

الرئيس:س:

هل يوافق المجلس على هذه المادة بتعديل اللجنة؟

١٥

(أغلبية موافقة)

الرئيس:س:

إذن تُقر هذه المادة بتعديل اللجنة. وننتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ

٢٠

مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

المادة (٢٥): شروط وقواعد الإنشاء والترخيص والتشغيل لمقدمي

٢٥

الخدمات: توصي اللجنة بالموافقة على هذه المادة كما جاءت من الحكومة.

الرئيس:س:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟

(لا توجد ملاحظات)

٣٠

الرئيســــــــــــــــس:

هل يوافق المجلس على هذه المادة؟

(أغلبية موافقة)

٥

الرئيســــــــــــــــس:

إذن تُقر هذه المادة. ومنتقل إلى المادة التالية، تفضل الأخ مقرر اللجنة.

العضو محمد حسن باقر رضي:

١٠ المادة (٢٦): شروط وقواعد الترخيص والتشغيل: توصي اللجنة بالموافقة

على هذه المادة بالتعديل الوارد في التقرير.

الرئيســــــــــــــــس:

هل هناك ملاحظات على هذه المادة؟

١٥

(لا توجد ملاحظات)

الرئيســــــــــــــــس:

هل يوافق المجلس على هذه المادة بتعديل اللجنة؟

٢٠

(أغلبية موافقة)

الرئيســــــــــــــــس:

إذن تُقر هذه المادة بتعديل اللجنة. يا إخوان الساعة الآن الواحدة إلا

٢٥ ربعاً، وهناك بعض الإخوان لديهم ارتباط وسيغادرون القاعة بعد قليل وسوف

نقد النصاب القانوني، كما أن مكتب المجلس أيضاً لن يكتمل نصابه،

وبالتالي أقترح عليكم المجلس إفراد الجلسة القادمة لما تبقى من هذا المشروع

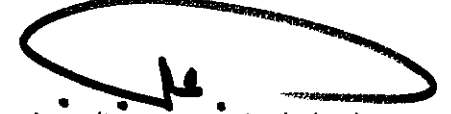
للانتهاء منه. وعليه سوف نكمل ما تبقى من مواد مشروع القانون في الجلسة

الجلسة القادمة، وكذلك يؤجل النظر في تقرير لجنة الشؤون الخارجية والدفاع والأمن الوطني بشأن قرار مجلس النواب حول قرار مجلس الشورى بخصوص مشروع قانون بتعديل المادة (١) من المرسوم بقانون رقم (١٧) لسنة ١٩٧٦م في شأن الأحداث (المعد في ضوء الاقتراح بقانون المقدم من مجلس النواب) إلى جلسة قادمة. وباسمي واسمكم أشكر سعادة الوزير والإخوة ٥ المرافقين على تعاونهم معنا، وإن شاء الله نأمل - وقد كان أملنا أن ننتهي من المشروع في هذه الجلسة - أن ننتهي من المشروع في الجلسة القادمة. شكراً لكم جميعاً، وأرفع الجلسة.

١٠

(رفعت الجلسة عند الساعة ١:٠٠ ظهراً)


علي بن صالح الصالح
رئيس مجلس الشورى


عبدالجليل إبراهيم آل طريف
الأمين العام لمجلس الشورى

(انتهت المضبطة)

١٥