

دور برامج إدارة المخاطر في مواجهة المخاطر بالمطارات الدولية

بحث تطبيقي في مطار بغداد الدولي

The role of risk management programs in Dealing With risks at international airports

An Applied research at Baghdad International Airport

جامعة بغداد / المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية
الباحث

أ.م.د. علاء عبد الكريم البلداوي
رسل فليح حسن العزاوي

١. الجانب التمهيدي

١-١ المستخلص

يهدف البحث الموسوم الى معرفة مدى كفاءة إدارة المخاطر بمختلف تسمياتها في مطار بغداد الدولي في مواجهة المخاطر المختلفة (مالية - فنية - بشرية - طبيعية ..) التي تواجه عينة البحث المتمثلة بمطار بغداد الدولي حيث حدد الباحث الفرضية التي تتلخص في توجد علاقة ارتباط ذات دلالة معنوية بين إدارة المخاطر، ومواجهة المخاطر ومراجعة وتقييم المخاطر . وقد استعملت الباحث وسائل البحث من ملاحظة ومقابلات الشخصية مع المسؤولين المعنيين في هذا المجال وكذلك استخدمت الاستبانة ووزعت العينة المكونة من ١٧٠ من العاملين في مجال إدارة المخاطر (قسم إدارة السلامة (SMS) في الخطوط الجوية العراقية ، الامن الصناعي ، قسم التأمين ، المهندسين ، الفنيين ، طواقم الصيانة ، مدير عمليات الطيران ، رئيس طيارين ، مجموعة من الطيارين والمضيفين ، المفتشين) الذي يبلغ عددهم تقريبا (٢٥٠) وجرى تحليلها باستعمال تحليل الاحصائي وفق نظام SPSS ومقياس Likert الخماسي والوسط الحسابي والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف والاهمية النسبية لبلوغ غاياتها . ولقد توصل الباحث من ذلك الى صحة الفرضية في وجود علاقة ارتباط طردية معنوية موجبة قوية بين إدارة المخاطر ، و مواجهة المخاطر في المطارات المدنية - مطار بغداد الدولي عينة البحث على المستوى الكلي. حيث توصل الباحث الى مجموعة من الاستنتاجات اهمها :

- ١- تؤدي إدارة المخاطر دورا كبيرا في مستقبل المطار من خلال رسمها لرؤية مستقبلية وتحديدها لرسالة واهداف المنظمة وقدرتها على التفكير والتحليل الاستراتيجي وصنع القرارات الاستراتيجية ومسؤوليتها في صياغة خطة مستقبلية ومن ثم تنفيذها وتقييمها.
- ٢- لا توجد إدارة متخصصة بأدارة المخاطر ضمن الهيكل التنظيمي للمنشأة العامة للطيران المدني وشركة الخطوط الجوية العراقية بل توجد بشكل مختلف مثل إدارة السلامة و الامن الصناعي...الخ ولها دور فعال في المطار في ممارسة واجبتها.
- ٣- وجود نقص في الخبرات و الفريق الفنية سواء في العدد او نوعية الخبرة على مستوى تطبيق إدارة المخاطر و التأمين وقسم التأمين بصورة خاصة و مطار عينة البحث بصورة عامة .
- ٤- اكدت اجابات العينة ومن خلال التحليل الاحصائي ان عينة البحث حين ان إدارة المخاطر لها دور مهم في التنسيق ما بين الادارة العليا وباقي الاقسام لتوافر الحماية ، وكذلك لها دور في تدريب الموظفين على كافة وسائل السلامة ومواجهة المخاطر ، وتنسيق بين مجهزي معدات السلامة المهنية واجراء الصيانة الدورية لها .
- ٥- لا يوجد ارتباط بين قسم التأمين وإدارة المخاطر وليس لديها اي نشاط في التوعية التأمينية او ان يكون لمدير التأمين توفير الحماية في حالة عدم وجود ادارة مخاطر .

وقدم الباحث مجموعة من التوصيات التي يمكن ان يستفيد منها عينة البحث :

- ١- تحسين كفاءة اداء الشركة والمنشأة و زيادة مساهمة النشاط الخدمي في إجمالي الناتج الوطني العراقي .
- ٢- قسم التأمين في شركة الخطوط الجوية العراقية تقتصر الى اختصاص ادارة التأمين ، حيث ان اكثر الموظفين الموجودين اختصاص اللغة الانكليزية ، كون التأمين له خصوصية تختلف عن باقي الاختصاصات.
- ٣- بناء القدرات البشرية وتطوير المهارات والأفكار اللازمة لإنجاح عملية إدارة المخاطر في شرح انواع المخاطر وطرائق ومواجهتها.
- ٤- إشراك موظفي شركة الخطوط الجوية العراقية بالتعاون مع شركات التأمين في دورات تدريبية للتعرف على كل ما هو مستحدث في إدارة المخاطر و التأمين و السلامة المهنية و التعرف على التطور الحاصل في البلدان المتحضرة و المتقدمة .
- ٥- ضرورة تعزيز المنظمة الخدمية مثل المطار بمستويات بشرية عالية من التأهيل في اختصاصات التأمين و السلامة المهنية من حملة الشهادات العليا لغرض تطوير برنامج إدارة المخاطر .

Abstract

The objective of the research is to identify the efficiency of risk management in various names at Baghdad International Airport in the face of various risks (financial - technical - human - natural ..) facing the sample of the search of the General Establishment of Civil Aviation and the Iraqi Airways Company where the

researcher identified the hypothesis that summarizes There is a significant significant correlation between risk management, risk management and risk review and assessment. The researcher used the means of research from observation and interviews with the relevant officials in this field, as well as used the questionnaire and distributed a sample of 170 employees in the field of risk management (SMS Department) in Iraqi Airways, Industrial Security, Insurance Department, Engineers, Technicians (250) were analyzed using statistical analysis according to the spss system, the Likert pentagram, the arithmetic mean, the standard deviation, the coefficient of variation, and the relative importance of achieving its goals. The researcher concluded from this to the validity of the hypothesis in the existence of a strong positive correlation between the risk management and risk management at the civil airports - Baghdad International Airport research sample at the macro level. The researcher reached a number of conclusions, the most important of which are:

- 1- Risk management plays a big role in the future of the airport by drawing it for future vision and defining the mission and objectives of the organization and its ability to think and strategic analysis and strategic decision-making and its responsibility in formulating a future plan and then implementation and evaluation.
- 2- There is no specialized risk management department within the organizational structure of the Civil Aviation General Establishment and Iraqi Airways, but there are different forms such as safety management, industrial security, etc., and they have an active role in the airport in the exercise of its duty.
- 3- There is a lack of expertise and technical team, both in the number or quality of experience at the level of application of risk and insurance management and the insurance department in particular and the airport sample research in general.
- 4- The sample answers confirmed through the statistical analysis that the research sample when the risk management has an important role in coordination between senior management and the rest of the departments for the availability of protection, and also have a role in training staff on all safety and risk management, and coordination between the suppliers of occupational safety equipment and maintenance Rotating them.
- 5- There is no correlation between the insurance and risk management department and does not have any activity in the insurance awareness or the insurance manager may provide protection in the absence of risk management.

The researcher presented a set of recommendations that can benefit from the research sample:

- 1- Improving the efficiency of the performance of the company and the establishment and increasing the contribution of the service activity in the gross national product of Iraq.
- 2- Insurance Department in the Iraqi Airways lacks the competence of the Department of Insurance, as the most staff in English language proficiency, because the insurance has a different privacy from the rest of the specialties.
- 3- Building human capacity and developing the skills and ideas necessary to make the success of the risk management process to explain the types of risks and methods and address them.
- 4- Involvement of Iraqi Airways employees in cooperation with insurance companies in training courses to identify all the latest developments in risk management, insurance and occupational safety and to identify the developments in civilized and advanced countries.
- 5- the need to strengthen the service organization such as the airport at high levels of human qualifications in the specialties of insurance and occupational safety holders of higher degrees for the purpose of developing the risk management program.

٢-١ المقدمة

إن الطيران في العراق بصورة عامة ومطار بغداد الدولي بصورة خاصة وشركة الخطوط الجوية العراقية تعد صاحب جذور عريقة على مر العصور ومع تقدم وتطور الظروف التي مر بها العراق منذ الثمانينيات من القرن الماضي إلى يومنا هذا ، أن محور البحث الموسوم يتحدث عن إدارة المخاطر بكل تسمياتها التي تتطرق لها البحث ، حيث ركز في الفصل الاول في المبحث الاول على تحديد منهجية البحث وتوصيف المشكلات وتحديد فرضيتها على وفق ادوات التحليل المتبعة من ملاحظة ميدانية لعينة البحث ومقابلات شخصية ، وتتطرق المبحث الثاني إلى الدراسات السابقة ومدى الاستفادة منها ، وتوجه الباحث بعد ذلك إلى الجانب النظري إدارة المخاطر حيث تناولت جميع المواضيع التي تخص إدارة المخاطر في المصادر والمراجع . ان الجانب العملي التطبيقي في عينة البحث وهي شركة الخطوط الجوية العراقية في مطار بغداد الدولي وصف عام لواقع حال مطار بغداد الدولي عينة البحث عن طريق الملاحظة والمقابلات الشخصية والبيانات الخاصة بالمطار عن

الحوادث التي تحصل في مدة (٢٠١٥-٢٠٠٨) في شركتي التأمين الوطنية بالنسبة للطائرات والمسؤولية الشخصية. إما الاشخاص الموظفين وعوائلهم فقد تم التأمين في شركة التأمين العراقية عن الحوادث ووفاة والتأمين الصحي، حيث ان التأمين الصحي للموظفين اجباري لان الشركة هي التي تتكفل دفع الاقساط ام تأمين العوائل فهو اختياري. ومما تقدم فقد توصل الباحث إلى مجموعة من الإستنتاجات والتوصيات وإستعانه بمجموعة من المصادر العربية والاجنبية والبحوث والاطاريح السابقة .

٣-١ منهجية البحث

يهدف هذا المبحث إلى تحديد مسار البحث وذلك عن طريق عرض منهجيته وما عرض من توضيح لمشكلات وأهداف وأهمية وفرضيات ونموذج البحث، فضلاً عن حدوده ومصادر جمع البيانات وكما يأتي:

١-٣-١ مشكلات البحث : تتمثل مشكلات البحث فيما يأتي :-

١. قلة إدراك حجم المخاطر وتقييمها وتحليل عمل إدارة المخاطر من خلال التهديدات والثغرات الأمنية.
٢. عدم الالتزام بمتطلبات السلامة الجوية والجوانب الامنية يترتب عليها مخاطر جسيمة تعرض هذه المنشأة الى خسائر من جراء وقوع هذه المخاطر

٣. قلة الإلمام بالمواد الإرشادية الخاصة بالدليل العالمي للمنظمة الدولية للطيران المدني والمهارات الضرورية لممارسة منهج إدارة المخاطر لتحديد واتخاذ القرارات لرفع أو خفض مستوى الإجراءات الأمنية المطلوبة بالمطارات.

١-٣-٢ أهمية البحث : تتبع أهمية البحث من الجوانب الآتية :-

١. إدارة المخاطر هي صمام الأمان لكل مشروع فهي تعد الدراسات الأولية والتنفيذية والمستقبلية لإدارة وتضع جميع الإحتمالات المتوقعة حسب البيانات والمعطيات وكذلك معرفة النطاق المحدد للمشروع ومنتجاته إجمالاً

٢. إدارة المخاطر هي السبيل لتحديد التحديات المستقبلية كافة التي قد تؤثر سلباً أو إيجاباً على سير المشروع.

٣. إعداد الخطط المناسبة للتعامل مع تلك المخاطر حال وقوعها بما يسهم في الحفاظ على مقدرات المؤسسات من الموارد المالية و البشرية

٤. تسهم إدارة المخاطر على تفهم أهمية مختلف العوامل المؤثرة على نشاط المؤسسة فضلاً عن رفع نسب النجاح و تجنب التعرض للخسائر

٥. تتسم إدارة المخاطر الفعالة بأنها مستمرة و دائمة التطور و هي جزء أساس من مقومات العمل في المؤسسات بالإضافة للتعامل بمنهجية واضحة مع مختلف الأخطار التي تحيط بنشاطات المؤسسة بشكل يحمي الحاضر والمستقبل

٦. يتم عادة دمج ثقافة إدارة المخاطر كجزء أساسي من ثقافة العمل و العاملين فيه من خلال تقديم التوعية و التدريب اللازم على التعامل مع مختلف صور المخاطر و تعريف العاملين بأسس الإبلاغ عن تلك المخاطر مع وجود قنوات متعددة للتواصل بين العاملين و الإدارة فإدارة المخاطر تتسم بكونها عمل جماعي يتحمل الجميع نصيباً من المسؤولية عن متابعة تنفيذ الأهداف الخاصة به.

١-٣-٣ اهداف البحث : يسعى البحث لبلوغ الأهداف الآتية :-

١. الوصول إلى مستوى آمن وعالمي بوساطة دعم وتعزيز دور إدارة المخاطر في جميع قطاعات الطيران المدني وإدارته.

٢. النهوض بثقافة السلامة عن طريق تلبية الاحتياجات التدريبية في الإدارة العامة للطيران المدني.

٣. متابعة ومراقبة مؤشرات أداء السلامة للإدارات والأقسام العاملة في الإدارة العامة للطيران المدني في حال تطبيق إجراءات برنامج إدارة نظم السلامة ورفع التقارير والتوصيات فيها

٤. إستيفاء متطلبات برنامج إدارة نظم السلامة بوساطة تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات عند ممارسة الوظائف الفنية والهندسية في إدارة العامة للطيران المدني.

٥. المشاركة مع الجهات وفق العمل المنسق وممثلاً عن المركز لدعمها بالخبرات والإجراءات الخاصة بتطبيقات برنامج إدارة نظم السلامة

٦. توجيه الإدارات والأقسام العاملة في الإدارة العامة للطيران المدني في إنشاء وتطبيق عمليات وأساليب تحديد وتعريف المخاطر في حال الطلب منها.

٧. توجيه الإدارات والأقسام العاملة في الإدارة العامة للطيران المدني في إنشاء وتطبيق نظم إدارة المخاطر في حال الطلب منها.

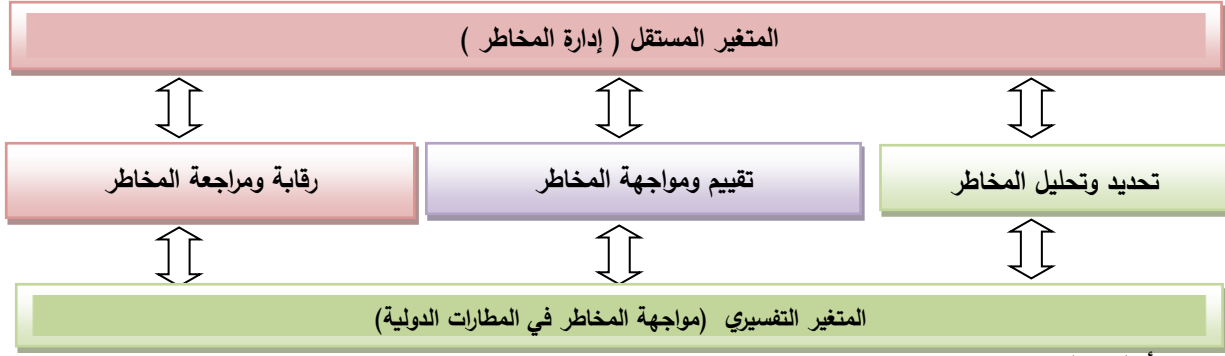
١-٣-٤ فرضية البحث

بناءً على ما تم طرحه في مشكلات البحث ، والمخطط الفرضي للبحث ، فقد تم صياغة الفرضيات الآتية :-

الفرضية الرئيسية الأولى : (توجد علاقة ارتباط ذات دلالة معنوية بين إدارة المخاطر، ومواجهة المخاطر) . وتتفرع منها الفرضيات الفرعية الآتية :-

- أ- توجد علاقة ارتباط ذات دلالة معنوية بين تحديد وتحليل المخاطر، ومواجهة المخاطر .
- ب- توجد علاقة ارتباط ذات دلالة معنوية بين تقييم ومواجهة المخاطر، ومواجهة المخاطر .
- ت- توجد علاقة ارتباط ذات دلالة معنوية بين رقابة ومراجعة المخاطر، ومواجهة المخاطر .

الفرضية الرئيسية الثانية : (يوجد تأثير ذو دلالة معنوية لإدارة المخاطر في مواجهة المخاطر) ويمكن توضيح ذلك من المخطط الفرضي للبحث (شكل ١) والذي سيتم أخنبارة بالجانب العملي.



١-٣-٥ أسلوب البحث

اعتمد الباحث على الأسلوبين الآتيين لإجراء البحث في جمع البيانات وتحليلها وهما :-

- ١- **الأسلوب الوصفي** :- إذ تم استخدام هذا الأسلوب في تناول موضوع البحث وذلك بالاعتماد على المراجع العلمية والدراسات السابقة والدوريات المختلفة التي تناولت الموضوع كمادة للدراسة في جانبها النظري .
- ٢- **الأسلوب التحليلي** :- استخدم هذا الأسلوب لتكثيف الجانب النظري من البحث لخدمة الجانب الميداني، إذ تم تجميع البيانات والمعلومات لموقع البحث لمدة زمنية محددة ، من خلال الملاحظة ومن ثم إجراء تحليل لتلك البيانات والمعلومات وإجراء المناقشات الميدانية مع المعنيين للتوصل إلى أهداف البحث .

اعتمد الباحث على الاسلوبين في دراسته ، لأنهما الأكثر ملاءمة لدراسة خصائص تحليل عمل إدارة المخاطر في المطارات المدنية ، إذ يقوم الباحث عن طريق الاسلوبين المذكورين بوصف تلك المشكلات، ودراسة العلاقة بين متغيراتها ، وتقديم البيانات عنها مبيناً أسبابها ونتائجها وتحليلاتها والتعرف على العوامل المؤثرة فيها، بقصد التوصل إلى إستنتاجات وتقديم توصيات بشأنها .

١-٣-٦ **الحدود الزمانية والمكانية للبحث** : يتم تحديد حدود البحث من خلال الاتي :-

- ١- **الحدود المكانية** : تحقيقاً لهدف البحث واختيار فرضياته تم اختيار المنشأة العامة للطيران المدني لشركة الخطوط الجوية العراقية في مطار بغداد الدولي لتحقيق الأهداف المرجوة بشأن موضوع البحث .
- ٢- **الحدود الزمانية** : امتدت حدود البحث من حيث الملاحظة والمقابلة الشخصية و جمع البيانات للجانب العملي للبحث من سنة ٢٠٠٨_٢٠١٥ ولمدة ستة اشهر في مطار بغداد الدولي .

١-٣-٧ **موقع البحث ومبررات اختياره**

- ١- **التعريف بموقع الدراسة** :- تم وضع نبذة مختصرة عن المنشأة العامة للطيران المدني وشركة الخطوط الجوية العراقية في مطار بغداد الدولي في الفصل الرابع المبحث الاول من الجانب العملي في البحث.
- ٢- **مبررات اختيار موقع الدراسة** :- تم اختيار المنشأة العامة للطيران المدني وشركة الخطوط الجوية العراقية في مطار بغداد الدولي عينة للبحث لاعتبارات عدة أهمها:-

- أ- يقوم مطار بغداد الدولي بإدارة عدة رحلات يوميا وبصورة مستمرة لذلك يكون له تحكم وسيطرة على عمل الطائرات بشكل مباشر وفي كل الجوانب الفنية والتقنية وبسبب المخاطر التي تواجهها هذه المطار والتي قد تصيب الطائرة او الافراد او البضائع .
- ب- استعداد ورغبة إدارة المنشأة العامة للطيران المدني وشركة الخطوط الجوية العراقية في مطار بغداد الدولي للتعاون مع الباحث في توافر المعلومات.

٨-٣-١ التعريفات الاجرائية لعنوان البحث

١. المخاطر : هو الانحراف الحاصل في احتمال وقوع الحادث الذي يقع خلال مدة زمنية معينة وفي موقع معين ويجب ان يكون هنالك ركنان اساسيان في المخاطر يجب ان يكون احتماليا وان تكون نتائجه غير مرغوب بها يؤدي الى خسائر مادية .
٢. إدارة المخاطر : وهي عملية قياس وتحليل المخاطر وتصنيفها وكيفية تحديد وسائل للتحكم في المخاطر والحد من تكرار تحقق الحادث والتقليل من حجم الخسائر في حالة حدوث المخاطر والحد من ظاهرة عدم التأكد وايجاد البرامج الملائمة في إدارة المخاطر وتحديد طرقات مواجهتها ومتابعة البرامج التي تستخدمها في إدارة المخاطر .
٣. المطارات الدولية : وهي الاماكن التي تصلح وتجهز لهبوط واقلاع الطائرات والتي تستخدم لخدمة الخطوط الجوية الدولية المدنية لنقل المسافرين وامتعتهم او في النقل التجاري للبضائع والمطار الدولي يمكن ان يعتبر نقطة حدودية للتنقل بين البلدان .

٩-٣-١ مصادر الدراسة

١. الكتب العربية
٢. الكتب الانكليزية
٣. البحوث والدراسات
٤. شبكة المعلومات الدولية
٥. المجلات والدوريات المنشورة
٦. المعلومات والاحصائيات من المؤسسة المبحوثة
٧. القوانين والاتفاقيات المحلية والدولية
٨. الزيارات الميدانية الى مطار بغداد الدولي

٤-١ الدراسات السابقة

عنوان الدراسة	استراتيجية إدارة الأخطار
اسم الباحث	نادية يوسف عبد الوهاب صالح الصالح
الجهة و السنة	٢٠٠٧ / المركز الاقليمي للمعاهد العالمية
طبيعة الدراسة	ورقة عمل بحثية
هدف الدراسة	<ul style="list-style-type: none"> • التعرف على مفهوم إدارة الأخطار وأهميتها وأهم أنواع الأخطار . • التأكيد على ضرورة وجود استراتيجيات لإدارة الأخطار . • التعرف على آليات عملية إدارة الأخطار .
المشكلات	عدم وجود حصر او توصيف للأخطار التي تحيط في المنظمات
الاستنتاجات	ومن أهم النتائج التي توصلت إليها الباحثة وجود مجموعة أخطار تهدد المنظمات وهي :- ١- خطر السوق (MARKET RISK). ٢- خطر الائتمان (CREDIT RISK) . ٣- الخطر التشغيلي (جاري) (OPERATIONAL RISK) . ٤- خطر صناعة التنظيم (REGULATION INDUSTRY) . ٥- خطر عدم استخدام التقنية في إدارة المخاطر .
دراسة Paspaliaris, 2010	
عنوان الدراسة	(The Strategic Role of Training and Development at a North American Airline) . الدور الإستراتيجي للتدريب والتطوير في شركة طيران أميركا الشمالية .
هدف الدراسة	أ- معرفة إذا كان للتدريب في الشركة دور إستراتيجي . ب- كيف يلعب التدريب دور إستراتيجي في شركة طيران أميركا الشمالية .
طبيعة الدراسة	دراسة تطبيقية .
عينة ومجتمع الدراسة	عينة الدراسة شملت مدير التدريب و التطوير إضافة الى موظفين فروع الشركة .اما مجتمع الدراسة شركة طيران أميركا الشمالية.
أداة قياس الرسالة	إعتمد الباحث على المقابلات الشخصية وكذلك دراسة حالة لعينة الدراسة .
أهم النتائج	لقد أوضح الباحث في رسالته أن هناك أربعة مجالات لتعزيز الدور الإستراتيجي لشركة طيران أميركا الشمالية هي: أ- جدولة وتخطيط التدريب للقوى العاملة . ب- ضرورة ضمان وجود عائد للإستثمار في التدريب . ج- تبادل الخبرات مع شركات طيران أخرى . د- المركزية في التدريب .

١. الجانب المفاهيمي للمخاطر وإدارة المخاطر

٢-١ مفهوم المخاطر

يتعرض الأنسان منذ عصور قديمة للمخاطر عديدة ينتج عنها إما خسارة مالية أو تصيب الأنسان نفسه واسرته وآخرون . ويقصد بالمخاطر لغويا الاشراف على الهلاك وهنال مسببات للهلاك . وقد جاء مفهوم المخاطر بأن : احتمال وقوع خسارة . وهل الخسارة مادية ام معنوية ؟ ويعتمد ذلك على حجم الخسارة و قوة المخاطر.(عريقات : ٢٠٠٨ : ١١) أن المفهوم العام للمخاطر من الناحية المالية فهو يعني إمكانية حدوث أنحراف في المستقبل بحيث تختلف النواتج المرغوب في تحقيقها عما هو متوقع . أو عدم التأكد من الناتج المالي في المستقبل لقرار يتخذه الفرد الاقتصادي في الحاضر على اساس نتائج دراسة سلوك الظاهرة الطبيعية في الماضي . أما من الناحية الرقابية فهي تمثل الاثار غير المواتية الناشئة عن احداث مستقبلية المتوقعة أو غير متوقعة تؤثر على ربحية المؤسسة وراسماله . (عبد السلام : ١٩٨٩ : ٣٨) . أن مصطلح المخاطر يستخدم في الاحصاء ، الاحتمالات ، الإدارة المالية ، وإدارة الاستثمارات وعبارة أخرى يستخدم مصطلح المخاطر لبيان احتمال الحصول على بعض النتائج غير المرغوبة المحتملة الحدوث . (مامندي : ٢٠١٣ : ٢) وقد حدد د. محمد رفيق المصري مفهوم المخاطر بأنه ضرر متوقع الحدوث مبني على الاحتمالات متعلقة بالاشخاص مثل وفاة ، مرض أو عجز أو الإحتمالات متعلقة بالامتلاكات مثل الحريق ، تصادم ، سرقة، أنهيار ، غرق السفن إلى غير ذلك من المخاطر. (مصري : ٢٠٠٨ : ٢٥)

٢-٢ تعريف المخاطر

أن المخاطر هي ظاهرة مركبة تتطوي على عدم التأكد الممكن قياسه بطريقة موضوعية من تجاوز الخسارة المادية الفعلية للخسارة المحتملة نتيجة وقوع حادث مفاجئ. وهذا يركز على السمات الاساسية للخطر وهي ظاهرة مركبة من عناصر شخصية وموضوعية ، فالجانب الشخصي يتجلى في احساس الفرد أو الشخص نتيجة تعرضه لموقف معين أو عند اتخاذ قرار معين وتقديراته الشخصية للنتائج الممكنة . أما الجانب الموضوعي فهو يتعلق بالظروف المحيطة بالموقف أو متخذ القرار وسلوك الظواهر المسببة للمخاطر .(السيفو : ٢٠٠٩ : ٢٩) ويمكن النظر إلى تعريف المخاطر من المنظور القانوني " هو إحتمالية وقوع حادث مستقبلا ، أو حلول اجل غير معين خارج ارادة المتعاقدين قد يهلك بسببه أو يحدث ضرر منه " (عبد الفتاح : ١٩٩٥ : ٣٦٣).

ومن تقدم ممكن نستنتج التعريف الآتي للمخاطر (هو الإنحراف الحاصل في احتمال وقوع الحادث الذي يقع خلال مدة زمنية معينة وفي موقع معين ويجب أن يكون هنالك ركنين اساسيين في الخطر يجب أن يكون احتماليا وأن يكون نتائجه غير المرغوب بها تؤدي إلى خسائر مادية.

٣-٢ المفاهيم المرتبطة بالمخاطر

١. الخطر Risk : يمكن القول أن المقصود بالمخاطر في اطار التأمين وإدارة المخاطر : الخسارة المحتملة والمحتسبة وفق الاسس الاحصائية ونظرية الاحتمالات . وأن الخطر ليس قيمة ثابتة ، فقد تتفاوت قيمة الخطر نفسه من حالة لاخرى تحت تؤثر عاملين رئيسيين :- الكثرة العددية للمحال المعينة بالخطر المسمى - مصادر الخطر : وهي تلك الحوادث التي تدخل خسائرها ضمن الخطر المعنى . (الوردي : ١٩٩٩ : ١٨)

٢. الطارئ : هو الحادث المسبب للخسارة . فالعاصفة البحرية وجنوح السفينة وغرقها وتضرر البضاعة بسبب ظروف البحر الخ ، هي من الحوادث المسببة لخسائر التأمين البحري . وتسمى هذه الحوادث بطوارئ البحر وتشكل هذه الحوادث بمجموعها الخطر البحري وكذلك الامر مع خطر السيارات فينطوي على طوارئ مثل : الاصطدام والانقلاب والسرقة والحريق والمسؤولية المدنية ازاء الاخرين وغيرها . (ابو بكر : ٢٠٠٨ : ٣٦)

٣. المؤثر : أن الظرف الذي يخلق ، يزيد أو يقلل من فرصة حدوث الطارئ أو يزيد أو يقلل من الخسارة المالية الناجمة عنه ، مثل : الضباب ، السباحة السريعة تزيد فرص حوادث السيارات . استخدم حزام الأمان يقلل من اصابة ... الخ . (صبري : ٢٠٠٣ : ٦٣٦)

٢-٤ تعريف إدارة المخاطر

يمكن تعريف إدارة المخاطر هي عملية تغطية المخاطر التي تواجه الفرد أو المشروع بأقل التكاليف الممكنة ، وبذلك فإن إدارة المخاطر يقصد بها التحكم في المخاطر عن طريق الحد من تكرار حدوثه من ناحية والتقليل من حجم الخسائر المتوقعة من ناحية أخرى وذلك بأقل تكلفة ممكنة ، وبذلك يكون من مسؤولية القائم على إدارة المخاطر اتخاذ القرارات الخاصة بها و أن يكتشف المخاطر أولاً ثم القيام بتحليل وتصنيف تلك المخاطر ، ثم قياس هذه المخاطر من خلال حساب احتمال تحقق المخاطر وحساب حجم الخسائر المتوقعة في حال وقوع امخاطر ، ثم إختيار أنسب الوسائل للتعامل مع هذه المخاطر والحد من اثارها المالية ، واخير اجراء المراجعة والتقييم المستمر لبرنامج إدارة المخاطر. (السيفو : ٢٠٠٨ : ٤٧)

٢-٥ وظائف إدارة المخاطر (ابو النجا : ١٩٩٢ : ٥٧)

١. قياس وتحليل المخاطر وتصنيفها

٢. تحديد وسائل للتحكم في الخطر والحد من تكرار تحقق الحادث
٣. تقليل من حجم الخسائر في حالة حدوث الخطر
٤. الحد من ظاهرة عدم التأكد وإيجاد البرامج الملائمة في إدارة هذه المخاطر وتحديد طرائق مواجهتها ومتابعة البرامج التي تستخدمها في إدارة المخاطر.

٦-٢ أهداف إدارة المخاطر

أن لإدارة المخاطر العديد من الأهداف المهمة ، ومن أجل تسهيل معرفة الأهداف يمكن تصنيفها إلى مجموعتين رئيسيتين هما :

• الأهداف التي تسبق تحقيق الخسائر

١. **الاقتصاد** : حيث يعني أن المنشأة يجب أن تعد التقديرات للخسائر المحتملة بطريقة اقتصادية ممكنة ، وهذا يتضمن تحليل لمصروفات وتكاليف برنامج الأمان ، اقساط التأمين ، التكاليف المرتبطة بالاساليب المختلفة لمواجهة الخسائر ، بمعنى تهدف إدارة الخطر إلى تخفيض تكاليف مواجهة الخطر إلى ادنى حد ممكن. (ابو بكر : ٢٠٠٨ : ٥٠)
٢. **تخفيض القلق و درجة المخاطر** : حيث أن الوحدات المعرضة للخسارة يمكن أن تسبب قلق كبير أو خوف لمدير المخاطر ، فمثلا الخوف من قضية كبيرة ومركزة من سوء المنتجات يمكن أن تسبب خوف كبير لمدير المخاطر ، ومدير المخاطر يحاول أن يخفف هذا القلق والخوف المرتبط بالوحدات المعرضة للخسارة ، وهذا هدف أكثر تعقيدا. (الفتحي : ٢٠٠٥ : ٥٨)
٣. **الوفاء بأي التزام قانوني** : يعني هذا الهدف أن المنشأة يجب أن تقي بالتطلبات المفروضة من قبل الجهات الخارجية ، مثل المتطلبات الحكومية التي تتطلب المنشأة بتوافر وسائل الأمان لحماية العاملين من المخاطر. (Rejda: 1994 : 84).

• الأهداف التي تلي تحقق الخسارة

١. **بقاء المنشأة** : أن الهدف الأول الأكثر أهمية الذي يأتي الخسارة هو بقاء المنشأة . والبقاء يعني أنه يعد حدوث الخسارة ، يمكن للمنشأة أن تستأنف على الأقل عمليات جزئية خلال مدة زمنية معقولة إذا أرادت الاستمرار ، حيث تستهدف إدارة المخاطر إلى وضع حد أقصى للتكاليف التي يتعرض لها المشروع والتي تهدد بقائه إذا ازادت عن ذلك. (زيدان : ٢٠١٣ : ٧٢).
٢. **استمرارية العمليات** : في بعض المنشآت فإن القدرة على ممارسة العمل بعد تحقق خسارة شديدة يعتبر من اهم الأهداف حيث تقف المنشأة جزء من عملائها ومورديها وتقل قدرتها التنافسية . بمعنى ضمان استئناف المنشأة لعملياتها بكامل طاقتها الأنتاجية بعد تحقق الحادث ، حيث تكون مدة توقف قصيرة جدا. (صابر : ٢٠٠٥ : ٥٨)
٣. **استقرار العوائد** : أن كل منشأة ترغب في الاحتفاظ بربحها على الاسهم بعد تحقق الخسارة ويتم الحفاظ على مستويات دخول مستقرة من خلال تحجيم الأنخفاض في التدفقات النقدية أو الدخول بسبب تحقق المخاطر عند حدود مقبولة ، وهذا الهدف مرتبط كلياً تماماً بهدف استمرارية العمليات . (السيفو : ٢٠٠٨ : ٥٢)
٤. **الاستمرار في النمو** : المنشأة يمكنها الاستمرار في النمو من خلال تطوير المنتجات الجديدة والاسواق أو عن طريق الاستحواذ والأندماج . ويمكن ضمان النمو المستمر للمنشأة من خلال ضمان مصادر توريد احتياجات المنشأة في حالة تعرضها للحادث . (الفتحي : ٢٠٠٥ : ٥٣)
٥. **المسؤولية الاجتماعية** : يمكن القيام بالالتزامات الاجتماعية واثبات الانتماء عن طريق تخفيض هذه الخسائر على الافراد الاخرين والمجتمع حيث أن الخسائر الجسمية يكون اثار عكسية (سيئة) على العاملين والمستهلكين والموردين والدائنين ودافعي الضرائب والمجتمع ككل بصفة عامة. (Rejad : 1994 : 85).

٧-٢ المفاهيم المتداخلة مع مفهوم إدارة المخاطر

١. **مفهوم إدارة الأزمات** :- تكون المؤسسة أسيرة سلسلة من الأزمات والمشكلات بسبب سوء التخطيط وعدم العناية بالتوقع وأيضا إنخفاض فعالية المواجهة وبذلك فإن المؤسسة لا تختار ماتقبله ، وإنما يفرض عليها ما تفعله وأولوية امورها لا تحدها هي وأما تحدها الأزمات المتتالية وبالتالي فبدلاً من أن تدير هي الأزمات تصبح مداراة بالأزمات. ويمكن تعريف الأزمة على أنها خلل يؤثر تؤثر ماديا على النظام كله كما أنه يهدد الافتراضات الأساسية التي يقوم عليها هذا النظام. (المومني : ٢٠٠٧ : ٣٠٩) أما إدارة الأزمات هي تقدير للأمور المفاجئة وتحديد اتجاهات الحركة البديلة وتصور السيناريوهات الممكنة لتطور الاحداث ، ثم اتخاذ القرارات والمسارات الكفيلة بالسيطرة على الموقف مع الاستعداد للتغيير عند الحاجة .اي أن إدارة الأزمات هي إدارة الأزمة ذاتها للتحكم في ضغطها وفي مسارها واتجاهاتها وهي إدارة علمية رشيدة كأساس للقرار المناسب ، وهي كذلك إدارة تقوم على التخطيط والتنظيم والرقابة والبعده والارتجالية والعشوائية . (الروياتي : ٢٠١١ : ١٠) ومما تقدم يمكن القول أن الفرق بين إدارة الأزمة و إدارة المخاطر يتطلب

ضمنيا ضرورة التفريق مفهومي المخاطر والأزمة ، فالمخاطر هو مفهوم كما رايينا مرتبط أكثر بعنصر عدم التأكد ، أما الأزمة فهي مفهوم يعبر عن شي حدث فعلا مثلا مخاطر الزلازل (اي احتمال أن يقع أو لا يقع) و لا نقول أزمة زلازل ، كما أن الخسارة الناتجة عن المخاطر هي خسارة محتملة أما في الأزمة فهي اكيدة ، أما التوثر للزلازل فهو تُوثر أوسع من تُوثر المخاطر .

٢. **الآمن الصناعي :-** يرجع اصل مصطلح الآمن Security إلى الكلمة اللاتينية Se-curus التي تعني "العناية" care.to وبوجه عام فأن مصطلح الآمن يعبر أما عن التحرر من المخاطر أو إستعراض القوة والقدرة على الاستجابة للتهديدات أو عرقلتها . (المغربي : ٢٠٠٨ : ٧٢) ويعرف الآمن الصناعي على أنه العمل على تقليل الحوادث في الصناعة وتكاليف الاصابة الناتجة عنها ، والتي تتناسب تناسباً طردياً مع عدد الحوادث والاصابات وذلك بغرض حماية العمال وزيادة الكفاءة الإنتاجية. ويعرف ايضا على أنه توافر مايلزم من الشروط والموصفات الفنية والاجراءات التنظيمية في بيئة العمل وجعلها آمنة وصحيحة بمعنى أنه لاتقع فيها حوادث ، ولا تنشئ عنها اصابات مهنية ، اي أنها تكفل حماية مقومات الإنتاج المادية والبشرية .(شعبان : ١٩٩٧ : ١٤٤) وتتمثل اهمية الآمن الصناعي داخل المؤسسة في أنه اصبح هو الدرع الواقى لمقومات الإنتاج من الاضرار والمخاطر التي يمكن تتعرض لها العملية الإنتاجية ، بحيث يهدف بشكل خاص إلى الاحتياطات اللازمة وكذلك شروط الوقاية بمختلف صورها واشكالها ، مع تهيئة بيئة عمل صالحة وامنة داخل المؤسسة ، فالآمن الصناعي اصبح من اهم عوامل الإنتاجية واحدى دعائم التنمية الاقتصادية بوجه خاص .(عبدلي : ٢٠١٢ : ٢٨) ومن هنا تبين أن مفهوم الآمن الصناعي يلتقي مع مفهوم إدارة المخاطر في النقاط ويختلف عنه في نقاط اخرى ، حيث أن النقاط المشتركة بينهما مثلا هو أن كليهما يهتمان بدراسة وتتبع المخاطر والتي من شأنها أن تُوثر على سريان العمل ، وكذلك على مختلف الأنشطة الفاعلة داخل المؤسسة . ويختلفان في نقاط اخرى منها أن الآمن الصناعي يركز أكثر على التعامل مع المخاطر الناتجة عن المحيط الداخلي ومايتعلق منه بالعمليات التشغيلية المرتبطة بالإنتاج وعلاقته بالعنصر البشري من خلال العمل على تقليل الحد الأدنى للمخاطر المرتبطة بحوادث العمل مثلا ، أما إدارة المخاطر على تحليل المخاطر المرتبطة بعوامل البيئة الداخلية والخارجية معا . (الروياتي: ٢٠١١ : ٢٩).

٣. **مفهوم نظام الوقاية :-** هو نظام يهدف إلى توافر مايلزم من الشروط و الموصفات الفنية والاجراءات التنظيمية في بيئة العمل ، لجعلها صحية وأكثر امانا حتى لا تقع فيها حوادث واصابات مهنية وذلك بقصد حماية مقومات الإنتاج المادية والبشرية .(د. ادوارد : ٢٠٠٨ : ٨٨) أن نظام الوقاية الفعال هو الذي يعتمد على تفعيل دعائمة الأنسائية والمادية قصد سد الثغرات التي قد تكون سببا لتكرار الحوادث في المنظمة اي معالجة واحترام الشروط الفنية والاجراءات العملية بغية منع السلوكيات والتصرفات الأنسائية والظروف البيئية الغير امنة حيث يعمل هذا النظام على تحقيق جملة من الأهداف منها :- (بوزيدي : ٢٠٠٩ : ١٠١) .

١. حماية العنصر البشري من خلال توافر مجموعة من الشروط والوسائل التي تجعل العمال في حماية امنة من مخاطر وحوادث العمل ، وذلك لأن الكفاءات والمهارات البشرية التي تضمنها المؤسسة تعد الدعامة الأولى للعملية الإنتاجية .
٢. حماية عناصر الإنتاج المادية من الأهداف الاساسية لنظام الوقاية ، وكذلك حماية وصيائه عناصر الإنتاج المادية من الات وتجهيزات ومعدات ومرافق ومباني والمنتجات من التلف والضرر الذي يمكن أن يلحق بها جراء حوادث العمل .(مرزة : ٢٠٠٦ : ٤٧)
٣. أن المكاسب المادية التي يمكن أن تحققها الوقاية من الحوادث توجد هناك إهداف اخرى غير واضحة ، لها اثر على الارياح وقدرة المؤسسة على النمو والبقاء ورغم صعوبة تقييمها ماديا الا أن لها تُوثر اعلى تكلفة الإنتاج وكميته وجودته نذكر منها مثلا ، انخفاض معدل دوران العمل ، انخفاض معدل الغياب وغيرها .
٤. أن نظام الوقاية احد الأنظمة الفرعية للآمن الصناعي واحدى تفرعاته الأساسية فأن كل ما قيل عن علاقة الآمن الصناعي بإدارة المخاطر هو نفسه ينطبق على نظام الوقاية ، الا أن نظام الوقاية يعتبر نظام عملي أكثر منه نظري .(البليقيني : ٢٠٠٤ : ٢٩)

٢-٨ اسباب ظهور إدارة المخاطر

أن هنالك مجموعة كبيرة من الاسباب التي أدت إلى ظهور إدارة المخاطر حيث توصل اليها الباحث من خلال القراءات والمصادر المتاحة أمامه ، ولم يكن هنالك مصدر معين بهذا الصدد وهي كالأتي : (السيفو : ٢٠٠٨ : ٧٢)

١. أن التطور الهائل في القطاع المشاريع المدنية وكثرة الاستثمارات الصغيرة والكبيرة في قطاعات مختلفة أدى إلى أن تصبح مساحة واسعة للإنتاج ، وبذلك سوف يؤدي إلى كثرة إحتتمالات حدوث المخاطر التي تؤدي إلى الخسائر .
٢. ومن خلال التطور الحاصل سوف تخلق حوادث تصيب العاملين داخل بيئة العمل ، مما يؤدي إلى التفكير لدى أصحاب العمل إلى ضرورة وجود حماية للعاملين .
٣. أن التطور الهائل في مجال المكائن والمعدات والموجودات داخل المشروع التي تكون بمبالغ ضخمة جعلت التفكير ينصب في خلق وسائل لحمايتها . (داود : ١٩٩١ : ٢٥)

٤. الاختلافات البيئية الداخلية مع البيئة الخارجية.
٥. إدراك المجتمع إلى أهمية دراسة المخاطر من أجل مواجهة المخاطر في المستقبل.
٦. أن تدخل الدولة في شؤون العمل أستوجب توافر الحماية للعاملين في المشاريع .
٧. أن التطور الهائل في الإستثمارات والمكائن إدى إلى إرتفاع أقساط التأمين مما أدى إلى التفكير بوسائل اخرى للحد من المخاطر وبدورها تؤدي إلى تقليل التكلفة.

تعد إدارة المخاطر من الإدارات المعقدة وذلك لأن وجود اي منظمة واستقرارها مرهون بوجودها ونجاحها لكونها تواجه كل ما يمكن أن تتعرض له المنظمة من مخاطر ومحاولة الابتعاد عنها ، وكذلك يمكن القول أنت إدارة المخاطر تختلف عن غيرها من الإدارات كونها تتسم بشمولية ، أن كل نشاط من أنشطة المنظمة أو المنشأة ذات طابع تخصصي دقيق أما إدارة المخاطر تمثل العمود المهيم على كل هذه الأنشطة وكل ما يواجهه هاي الأنشطة مرهون بإدارة المخاطر وتعتمد عليها من أجل الاستمرارية ويكون مديرها عالما بكل هذه الأنشطة.(المنصور : ٢٠٠٧ : ٢٣) ومثل اي إدارة تظهر جديدة تواجه معوقات تقف أمامها ومن أبرزها : أن فشل لإدارة العليا في فهم وإدراك أهمية وجود إدارة المخاطر. تعد إدارة المخاطر إدارة حديثة تظهر ضدها المصالح التقليدية ومقاومة التغيير. قد تواجه إدارة المخاطر قلة التعاون من قبل العاملين في المنظمة . (عز : ٢٠٠٨ : ٢٤) يجب أن يكون هنالك مدرء كفوئين والمؤهلين للعمل في إدارة المخاطر . قد يحدث أن تتداخل قرارات إدارة المخاطر مع الإدارات الاخرى اي حدوث تقاطع في القرارات ، حيث يمكن القول أن دور مدير المخاطر والمسؤول عن إدارة المخاطر هو دور إستشاري يحول إلى الإدارات العليا ليساهم في عملية إتخاذ القرار. ضعف الوعي الإدراكي لدى العاملين بأهمية وحاجتهم إلى هذه الإدارة . يجب أن تتوفر جميع أنواع الصلاحيات لإدارة المخاطر ، حيث لا يمكنها العمل من دون وجود الصلاحيات (المالية والمعنوية) . (زيدان : ٢٠١٣ : ٧٩) .

٢-٩ وسائل وطرائق التحكم في المخاطر في المطار

من الضروري أن يقوم الفرد أو المنشأة بالعمل على مواجهة الخسائر المادية المحتملة (المخاطر) التي تنشأ عن وقوع مصادر المخاطر المختلفة والسابق الإشارة إليها بكافة الطرائق والتدابير ، للتحكم فيها وذلك بمنع حدوثها أو بالحد من اثارها أن هي حدثت سواء تم ذلك لصالح الفرد أو المنشأة أو للمجتمع ككل ، نظرا لما يحدثه تحقيق مصادر مثل هذه المخاطر من خسائر مالية جسيمة . (ابو سعود : ٢٠٠٠ : ٢٠) أن مدير الاعمال الناجح هو الذي يخطط لحماية ممتلكات مؤسسته من الخسارة إذا ما ادرك وجود المخاطر ووجوب التأمين عليها حيث أن هنالك وسائل متعددة لمواجهة المخاطر المختلفة فقد تكون هنالك وسيلة تتفح في مواجهة مخاطر معين وقد تكون غير مجدية بالنسبة للمخاطر الاخرى التي يتعرض لها موقع العمل ومن هنا يمكن أن نطرح جميع طرائق مواجهة المخاطر وهي كالآتي :- (مامندي : ٢٠١٣ : ٥٠) .

١. **تجنب المخاطر** :- تعد هذه الطريقة من أكثر طرائق مجابهة المخاطر فاعلية حيث يؤدي اتباعها إلى أُنعدام الخطر كليا ، وبذلك عدم التعرض للخسارة على الاطلاق ، وبرغم مما قد يبدو في هذه الوسيلة من فاعليه ملحوظة حيث تؤدي إلى التخلص من المخاطر كليا فأن اتباعها في الحياة العملية يكاد يكون محدودا في اضيق نطاق . ويرجع السبب في ذلك إلى تغلغل المخاطر في كل وجه من وجوه الأنشطة العادية مما يجعل التجنب الكلي للمخاطر من الامور المستحيلة .وبناء على ذلك تستخدم تلك الطريقة بصورة أكثر في مجال التجنب الجزئي للمخاطر ، مثلا، تستطيع بعض الشركات أن تستاجر بعض الآلات المتقدمة كالحاسبات الالكترونية وغيرها حتى لا تتعرض لمخاطر القدم الذي تتزايد درجته في مثل هذا النوع من الآلات كنتيجة حتمية للتطور المستمر والسريع في إنتاجها ، ولا شك أن تجنب المخاطر يصبح ضروريا في الحالات التي تزيد فيها الاعباء المالية المترتبة على تحمله عن المزايا المتوقع الحصول عليها من وراء ذلك . (الوردي : ١٩٩٩ : ٥٢) .

٢. **تحمل المخاطر** :- تقوم هذه الوسيلة على اساس أن الفرد لا بد وأن يعيش حياته فيما فيها من مخاطر وحوادث وخسائر مادية متوقعة نتيجة لتصرفه وقراراته التي يتخذها من يوم إلى اخر وعلى ذلك يجب أن يتقبل تحمل الخسائر المالية المتوقعة ' وهذه الوسيلة قد يلجا إليها الاشخاص أما بدون تخطيط مسبق نتيجة للجهل بالظاهرة المسببة للمخاطر أو الجهل بالخسارة المترتبة عليها أو بهما معا ' في معظم الاحوال يكون عدم التخطيط ناتجا عن كون الخسارة المالية غير متوقعة اصلا . وقد يلج الاشخاص لهذه الوسيلة حسب خطة موضوعة سابقا ، وتستعمل عادة في حالة المخاطر التي يترتب عليها خسائر مالية متكررة ، فإذا كانت قيمة الخسائر المالية قليلة فإن صاحب المخاطر يفضل دفعها من الايراد راسا أو عن طريق تخصيص احتياطي عارض لتعويض مثل هذه الخسائر المالية ، أما إذا كانت قيمة هذه الخسائر المالية متوسطة فيجب إنشاء احتياطي تخصص امواله لتعويض الخسائر . (ابو بكر : ٢٠٠٨ : ٦٩) .

٣. **التأمين الذاتي** :- تختلف وسيلة التأمين الذاتي عن وسيلة تحمل الخطر في أنها تعتمد اساسا على دراسة موضوعية للمخاطر ومسبباته وهي تؤدي إلى تكوين احتياطي لمجابهة الخسائر المالية المتوقع حدوثها في حال تحقق المخاطر . ويعد تكوين الاحتياطي

من الامور المميزة للتأمين الذاتي ، ويخضع تكوين هذا الاحتياطي لاسس علمية ثابتة يراعى فيها القدرة على مجابهة المخاطر والخسائر التي تترتب على تحققه ، حتى لا يؤدي تحقق المخاطر ووقوع الخسائر إلى عدم القدرة على الاستمرار في النشاط العادي . (الوردي : ١٩٩٩ : ٤٨)

٤. **نقل المخاطر أو تحويل المخاطر :-** تعني هذه الوسيلة نقل المخاطر إلى طرف اخر مقابل مبلغ يتفق عليه مقدما وذلك مع احتفاظ الفرد أو المنشأة المعرضة للمخاطر بالنشاط الذي ينشأ عنه المخاطر اصلا ، وبتلك الوسيلة يتخلص الشخص من عدم التأكد أو القلق الذي يحف بحياته ، أو على الأقل يتخلص من جزء منه ، وهو الجزء الذي لا يمكن افتراضه والاحتياط من خسارته المالية ، ويتم نقل المخاطر من شخص إلى اخر نتيجة تعاقد بينهما ويترتب عليه التزامات معينة على عاتق كل من صاحب المخاطر الاصيلي ، والمنقول اليه المخاطر ، ونورد فيما يأتي امثلة لكيفية نقل (تحويل) المخاطر في بعض أنواع من العقود:- مقاولات التشييد أو البناء - عقود الايجار - عقود النقل... الخ . (ابو سعود : ٢٠٠٠ : ٢١)

٥. **طرائق الوقاية والامنع :-** تتلخص هذه الطرائق في العمل على منع المخاطر قبل وقوعه والحد من الخسارة التي يتسببها أن حدث ، وتقوم طرائق الوقاية والامنع لمجابهة المخاطر على اساس تحليل المخاطر التي يتعرض لها الفرد أو المشروع ودراسة مسبباتها وكيفية التحكم فيها بغرض تقليل فرص وقوع المخاطر أو الحد من الخسائر التي قد تحدث نتيجة لتحقق المخاطر أو كليهما معا . (السيوف : ٢٠٠٨ : ٧٨)

٦. **التأمين التجاري :-** يعد التأمين التجاري اهم وسائل لنقل أو تحويل المخاطر ، عن طريق التعاقد على شراء وثيقة تأمين ، ويمكن للفرد أو المنشأة المعرضة لمخاطر ما أن تنقل هذا المخاطر إلى شركات التأمين وذلك مقابل التزامها بدفع قسط التأمين المتفق عليه في الوثيقة ، ويتميز التأمين التجاري عن غيره من الطرائق التي يتم بمقتضاها نقل أو تحويل المخاطر في أن هذا النوع من التأمين لا يقتصر دوره مجرد نقل المخاطر وإنما يتضمن فضلاً عن ذلك تشتيت المخاطر، اي توزيع عبئه على جميع المشتركين وحيث يتحدد قسط التأمين على اساس نصيب المؤمن له النسبي في الخسائر والمصروفات المتوقع دفعها. (مامندي : ٢٠١٣ : ٥٥).

٣. الجانب العملي

١-٣ المقدمة التاريخية للمطارات

بدأت المطارات منذ نشأتها بسيطة جدا فقد كانت عبارة عن مهابط جوية بسيطة التصميم وبسيطة في إعداد الطائرات المستخدمة للمطار والمسافرين المستخدمين والمستفيدين ايضا ، ثم تطورت المطارات على مر السنين ، فهي اليوم عبارة عن منشأة حضارية واقتصادية واستثمارية وخدمية ضخمة ، وتحولت تلك المهابط البسيطة التخطيط والتصميم إلى مهابط مختلفة الاطوال والتركيب حسب درجة المطار ونوعيات الطائرات التي تستخدم هذه المهابط ، وأصبح هنالك مواقف للطائرات وممرات ارضية مصممة ومخططة تبعا لنوعية الطائرة ودرجة المطار ، فضلاً عن صالات مخصصة للمسافرين قبل صعودهم للطائرات وعند قدومهم ، بل ان الصالات أصبحت مورد مالي كبير للمطار لانها أصبحت مدن تسويقية للمسافرين .في البداية اقيمت حقول الطيران للتسليية ، وكانت عبارة عن حقول عشبية ، وحظائر لتخزين الطائرات وتخدمها ، ومنصات للمتفرجين ، ثم استعاضوا عن الحقول العشبية بالمساحات المغطاة بالرمال ، وصولاً إلى سطوح من الخرسانة تسمح بهبوط في جميع الاحوال الجوية .أدت زيارة الملاحة الجوية إلى بناء مهابط نظامية و تم افتتاح مطار كرويدون في جنوب لندن عام ١٩٢٢ ، أما اول مطار دائم ضم محطة لنقل البضائع التجارية فهو مطار كوينغسبرغ بالمانيا حيث استخدمت المدرج المبلط ، مما سمح بالطيران اليي وبهبوط الطائرات الثقيلة. وعموما ارتبطت تقدم المطارات من حيث شكل البناء والتجهيزات بالتقدم التكنولوجي في المجالات كافة .ويمكن القول ان بناء المطارات قد ازدهر في فترة الستينيات من القرن العشرين ، وذلك لزيادة حركة الملاحة الجوية كما ظهرت ابراج المراقبة ، وتقنيات المحطات اللاسلكية والرادارات ، كما ادخلت الاستخدامات المتعددة للانارة ، سواء التزينية او الارشادية التي تستخدم اضواء نموذجية من حيث الالوان وفترات السطوع، وهي اضواء ارشادية يستدل بوساطتها الطيار إلى أماكن هي مدارج الاقلاع والهبوط ومدراج الطائرة Taxiways ، وغيرها من الأماكن ،أما المسافرون فقد ادخلت خدمات كثيرة لتوافر راحتهم ، فأصبحت المطارات الحالية اشبه بمراكز تجارية صغيرة ، فضلاً عن احتوائها على المطاعم المتنوعة ومراكز تبادل العملات وغيرها من الخدمات ومن هنا بدأ التطور الهائل والنمو الكبير والضحخ للحركة الجوية والتجارية والاقتصادية للمطارات في هذه الفترة القصيرة هذه الفترات الحضارية الهائلة تعكس أهمية عالم المطارات لذلك أصبحت هنالك علوم مستقلة ومختصة بالمطارات لتطويرها والنهوض بها مع زيادة التحديات العالمية الجديدة ، ومن هذه العلوم الإمن والسلامة والملاحة الجوية والنقل الجوي والتشغيل والانشاء والتصميم والموارد المالية وغيرها من العلوم المتعلقة بالمطارات وقد أصبحت العلوم المتعلقة بالمطارات تدرس على مستوى الجامعي والدراسات العليا وخاصة في الدول المتقدمة والتي انشأت من اجلها جامعات متخصصة ومستقلة كما تأسست منظمات دولية كبيرة تهتم بشؤون المطارات والطيران المدني ، كمنظمة الايكاو (ICAO) بمونتريال التي نشأت في سنة ١٩٤٤ بموجب ميثاق الايكاو ، ووصل عدد الدول المتعاقدة مع هذه المنظمة ١٩٠ دولة ، و الايكاو تعد وكالة متخصصة ومكلفة بضمان تطوير الطيران المدني الدولي من ناحية الأمان والكفاءة.

٢-٣ مدخل عن مطار بغداد الدولي

يعود تأريخ انشاء المطار إلى عامي ١٩٧٩ و ١٩٨٢ ، وتولى بناء المطار شركات فرنسية و بريطانية ، و كلف انشائه أكثر من ٩٠٠ مليون دولار ، وكان مصمما للإستخدام المدني و العسكري ، في ١٩٩٠ توقفت نشاطات المطار بصورة كلية باستثناء بعض الرحلات المحلية و رحلات خيرية لنقل الادوية و الغذاء إلى العراق من قبل جمعيات خيرية عالمية ، وبحلول منتصف ٢٠٠٣ تحول المطار إلى معسكر للجيش الامريكي يضم مايقارب ١٠٠٠٠ جندي امريكي و إعداد كبيرة من الخيم و المدرعات الامريكية و منذ ٢٥ اغسطس ٢٠٠٤ تم السماح للخطوط الجوية العراقية و الملكية الاردنية بتنظيم رحلات بين بغداد و عمان ، و حاليًا يستخدم من قبل العديد من شركات الطيران.

مبنى الركاب : تقدر القدرة الاستيعابية لمطار بغداد الدولي ٧,٥ مليون مسافر سنويا ، يضم المطار اربع صالات رئيسة وهي :

١- صالة سامراء (خاصة للحكام و الرؤساء الدولية).

٢- صالة بابل (تضمن كافة شركات الطيران ماعدا شركة الخطوط الجوية العراقية).

٣- صالة نينوى (خاصة لمسافري شركة الخطوط الجوية العراقية).

٤- صالة كربلاء وهي خاصة بالحج و العمرة.

تضم كل بوابة من هذه البوابات ستة جسور متحركة لتوصيل الركاب إلى الطائرات ، فضلاً عن صالات كبار الزوار و المخصصة للحكام و لرؤساء الوفود . وقد تم إعادة تأهيل صالات المطار بالكامل لتتوافق مع المطارات العالمية بعد ان تم تدمير صالات المطار .

خطوط و شركات الطيران الموجوده داخل المطار :

• الخطوط الجوية العراقية.

• فلاي بغداد.

• الناصر للطيران.

• صقر الراقدين.

• الملكية الاردنية.

• الخطوط الجوية التركية.

• ماهان اير .

• طيران الخليج (البحرين).

• طيران البحرين (البحرين).

• طيران الإمارات (الإمارات).

• مصر للطيران (مصر).

• فلاي دبي.

• الاتحاد للطيران.

• الخطوط الجوية القطرية.

• العربية للطيران.

• الخطوط الجوية السورية.

• الخطوط الجوية اللبنانية .

• زاكروز ايرلاينز .

٣-٣ نبذة مختصرة عن الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية

ان التأسيس المتعارف عليه لتأسيس شركة الخطوط الجوية العراقية ١٩٤٦/١/٢٩ هو تأريخ تحويلها إلى مؤسسة حكومية كناقل وطني والشركة من الاعضاء المؤسسين الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) ومهام الشركة قانونياً و حصرياً تنفيذ جميع اعمال النقل الجوي للمسافرين و البضائع و البريد داخل و خارج العراق و مرت الشركة بعدة مراحل زمنية وهي :

١- ١٩٤٦ - ١٩٦٠ : وهي مرحلة التكوين حيث كانت تابعة ادارياً إلى السكك الحديدية مكونة من اسطول قوامه (٣) طائرات من طراز (دي هيفليتريد و ٣ طائرات فايكونت).

٢- ١٩٦١ - ١٩٧٢ : وهي أهم مرحلة أصبحت فيها الخطوط الجوية العراقية (مصلحة مستقلة) مرتبطة بوزارة النقل و كانت تتألف من اسطول قوامه (٣) طائرات فايكونت و (٢) طائرة نوع ترايدنت.

- ٣- ١٩٧٣ - ١٩٧٦: بداية مشروع الطموح بشراء اسطول متكامل من (١٥) طائرة ذات سعة كبيرة و مدى طويل و متوسط من طراز B737 و B747 ، وفي عام ١٩٧٦ أصبحت الخطوط الجوية العراقية منشأة تابعة للمؤسسة العامة للطيران المدني العراقي.
- ٤- ١٩٨٨ - ١٩٩٠: أصبحت الخطوط الجوية العراقية شركة بموجب القانون ١٠٨ لسنة ١٩٨٨ المعدل والذي هيئ لها الفرصة المرنة لتحقي خططها و طموحاتها .
- ٥- ١٩٩٠/٨/٢: واجهت الشركة حصاراً جويماً نتيجة الظروف التي مر بها البلد و توقف نشاط الشركة جزئياً ثم توقف النشاط بشكل كلي في ١٩٩١/١/١٧.
- ٦- ٢٠٠٠/٨/١٧: تم إعادة افتتاح مطار بغداد الدولي أمام الملاحة الجوية و باشرت الشركة نشاطها في النقل الداخلي.
- ٧- ٢٠٠٣/٣/٢٠: توقف نشاط الشركة بالكامل.
- ٨- ٢٠٠٤/٦/٣٠: تم إعادة تشغيل محطة مطار بغداد لأجل تقديم خدمات أرضية لشركات الطيران العربية و الاجنبية ومازالت مستمرة بالعمل.

٣-٤ : برامج إدارة المخاطر في واقع حال مطار بغداد الدولي

من خلال الملاحظة والزيارة الميدانية لعينة البحث الموسوم في مطار بغداد الدولي والشركة العامة للخطوط الجوية العراقية والمنشأة العامة للطيران المدني والتي بدأت في ايار لسنة ٢٠١٦ ، حيث تم كتابة الملاحظات فيما يخص السلامة بكل تفاصيلها في عينة البحث من خلال الاسئلة والاجابات التي حصلت عليها من قبل المسؤولين عن الأقسام التي تختص بالسلامة في الشركة العامة للخطوط الجوية العراقية والمنشأة العامة للطيران المدني في مطار بغداد الدولي .

❖ **تقسيم المخاطر في المطار :** يتم تقسيم المخاطر طبقاً للمعايير الآتية :

(١) المخاطر البشرية

- ✓ عدم التركيز اثناء عملية الطيران بسبب الاجهاد او المرض...الخ (فيما يخص الطيارين والمضيفين وطاقم الطائرة)
- ✓ تصرفات المسافرين غير للائقة في الطائرة مع طاقم الطائرة مثل العنف او الخطف او الإضرار المتعمدة في الطائرة .
- ✓ القصور من قبل العاملين في الطاقم الارضي (ورشة الصيانة) وعدم توافر قطع الغيار اللازمة للطائرة
- ✓ عدم الامتثال للتوجيهات الدولية التي تخص عملية الطيران والتي تشمل العاملين في المطار من الطيارين إلى المهندسين والفنيين...الخ والموظفين والمسافرين ، وفق ما جاء في منظمة اياتا الدولية للطيران .
- ✓ قلة التدريب بكفاءة للمهارات المختلفة داخل المطار والنقص في التقييم والتعيين المناسب في المكان المناسب.
- ✓ التقصير في قسم العمليات الطيران
- ✓ التقصير في المراقب الجوي الذي يواجه الطائرة في الجو ، والتقصير في المراقب الارضي الذي يواجه الطائرة في المدرج.

(٢) المخاطر الفنية

- ✓ انتهاء صلاحية الطائرة للطيران
- ✓ الخلل في الاجهزة الحساسة داخل الطائرة في اثناء الطيران مثل جهاز الاوكسجين او اختلال الضغط ..الخ
- ✓ تضرر هيكل الطائرة نتيجة الاندثار والاستخدام المستمر للطائرة
- ✓ الإضرار في اجهزة الاتصال داخل الطائرة مع برج المراقبة يؤدي إلى مخاطر كارثية ، وذلك لان الاتصال مع برج المراقبة هو اساس الطيران ، حيث ان من أهم واجبات برج المراقبة هو توجيه الطيار لمساره وكيفية الهبوط ووين الهبوط ومتى .
- ✓ تضرر احد وكلا المحركات لاي سبب كان
- ✓ تضرر هيكل الطائرة بسبب عريات الصيانة ونقل الحقائب.
- ✓ شحن اي مواد قابلة لاشتعال يؤدي إلى الحريق ، او مواد تؤدي إلى الاختناق او تسمم .

(٣) المخاطر الطبيعية

- ✓ دخول الطيور او الحيوانات في محركات الطائرة
- ✓ سوء الاحوال الجوية بسبب الامطار الغزيرة و الصواعق او الثلوج او الغيوم الكثيفة التي تعيق الاتصال بين الطائرة والابراج المراقبة
- ✓ البراكين والزلازل في حالة وجود الطائرة في أماكن توجد بها هذه المخاطر
- ✓ ارتفاع درجات الحرارة صيفا .

(٤) **تقسيم المخاطر إلى مباشرة وغير مباشرة :** تمثل الخسائر المباشرة في التكاليف المترتبة على استبدال او اصلاح الاموال المدمرة والمتضررة ونفقات تعويض العمال المصابين وتكاليف المسؤولية المدنية للجهات الاخرى والتي تتمثل في المطار الوثائق التأمينية التي تدفع شركة

الخطوط الجوية أفساط لمواجهتها. أما الخسائر غير مباشرة مثل خسارة الاريح الناجمة عن توقف العمل بسبب حادث معين او خسارة الشركة مكانتها في سوق المنافسة .

٥) **تقسيم المخاطر حسب طبيعتها** : ولكل من هذه المخاطر أسلوب خاص في التقدير والتقييم وتشمل :-

- مخاطر الاموال
- مخاطر الاشخاص
- مخاطر المسؤولية المدنية

٦) **تقسيم المخاطر حسب تأثيرها على الوضع المالي** : يمكن تقسيم المخاطر على حسب احتمالية حدوث المخاطر (متكرر ، عرضي ، متباعد ، غير محتمل الحدوث ، غير محتمل الحدوث ابد) وحدة اوشدة المخاطر (كوارثي ، خطير جدا ، خطر كبير ، خطر ثانوي ، خطر قليل او معدوم)

٣-٤-١ برنامج إدارة المخاطر عن طريق التأمين الذاتي في انشاء نظام إدارة السلامة في شركة الخطوط الجوية

٣-٤-١-١ **قسم إدارة السلامة SMS** : ان السلامة هي من أهم معايير نجاح لاي شركة او مؤسسة وخاصة شركات الطيران ، لذا فمن الضروري جدا ان يكون لقسم السلامة الدور الرئيس في النهوض بمستوى الشركة وخاصة ان هذا القسم هو مطلوب حسب قانون سلطة الطيران العراقي (Annex 3 and 22) وكذلك فهو من متطلبات المنظمات العالمية مثل الاياسا والايوسا ، حيث تم فتح هذا القسم في ايلول من عام ٢٠١٥ حسب موافقة مجلس إدارة الشركة ومصادقة الوزير عليه .

فضلاً عن مدير القسم فهناك معاون له ، وكذلك هنالك المفتشين والاستشاريين والذين سيتم اختيارهم على اسس مهنية ومن هؤلاء تتكون لجنتين متخصصتين في تحليل المخاطر والاعلاط ووضع الحلول والإجراءات من خلال المتابعة وضمان عدم تكرارها وتقديمها عن طريق رئيس القسم إلى السيد المدير العام لإتخاذ القرارات المناسبة .

ان المهمة الرئيسة لهذا القسم هي البحث والتحري عن اي شئ ممكن ان تؤثر على سلامة العامة للاشخاص والطائرات والمعدات وتشخيص هذه المشكلات والاعلاط ومن ثم ايجاد الحلول المناسبة لعلاجها او تخفيفها إلى الحد المقبول لمعايير السلامة ومن ثم ارسالها إلى المدير العام للشركة لإتخاذ الإجراءات والقرارات المناسبة ، بمعنى اخر ان هذا القسم هو عين المدير العام على الأقسام كافة .

ويتكون هذه القسم من الشعب الآتية : (شعبة نظام مراقبة بيانات الطيران FDM - شعبة تقارير نظام ادارة الجودة والسلامة المتكامل IQSMS - شعبة مفتشي إدارة السلامة - شعبة الذاتية) مهام هذا القسم هو إظهار كيفية عمل أقسام الشركة بالدرجة التي تضمن مستوى مقبول من السلامة. والوقت نفسه يضمن تطبيق معايير السلامة وحسب القوانين الداخلية والخارجية.

٣-٤-١-٢ **قسم توكيد الجودة** : يتولى عملية إدارة ومتابعة وتنفيذ معايير الدولية لسلامة الطائرات وكافة المتعلقات بسلامة تشغيلها بالتنسيق مع سلطة الطيران المدني العراقي وإدارة السلامة والمنظمات الدولية ذات العلاقة والتدقيق على كافة أقسام الشركة بموجب نظام التدقيق الداخلي، ويتكون من الشعب الآتية : (شعبة التحسينات - شعبة تفتيش المعامل الميكانيكية والالكترونية - شعبة السجلات وإجازات المهندسين - شعبة تفتيش الادامة والساحة والمحطات -شعبة تفتيش المحارك)

٣-٤-١-٣ **شعبة أمن وحماية الطائرات** : مهمتها حماية والسيطرة على الطائرة وتتالف من الوحدات الآتية : (الوحدة الفنية - الوحدة الادارية - وحدة الجداول)

٣-٤-١-٤ **وحدة الأمن الصناعي والسلامة المهنية** : تتولى هذه الوحدة متابعة تطبيق إجراءات السلامة المهنية لأقسام ومعامل وورش الشركة وحمايتها من الحوادث والحريق .

٣-٤-٢ برنامج إدارة المخاطر في قبول المخاطر

يقوم هذه البرنامج على اساس ان الفرد لا بد وان يعيش حياته بما فيها من مخاطر وحوادث وخسائر مادية متوقعة نتيجة لتصرفه وقراراته التي يتخذها من يوم إلى اخر وعلى ذلك يجب ان يتقبل تحمل الخسائر المالية المتوقعة والعمل على تقليل المخاطر. إما **للطائرات في المدرج** يوجد مكان مخصص لفحص وصيانة الطائرات قبل الاقلاع وبعد الهبوط داخل مطار ولجميع انواع الطائرات وذلك لتوافر عدد من المهندسين في لانواع الطائرات كافة ، ويسمى هذا المكان ب (هنكر) وتمثل صيانة الطائرات في العناية واصلاحها وفحصها وإجراء التعديلات وهي كآتي :

- الاعمال الأولية مثل فك الاطارات وفحص انضغاط الاسطوانات وكذلك فك واستبدال مصابيح الضوء وغيرها .
- فحص الاجهزة الاسلكية التي تخص جميع انواع الطائرات
- فحص المحركات وصيانتها وتأكد من سلامتها قبل الخروج من (هنكر)
- تقديم الخدمات مثل إعادة التزويد بالوقود او غسل النوافذ

- يتم إصدار شهادة صلاحية للطيران او اي مستند اخر خاص بالتصديق

يوجد في المدرج كذلك أماكن لتواجد سيارات الاطفاء والاسعاف على اهبة الاستعداد لاي خطر قد يتعرض لها المدرج، وكذلك توجد وحدة صحية للمسافرين داخل الصالات المسافرين ، يتم طلبهم عن طريق الكونتروال الخاص بالمطار، أما فيما يخص الابنية وممرات وطرق المطار جميعها تحتوي على الكاميرات مراقبة واجهزة ضد الحريق في جميع الأماكن تقريبا ، أما العاملين في المطار من فنيين ومهندسين هنالك تعليمات خاصة على ارتداء الملابس الخاصة اثناء تواجدهم في المدرج اوفي ورش الصيانة وكذلك الاحذية الخاصة بالعمل من اجل سلامتهم وتقليل تعرضهم للحوادث في اثناء العمل.

٣-٤-٣ برنامج إدارة المخاطر في تحويل المخاطر

وعلى الرغم من الظروف الأمنية التي يمر بها البلد يعد المطار من أكثر الأماكن أمان وذلك للحماية الخارجية والداخلية للمطار حيث من اولى وسائل تحويل المخاطر هي اللجوء إلى شركة الحماية متعددة الجنسية لحماية الإمنية للمطار.

٣-٤-٣-١ الحماية الخارجية و الداخلية للمطار عن طريق شركة G4S

تعد هذه الشركة احدى وسائل مواجهة المخاطر عن طريق تحويل عبء الخطر على مسؤولية المخاطر التي قد تحدث عن طريق الدخول إلى المطار ، وتملك الشركة إرثاً وتاريخاً لا يضاهاى في العراق حيث قدمت خدمات متميزة على الصعيد الإمني ولتعزيز الاستقرار وعملية الإعمار في فترة ما بعد الحرب وذلك للقطاعات الحكومية والقطاعات التجارية على حد سواء ومنذ عام ٢٠٠٣. شركة جي ٤ إس مسجلة رسمياً لدى وزارة الداخلية ، ومرخصة للعمل في العراق ويمثل الموظفون العراقيون أكثر من ٨٠ بالمائة من فريق الوظيفي في العراق، والذين يمرّون بمراحل تدريب وتطوير وتأهيل مما يعزز من قابليتهم فضلاً عن انهم يملكون معرفة وخبرة بالبيئة المحلية لا يستغنى عنها من أجل دعم موقعنا في البلد على المستوى البعيد. وتتخلص إستراتيجيتها خلال الفترة القادمة في استبدال الفريق الدولي من الموظفين بفريق إداري عراقي.

المهام وواجبات التي تقوم بها الشركة G4S

وفيما يخص عمل الشركة في مطار بغداد الدولي يتم من خلال المراحل الآتية :

١. إما للموظفي المطار او المراجعين الذين يحملون الباج السنوي او المؤقت او تسهيل مهمة ، حيث بدون هذه الوثائق لا يسمح

بدخول إلى المطار ، او عن طريق باج للزائرين للمراجعة يوم واحد باسباب مقنعة او نداء صادر من إدارة المطار .

- اول الدخول إلى منطقة الجيك بوينت (نقطة التفتيش) اظهار الباج إما للموظفين وتذاكر السفر للمسافرين .

- والمرحلة الثانية هي النزول من العجلات وتفتيش ب K9 (كلاب تم تدريبها لمساعدة الشرطة في عملها. يستعمل الكلب البوليسي أيضا في التحقق من حقائب المسافرين والركاب سوى كان ذلك في المطارات أو الموانئ، وأيضا في مكافحة الجرائم واكتشاف المتفجرات).

- المرحلة الثالثة النزول من العجلات لتفتيش يدوي للسائق والركاب الدخول في تفتيش السكرين (وهي عبارة عن اجهزة الالكترونية لفحص الحقائب وما في داخلها ويظهر كل مافي داخل الحقائب ، أما الاشخاص يتم عبورهم من خلال بوابة الالكترونية وفي حالة إصدار نداء من البوابة يتم تفتيش الاشخاص يدويا).

- في حالة وجود سلاح مرخص يتم تسلميه إلى السيطرة التي تلي المرحلة الثالثة من التفتيش .

- المرحلة الرابعة سيطرة قبل الدخول إلى صالات المطار اظهار الباج او تذكرة السفر.

- عند دخول الصالة تفتيش عن الباج والسكرين .

- دخول ساحة الطائرة تفتيش عن الباج و السكرين .

لايسمح لاي موظف الدخول إلى مكان القيادة في الطائرة ، وكذلك ان جميع الباجات الدخول والتخويلات وتسهيل المهمة لا يمكن الدخول اله بعد استحصال موافقة إمن الطيران المدني والإمن الوطني واختام إدارة جي فور اس حيث لا يمكن الدخول بدونها .

٢. إما للمسافرين عند وصول إلى كراج (عباس بن فرناس) التابع لوزارة النقل يتوافر بدخلها (تكسي بغداد) المخولين بدخول للمطار

عن طريق التأكد من جواز السفر و التذكرة ، ويعمل تكسي بغداد لدى الشركة العامة لنقل المسافرين والوفود وتعمل على نقل المواطنين ورجال الأعمال وأصحاب الشركات من وإلى مطار بغداد الدولي بحافلاتها وسيارات تكسي المطار بمختلف انواعها الحديثة وذات

المواصفات العالية عن طريق الحجز

١. الخطوط داخل المطار

٢. الخطوط مطار بغداد إلى مناطق بغداد

٣. المحافظات

ان إجراءات عمل شركة جي فور اس للمسافرين تمر بنفس المراحل التي ذكرتها اعلاه ولكن هنالك مراحل أخرى تخص المسافرين وهي كما يأتي

- بعد العبور من السيطرة المؤدية إلى الصالات يتم نزول المسافرين قبل الدخول إلى الصالة من أجل تفتيش الحقائب k9 وتفتيش يدوي لأشخاص ، ويعدها الذهاب إلى الصالة والدخول عن طريق ابراز التذكرة وتفتيش سكرين للحقائب والأشخاص .
- عند الدخول إلى صالة الكونتر تفتيش سكرين
- عند دخول إلى صالة الانترازية تفتيش بورد المسافرين والسكرين (التفتيش) .

وعند الخروج من المطار توجد سيطرة قبل الخروج لتفتيش السيارات وتشمل جميع السيارات التي تدخل إلى المطار بدون استثناء عن طريق فتح صندوق السيارة وذلك بسبب حدوث حالة اختطاف داخل المطار وتم وضعه في صندوق السيارة ومنذ ذلك اليوم وتفتيش أصبح مستمر لعدم حدوث مثل هذه الحالة .

٣-٤-٢ التأمين التجاري

يمكن القول ان الوسيلة الثانية لبرنامج تحويل المخاطر عن طريق شركات التأمين ، حيث يتم تأمين الطائرات في شركة التأمين الوطنية ، أما الأشخاص وباقي الوثائق فقد تم تأمينها في شركة التأمين العراقية وهي كآتي :-

الوثائق التأمينية التي تتعامل بها شركة خطوط الجوية العراقية

اولاً: - الوثائق التأمينية في شركة التأمين الوطنية

١ . وثيقة تأمين هيكل الطائرة والمسؤولية المدنية والمخاطر الاعتيادية : هيكل الطائرة :- تتميز وثيقة التأمين بانها وثيقة زمنية يمتد سريانها لمدة محددة هي اثني عشر شهرا كما تتميز بكونها شاملة لكافة الحوادث العرضية التي تتعرض لها الطائرة المؤمنة عدا بعض الاستثناءات ويحدد مبلغ التأمين لهذه الوثيقة بالقيمة المصرح بها من قبل مالك الطائرة او مستثمرها والتي يوافق عليها المؤمن وتعد هذه القيمة مقياس بالتعويض عند تحقق الحادث وبصرف النظر عن القيمة الحقيقية للطائرة وقت الحادث ، ويمتد غطاء الوثيقة ليشمل الحوادث التي تتعرض لها الطائرة في الحالات الاتية :-

- عندما تكون الطائرة جاثمة على الأرض المطار او عندما تكون في المربض .
- عندما تكون على المدرج متأهبة للطيران سواء كانت تسير بقوة محركها او بوساطة السحب عندما تكون في حاله طيران وتبدأ حاله الطيران من لحظه البدء بالإقلاع إلى لحضه ملامسه ارض المدرج عند الهبوط

٢ . وثيقة تأمين أصحاب المطارات : وتغطي هذه الوثيقة المسؤولية القانونية للناقل الجوي الناتجة عن اصابة او وفاة الركاب او فقد الامتعة ولحد اقصى متفق عليه و يقوم الناقل الجوي بابرام هذا العقد لتغطية مسؤوليته تجاه الركاب و اصحاب البضائع بالرغم من وجود العقود التأمينية التلقائية لان هذه العقود يتوقف ابرامها على موقف المتعاقد من الناقل الجوي و تنازله عن الرجوع ضده أمام المحاكم مما يحتم على الناقل الجوي ابرام تأمين يغطي دعاوي المسؤولية العقدية التي قد ترفع ضده.

٣ . وثيقة تأمين الهيكل ضد مخاطر الحرب والسياسة :- ان الطائرات التجارية يكون لها تأمين تجاري من شركات التأمين لتغطيه الخسائر التي تسببها مخاطر عديدة مثل مخاطر الانقلابات الجوية العنيفة كالعواصف والضباب ، اغلاط الريان ، الارتطام بالأرض وقد تحمل تلك الطائرات تأميناً ضد مخاطر الحرب والاضطرابات والذي قد يتم الحصول عليه بناء على طلب المؤمن له ودفع قسط اضافي لذلك ومع هذا فان التأمين التجارة ضد مخاطر الحرب قد يلغي او يقيد في حاله وجود حرب كبيرة (حرب على نطاق واسع) وتشمل هذه الوثيقة الاختطاف والاستيلاء والمصادرة والاعمال الارهابية واعمال الشغب او ماشابه ، ولا تشمل الخسارة المهذرة حيث ان المسؤولية هذه الوثيقة لاتتعدى دفع مبلغ ٥٠ مليون دولار عن المسافرين والشخص الثالث عدا هيكل الطائرة يدفع كامل مبلغ التأمين.

٤ . وثيقة تأمين الخسارة المهذرة :- وهي عبارة مبلغ محدد يخصم من مبلغ التعويض ، فإذا لم تتجاوز قيمة الخسارة، لا يكون التعويض قائماً من الأساس، والغرض من الخصم أو التحمل أو الخسارة المهذرة هو تشجيع المؤمن له على تلافي الخسارة بعد انه يشارك في تكاليفها بقيمة التحمل أو الخصم ومن ناحية أخرى ، يهدف التحمل إلى تقليل المصاريف الإدارية باستبعاد المطالبات الصغيرة التي تتطلب تسويتها جهداً إدارياً لا يتناسب مع قيمتها ، كما يؤدي التحمل أو الخصم إلى تخفيض سعر التأمين ، ويمكن ان يكون التحمل نسبة من مبلغ التأمين أو مبلغاً ثابتاً يستقطع من مطالبة المؤمن له ، وهي تغطي مبالغ الخسارة المهذرة في وثيقة (١) (وثيقة تأمين هيكل الطائرة والمسؤولية المدنية والمخاطر الاعتيادية) ليحل محلها مبلغ ٥٠ الف دولار لكافة الطائرات وهذه الوثيقة بقسط سنوي مقطوع يتباين حسب نوع الطائرة ، أما لشحن البضائع فنكون ١٠ الف دولار لشحنة وهي الى نوعين:

- الخسارة المهذرة ex : وهو خصم مبلغ مقطوع او نسبة مئوية يتحملها المؤمن له عند احتساب التعويض المستحق الاداء له ، وهذه النسبة تكون محتسبة من مبلغ التأمين او من مبلغ الخسارة ويكون حسب الاتفاق بين الطرفين وينزل هذا المبلغ المحتسب من التعويض الاجمالي لنصل إلى التعويض الصافي، وهو النوع المستخدم في المطار .

- **الخسارة المهجرة fr** : وهي نسبة تحتسب من مبلغ التأمين وقد يكون مبلغ مقطوع في بعض الاحيان وفي هذه الطريقة يدفع المؤمن الخسارة الفعلية كافة في حاله زيادتها عن حجم الخسارة المهجرة fr ولا يدفع شيئاً عندما تكون الخسارة الفعلية اقل من حجم الخسارة المهجرة fr . وهذا النوع غير معمول به في المطارات .

٥. وثيقة تغطي حدود المسؤولية المدنية للمخاطر الحرب لتكون ١٥٠ مليون دولار بدلاً من ٥٠ مليون دولار .

ثانياً :- الوثائق التأمينية في شركة التأمين العراقية

(١) وثيقة تأمين حياة والحوادث :- ان مبلغ التأمين يتباين ما بين نوع العمل في الشركة ، مدير العام ، رئيس مجلس الإدارة ، والطيارين ومساعديهم والمهندسين ومضيفين ومضيفات ، حيث يتراوح الحد الاعلى ٤٠ مليون إلى ١١ مليون عامل الخدمات. وتشمل هذه الوثيقة كافة الموظفين على الملاك الدائم والعقود إلى ان يحصلوا على التثبيت.

(٢) وثيقة التأمين الصحي والعمليات الجراحية فقط :- هذه الوثيقة تتحمل شركة دفع أقساطها لموظفين فقط وتشمل اي عملية جراحية في المستشفيات الحكومية وفق وصل المستشفى بمبالغ محددة وفق الأقساط المدفوعة من قبل شركة الخطوط الجوية .

(٣) وثيقة التأمين الصحي للعوائل الموظفين والعمليات الجراحية فقط :- وهي الوثيقة الخاصة بعوائل الموظفين وهي من الوثائق الاختيارية ويتم تحديد المستفيد من هذه الوثيقة من قبل الموظف (الام والاب والزوجة واطفال ، هذه الوثيقة يتم استقطاع أقساطها من راتب الشهري للموظفين بمبلغ ٣٠ الف دينار سنوي للفرد الواحد .

(٤) المنحة التقاعدية :- ملحق بوثيقة الحياة والحوادث تستلم المنحة عندة احالة الموظف على التقاعد او في حالة الوفاة تسلم إلى الورثة.وقد باشر العمل فيها نهاية ٢٠١٥ وتم التعويض في بداية ٢٠١٦ ، لهذا لم يتم الحصول على بيانات لكونها حديثة العهد .

(٥) وثيقة التأمين على السيارات ا شاملة : وهي من الوثائق التي تشمل جميع انواع السيارات الموجودة في الشركة العامة للخطوط الجوية وكل الآليات التي تعمل داخل وخارج المطار ، من سيارات نقل الموظفين وطاقم الطائرة (كابتن الطائرة ومساعديه والتضيف والمهندسين والفنيين) وعربات الاعاشة ونقل الحقائب وغيرها من الآليات والسيارات (ماعدا ناقلة الوقود).

(٦) وثيقة تأمين ناقلة الوقود للطائرات : وهي من الوثائق التي تشمل فقط ناقلة الوقود للطائرة من المحطة المختصة للوقود للطائرات ، وكذلك استحدثت محطة لتعبئة وقود للسيارات داخل المطار من النوع المحسن وتقع ناقلات الوقود لهذه المحطة ايضا .

(٧) وثيقة فقدان رخصة الطيران : وهي من الوثائق العامة والتي تم العمل بها بصورة متذبذبة نتيجة ارتفاع اسعار الأقساط وكثرة إعداد المشمولين بهذا الغطاء ، حيث ان كان يشمل جميع طاقم الطائرة من طيارين ومضيفين ، ونتيجة لاستمرارية العمل داخل الطائرة في السنوات الاخيرة أدت إلى حدوث حوادث كثيرة في قسم التضيف مما جعل شركة التأمين تعوض بنفس سعر التأمين وبخسارة كذلك ' وبالآتي قررت الشركة منذ عام ٢٠١٤ ان يكون غطاء هذه الوثيقة يشمل الطيارين فقط ولاسباب صحية فقط وبداء العمل بها حيث يصل سعر القسط للطيار الواحد \$٣٢٣١٣٠٠ اي تقريبا مليارين ، وعدد الحالات منذ ٢٠١٤ إلى حد الان فقط (٥) حالات وتم التعويض عنها.

التعويض في تأمين الطائرات

اولاً: تعويض الهياكل : يتم عادة اشعار قسم الطيران في الشركة بحوادث الهيكل أما هاتفياً او بريقياً فوراً بعد وقوع الحادث ويؤيد هذا الاشعار الشفوي بأشعار تحريري لاحق يضم تفاصيل الحادث و تاريخه و مكان وقوعه و الطائرة المعينة بالامر نوعها و تسجيلها و الكلفة التخمينية لاصلاح الضرر و اية معلومات اولية اخرى عن الحادث

جدول (١) الحوادث التي تعرض لها المطار خلال سنة ٢٠١٠

ت	تاريخ الحادث	وصف الحادث	مبلغ التعويض الاجمالي	مقدار الخسارة المهجرة	مبلغ التعويض	تاريخ التعويض
١	٢٠ حزيران ، ٢٠١٠	ارتطام طائرة من نوع SRJ بعارضة الاعاشة في مطار بغداد الدولي .	تقع ضمن الخسارة المهجرة التي تتحملها شركة الخطوط الجوية العراقية			
٢	٧ تموز ، ٢٠١٠	ارتطام طائرة من نوع SRJ بعارضة التواليت في مطار بغداد الدولي .	\$ ١٠٣٧٧٠	\$ ٥٠٠٠٠	\$ ٥٣٧٧٠	٢٤ نيسان ، ٢٠١١
٣	٨ تموز ، ٢٠١٠	ارتطام طائرة من نوع SRJ بعارضة الاعاشة في مطار بغداد الدولي .	تقع ضمن الخسارة المهجرة التي تتحملها شركة الخطوط الجوية العراقية			

(المصدر من قبل الباحث : استنادا سجلات لشركة التأمين الوطنية : قسم اعادة التأمين : ٢٠١٠)

نلاحظ في الجدول (١) حوادث التي تعرض لها المطار خلال ٢٠١٠

أ- في الحادث (١,٣) ان أكثر ماتعرضت له الطائرات في هذه السنة هي نتيجة أهمل العنصر البشري ونتيجة اصطدام بعارضة او عرية الاعاشة اثناء تواجد الطائرة في المدرج مطار بغداد الدولي ، وكلا الحالتين وقعت ضمن الخسارة المهذرة التي تتحملها شركة الخطوط الجوية العراقية وهي كما متفق عليها \$٥٠.٠٠٠ اي ان المبالغ اقل من هذا المبلغ ولهذا السبب تم احتسابها على شركة الخطوط ، ولكن يجب ان يكون لشركة التأمين علم من اجل احتساب مبلغ التعويض .

ب- الحادث (٢) تعرض الطائرة للضرر بسبب عرية التواليت ونتيجة احتساب مبلغ التعويض وجد ان المبلغ أكثر من \$٥٠.٠٠٠ حيث يتم طرح مبلغ الخسارة المهذرة وتسديد المبلغ المتبقي إلى شركة الخطوط الجوية وتم التعويض بعد (٩) اشهر من تأريخ الحادث ، بسبب الإجراءات والكشف واحتساب المبلغ وتقديم التقارير الوافية عن الحادث من قبل شركة الخطوط الجوية العراقية إلى شركة التأمين الوطنية والتي بدورها تقوم بمفاتحة المعيديين واستحصال مبلغ التعويض .

ثانياً:- **تعويض المسؤوليات:** وهي الالتزامات من قبل الشركة الخطوط الجوية العراقية للشخص الثالث المتضرر من جراء عملية الطيران كافة عن طريق وثيقة التأمين للمسؤولية في شركة التأمين التي تم ذكرها سابقا ،

جدول (٢) الحوادث التي تعرض لها المطار خلال سنة ٢٠١١

ت	تاريخ الحادث	وصف الحادث	مبلغ التعويض الاجمالي	مقدار الخسارة المهذرة	مبلغ التعويض	تاريخ التعويض
١	١٩ شباط ، ٢٠١١	تضرر محرك الطائرة من نوع srj اثناء الهبوط نتيجة دخول طائر .	\$ ١٠.٣٧٧٠	\$٥.٠٠٠٠	\$٥٣٧٧٠	٢٤ نيسان ، ٢٠١١
٢	١٢ نيسان ، ٢٠١١	تأخر مسافر وزوجته عن رحلتهم من دبي الى استراليا (مسؤولية مدنية) .				قامت شركة الخطوط الجوية العراقية بتعويض المسافرين واغلق من قبلها وارسل اشعار الى شركة التأمين الوطنية
٣	١١ ايار ، ٢٠١١	فقدان قطع غيار اثناء شحنها من دبي _ بغداد				قامت شركة الخطوط الجوية العراقية بتعويض المسافرين واغلق من قبلها وارسل اشعار الى شركة التأمين الوطنية
٤	١٦ ايلول ، ٢٠١١	تضرر محرك الطائرة من نوع بوينج 737 اثناء اجراء عملية الصيانة في مطار بغداد الدولي	\$٣٢٢٢٠٠	\$٥.٠٠٠٠	\$٢٧٢٢٠٠	٢٧ حزيران ، ٢٠١٣
٥	٢٦ ايلول ، ٢٠١١	ارتطام طائرة من نوع srj بعارضة الاعاشة وتضرر هيكلها في مطار بغداد الدولي .	\$١٨٠٧٣٩٧٠	\$٥.٠٠٠٠	\$١٨٠٢٣٩٧٠	١٢ تموز ، ٢٠١٢

(المصدر من قبل الباحث : استنادا لسجلات لشركة التأمين الوطنية : قسم اعادة التأمين : ٢٠١١)

ونلاحظ في الجدول (٢) الحوادث التي تعرض لها المطار خلال ٢٠١١ وهي كاتي :

- أ- الحادث (١) تمثل هذه المخاطر الأكثر شيوعا في المطارات الدولية بصورة عامة ومطار بغداد الدولي بصورة خاصة وهي تضرر محرك الطائرة بسبب دخول طائر فية ويحدث نتيجة سرعة الطائرة وسرعة الطائر وبرغم من كبر او صغر حجم الطائر فان يكون كفيلا في تدمير محرك الطائرة ويسبب خطر وخسارة ، وعلى الرغم ايضا ان مطار بغداد يقع في منطقة منفتحة وقد تكون قليلة الاشجار التي تكون مجمع للطيور ، ولكن ابرز حالات تكون نتيجة الهبوط او الاقلاع اي في مناطق منخفضة نادرا ماتكون في مستوى الطيران المرتفع
- ب- الحادث (٢) فهو تاخر مسافر مع زوجته (مسؤولية مدنية) بسبب التأخير في الوصول الطائرة من بغداد إلى دبي ومن ثم من دبي إلى استراليا ، قامت الشركة بابلاغ شركة التأمين بان تم اغلاق من قبل شركة الخطوط الجوية عن طريق تعويض المسافرين وزوجته .
- ت- الحادث (٣) كذلك فقدان قطع غيار اثناء شحنها من دبي إلى بغداد فقد تم اغلاقه من قبل شركة الخطوط الجوية بتعويضه من اجل الحفاظ على مكانتها في سوق المنافسة .
- ث- الحادث (٤) تضرر محرك طائرة البوينج في الهنكر اثناء عملية الصيانة في داخل مطار بغداد حيث تم التعويض بعد سنة وتسعة اشهر مطروح من مبلغ التعويض مبلغ الخسارة المهذرة التي تتحملها شركة الخطوط الجوية .
- ج- الحادث (٥) فهو من الحوادث الشائعة في المطار هو نتيجة أهمل العنصر البشري يؤدي إلى الإضرار في هيكل الطائر اثناء اصطدامها بعربة الاعاشة اثناء تواجدها في ساحة المطار .

جدول (٣) الحوادث التي تعرض لها المطار خلال سنة ٢٠١٢

ت	تاريخ الحادث	وصف الحادث	مبلغ التعويض الاجمالي	مقدار الخسارة المهذرة	مبلغ التعويض	تاريخ التعويض
١	٤ شباط، ٢٠١٢	حدوث سلخ لقشرة كساء العجلة الثانية مما ادى الى تضرر القلاب الداخلي اثناء اقلاع الطائرة من نوع SFJ .	\$ ١٦٨٣١٩٠٠	\$٥٠٠٠٠	\$١٦٧٨١٩٠٠	٢٠ ايار، ٢٠١٣
٢	٢١ آب، ٢٠١٢	اصطدام طائرة من نوع جانبو بوينج ٧٤٧ بطائرة جانبو تابعة لشركة اير اتلانطا في مطار جدة.				قامت شركة الخطوط الجوية العراقية بتعويض شركة الطيران المتضررة واغلق من قبلها وارسال اشعار الى شركة التأمين الوطنية
٣	٩ ايلول، ٢٠١٢	تعرض جناح الطائرة من نوع بوينج ٧٦٧ الايسر للضرر اثناء الطيران	\$١٧٠١٥٠	\$٥٠٠٠٠	\$١٢٠١٥٠	٢٠ حزيران، ٢٠١٣

(المصدر من قبل الباحث : استنادا لسجلات لشركة التأمين الوطنية : قسم اعادة التأمين : ٢٠١٢)

نلاحظ في الجدول (٣) وهي الحوادث التي حدثت في سنة ٢٠١٢

وجود حوادث جديدة من نوعها فهي كما في

- أ- الحادث (١) حدوث انسلاخ في عجلات الطائرة اثناء الاقلاع ادى إلى تضرر البوابة التي تحتوي العجلات بدأخلها والتي تفتح وتغلق اثناء الاقلاع والهبوط وتم التعويض بعد سنة وثلاثة اشهر .
- ب- الحادث (٢) فهو حادث عرضي بين طائرة من نوع الجانبو الخاصة بنقل الحجاج والمعتمرين حيث حدث اصطدام بين الطائرتين وتم التعويض من قبل شركة الخطوط الجوية بعد ارسال اشعار بتسوية الموضوع واغلاقه إلى شركة التأمين الوطنية .
- ت- الحادث (٣) تعرض الجناح للطائرة للتلف اثناء الطيران بعوامل الطقس وتم التعويض خلال تسعة اشهر من الحادث.

جدول (٤) الحوادث التي تعرض لها المطار خلال سنة ٢٠١٣

ت	تاريخ الحادث	وصف الحادث	مبلغ التعويض الاجمالي	مقدار الخسارة المهذرة	مبلغ التعويض	تاريخ التعويض
١	٢ نيسان، ٢٠١٣	تضرر محرك طائرة من نوع اير باص A321 نتيجة دخول طير .	\$ ١٧٠٥٣٤	\$٥٠٠٠٠	\$١٢٠٥٣٤	٢٠ نيسان، ٢٠١٥
٢	٢٢ تشرين الاول، ٢٠١٣	ارتطام طير بمقدمة طائرة اير باص A320 اثناء الهبوط	\$٣٣٢٢٦٨	\$٥٠٠٠٠	\$٢٨٢٢٦٨	٣١ كانون الاول، ٢٠١٤
٣	٢٤ تشرين الثاني، ٢٠١٣	تضرر جناح الطائرة اير باص A330 عند اصطدام بطائرة البوينج ٧٤٧ اثناء السير في مطار	\$١١٤٢٩٣٨٨	\$٥٠٠٠٠	\$١١٣٧٩٣٨٨	١٩ تشرين الاول، ٢٠١٦

(المصدر من قبل الباحث : استنادا لسجلات لشركة التأمين الوطنية : قسم اعادة التأمين : ٢٠١٣)

نلاحظ في الجدول (٤) وهي الحوادث التي حدثت في سنة ٢٠١٣

- أ- الحادث (١، ٢) وهي من الحوادث الشائعة التي تكون نتيجة اصطدام طائر أو في محرك الطائرة أو في محركها وبجميع الاحوال يسبب ضرر لها ، تم تعويض الأولى بعد سنتين من الحادث أما الحادث الثاني بعد سنة وشهرين .
- ب- الحادث (٣) جاء نتيجة اصطدام غير متعمد وتضرر جناح طائرة أخرى اثناء السير في ساحة المطار نتيجة الازحام في المدرج وتم التعويض بعد سنتين واحدى عشر شهرا .

جدول (٥) الحوادث التي تعرض لها المطار خلال سنة ٢٠١٤

ت	تاريخ الحادث	وصف الحادث	مبلغ التعويض الاجمالي	مقدار الخسارة المهذرة	مبلغ التعويض	تاريخ التعويض
١	١٣ آذار، ٢٠١٤	تضرر محرك طائرة من نوع SRJ نتيجة دخول طير .	\$ ٢٥٣٢٥٠٠	\$٥٠٠٠٠	\$٢٥٢٧٥٠٠	١٩ تشرين الاول، ٢٠١٦

٢	١٧ آيار ، ٢٠١٤	تضرر هيكل الطائرة بوينج ٧٣٧ لاسباب مجهولة تم ملاحظتها عند هبوط في المطار .	تقع ضمن الخسارة المهذرة التي تتحملها شركة الخطوط الجوية العراقية
٣	٣ آب ، ٢٠١٤	تضرر جهاز ضخ الاوكسجين APU بسبب القدم في طائرة البوينج ٧٦٧.	\$٢٤٧٠٠٠ \$٥٠٠٠٠ \$١٩٧٠٠٠
٤	١٧ تشرين الاول ، ٢٠١٤	تضرر باب طائرة من نوع اير باص A320 بسبب حركة خرطوم المسافرين المفاجئ.	\$٤٢٥٦٦٨٤٤ \$٥٠٠٠٠ \$٤٢٥١٦٨٤٤
٥	٣ ايلول ، ٢٠١٤	انفجار محرك طائرة نوع اير باص A330	تقع ضمن الخسارة المهذرة التي تتحملها شركة الخطوط الجوية العراقية

(المصدر من قبل الباحث : استنادا لسجلات لشركة التأمين الوطنية : قسم اعادة التأمين : ٢٠١٤)

نلحظ في الجدول (٥) وهي حوادث التي حدثت في سنة ٢٠١٤

أ- الحادث (١) وهو من الحوادث الشائعة هي تضرر محرك طائرة بسبب طائر اثناء الهبوط وتم التعويض بعد سنتين وسبعة اشهر من تأريخ الحادث.

ب- الحادث (٢ ، ٥) تضرر في هيكل الطائرة تم ملاحظتها عند الهبوط في المطار ووقعت ضمن الخسارة المهذرة التي تتحملها شركة الخطوط الجوية العراقية بعد احتساب قيمة التعويض في شركة التأمين الوطنية ، أما الحادث الخامس هو انفجار محرك اثناء الاقلاع .

ت- الحادث (٣) تعطل جهاز الاوكسجين في الطائرة وهو من أهم الاجهزة الحساسة داخل الطائرة وتم التعويض بعد سنتين من تأريخ الحادث.

ث- الحادث (٤) كذلك هذا النوع من الحوادث يعد نوعا ما شائع في الحوادث العرضية التي تحصل في الطائرة نتيجة حركة خرطوم المسافرين المفاجئ وتم التعويض بعد سنة وعشرة اشهر من تأريخ الحادث .

جدول (٦) الحوادث التي تعرض لها المطار خلال سنة ٢٠١٥

ت	تاريخ الحادث	وصف الحادث	مبلغ التعويض الاجمالي	مقدار الخسارة المهذرة	مبلغ التعويض	تاريخ التعويض
١	١ كانون الثاني ، ٢٠١٥	تضرر إطارات الطائرة البوينج ٧٦٧ في مطار رفيق الحريري .	\$٩٠١٧٧٥٠	\$٥٠٠٠٠	\$٨٩٦٧٧٥٠	١٩ تشرين الاول ، ٢٠١٦
٢	١٦ كانون الثاني ، ٢٠١٥	تضرر ريش مروحة الهليكوبتر الخاصة بشركة البرهان في احدى هنكر مطار بغداد (مسؤولية مدنية)	\$٧٠٠٠٠	\$٠	\$٧٠٠٠٠	٢٢ تشرين الاول ، ٢٠١٥
٣	١٢ نيسان ، ٢٠١٥	تضرر شحنة البط على متن رحلة من بغداد- دبي.	\$١٧٦٢٥	\$١٠٠٠٠	\$٧٦٢٥	٢١ نيسان ، ٢٠١٦

(المصدر من قبل الباحث : استنادا لسجلات لشركة التأمين الوطنية : قسم اعادة التأمين : ٢٠١٥)

نلحظ في الجدول (٦) الحوادث التي حدثت في سنة ٢٠١٥

أ- الحادث (١) حدث في مطار رفيق الحريري عندما وجد نتوء حديدي في المدرج ادى إلى تضرر الايظارات اثناء الدراج وتم التعويض بعد سنة وتسعة اشهر من تأريخ الحادث .

ب- الحادث (٢) جاء من نوع المسؤولية المدنية التي ليس فيها خسارة مهذرة حيث ان شركة التأمين تقوم بدفع كامل مبلغ التعويض إلى شركة المتضررة ، حيث ان شركة البرهان هي احدى الشركات الموجودة داخل المطار .

ت- الحادث (٣) وهي عملية تضرر شحنة من البط حيث بعد احتساب مبلغ التعويض يتم طرح \$١٠٠٠٠٠ قيمة الخسارة المهذرة التي تتحملها شركة الخطوط الجوية العراقية .

من الجدير بالذكر ان سنة ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ لم تسجل اي حوادث في شركة التأمين او في الشركة الخطوط الجوية وذلك لعدة

اسباب :

(١) بسبب قلة استخدام الطائرات في ذلك الوقت

(٢) قلة عدد الطائرات

(٣) قلة الرحلات خارج او داخل القطر

(٤) الاوضاع الامنية في ذلك الوقت ادت الى تخفيض الرغبة في السفر

مما تقدم اعلاه يخص الطائرات وتم الحصول على أليانات من قبل شركة التأمين الوطنية في قسم اعادة التأمين وقسم التخطيط و شركة الخطوط الجوية العراقية قسم التأمين .

جدول (٧) التأمين الجماعي في شركة الخطوط الجوية العراقية

التأمين الجماعي للحوادث الشخصية و الوفاة				
السنة	عدد الحالات	الاقساط	التعويضات	الفرق بين الاقساط والتعويضات
٢٠٠٨	٧٥	٨٢٢٦٧٠٠٠	٩٦٢١٤٢٩٨٨	٨٧٩٨٧٥٩٨٨-
٢٠٠٩	٦٧	٨٤٥٥٠٠٠٠	١٠٤١١٦٧٨٥٠	٩٥٦٦١٧٨٥٠-
٢٠١٠	١٠١	٨٨٥٦٩٠٠٠	١٠٠٦٧٠٠٠٠	٧٨٥٠٢٠٠٠
٢٠١١	١٢٢	١١٥٥٦٠٠٠	١١٠٥٣٠٠٠٠	٥٥٠٧٠٠٠
٢٠١٢	١٤٠	٣١٠٠٠٥٠٠	٢٧٢١٣٢٩٩٩	٢٤١١٣٢٩٩٩-
٢٠١٣	١٦١	٩٤٣٥٠٠٠٠	١٤٨١١٧٨٤٢	٥٣٧٦٧٨٤٢-
٢٠١٤	١٥٢	٣٢١٦٣٣٠٠	٤٥٧٦٠٠٠٠	٢٧٥٨٧٣٠٠٠
٢٠١٥	١١٢	٣٢٥٦٦٩٥٠٠	٢٢٥٧٦٠٠٠	٣٠٣٠٩٣٥٠٠
التأمين الصحي لموظفي شركة الخطوط الجوية العراقية				
٢٠٠٨	٧٩	٦٤٣٢٥٦٨٩	٧٦١٣٤٥٠٠	١١٨٠٨٨١١-
٢٠٠٩	٥٤	٥٩٥٦٤٣٠٠	٧١٧٧٨٢٣٠	١٢٢١٣٩٣٠-
٢٠١٠	٨٥	٧٠٥٦٩٠٠	٨٠٧٦٥٩٠	١٠١٩٦٩٠-
٢٠١١	٧٤	٦١٠٥٦٠٠	٧٧٥٥٦٠٠	١٦٥٠٠٠٠-
٢٠١٢	١١١	٣١٠٠٠٥٠٠	٧٨٨٥٢٨٠٠	٤٧٨٥٢٣٠٠-
٢٠١٣	١٣٢	١٠٠٥٥٠٠	١٤٨١١٧٠٠	١٣٨٠٦٢٠٠-
٢٠١٤	١٥٢	٨٩٤٩٠٠٠٠	١٢١٩٩٤٧٧٨	٣٢٥٠٤٧٧٨-
٢٠١٥	١٢٠	١٢٩٩٢٤٧٧٨	١٠٠١٧٠٠٠٠	٢٩٧٥٤٧٧٨
التأمين الصحي لموائل موظفي شركة الخطوط الجوية العراقية				
٢٠٠٨	٤٤	٤٥٣١٢٠٠٠	٤٩٥٥٣٢٢١	٤٢٤١٢٢١-
٢٠٠٩	٧٦	٥٧٤٥٣٢٠٠	٦٠٩٩٩٠٠٠	٣٥٤٥٨٠٠-
٢٠١٠	١٠١	٨٨٥٦٩٠٠	١٠٠٦٧٠٠٠	١٢١٠١٠٠-
٢٠١١	١٢٢	١١٥٥٦٠٠٠	١١٠٥٣٠٠٠٠	٩٨٤٩٧٠٠٠-
٢٠١٢	١٤٠	٣١٠٠٠٥٠٠	١١٥٥٠٨١٠٢	٨٤٥٠٧٦٠٢-
٢٠١٣	٩٥	٦١٣٢٠٠٠٠	٩٠٣٦٧٩٠٠	٢٩٠٤٧٩٠٠-
٢٠١٤	١٥٢	٧٠١٧٥٠٠٠	١٢٧٣٣٧٦٣٢	٥٧١٦٢٦٣٢-
٢٠١٥	١٣٥	١٦٦٤٥٠٠٠	١٧٦١١٧٦٣٢	١٥٩٤٧٢٦٣٢-

(المصدر من قبل الباحث : استنادا لسجلات لشركة التأمين العراقية : قسم التأمين الجماعي : ٢٠١٦)

نلاحظ في الجدول (٧) تخص تأمين الاشخاص لدى شركة التأمين العراقية ونلاحظها بصورة عامة وجود خسارة واضحة في وثائقها ويعود ذلك لعدة اسباب :

١. ان العمل في المطار محفوف بمخاطر متعددة ومختلفة بسبب طبيعة العمل إما للطيارين وتضيف والفنيين والمهندسين وجميع العاملين
٢. قلة الأقساط المدفوعة إلى شركة التأمين وكثرة التعويضات التي ادت بدوره باعتبار وثائق الاشخاص بالنسبة الى شركة التأمين وثيقة خاسرة.

قواعد وقوانين الطيران

١. التشريعات الوطنية

- قانون الطيران المدني البريطاني عام ١٩٢٠
- قانون الملاحة الجوية الالمانى عام ١٩٢٢
- قانون الملاحة الجوية الفرنسي عام ١٩٢٤
- قانون الطيران المدني العراقي ١٤٨ لعام ١٩٧٤ المعدل

٢. المعاهدات الدولية

- اتفاقية وارسو عام ١٩٢٩ : التي تعد هي والاتفاقيات المعدلة لها والبروتوكولات الملحقه بها التشريع الدولي فيما يخص النقل الجوي.
- اتفاقية روما عام ١٩٣٣ : تبحث بقواعد الحجز الاحتياطي ورفعها على الطائرات.

- اتفاقية شيكاغو عام ١٩٤٤ : تبحث المواضيع المتعلقة بسيادة الدولة على فضاءها الخارجي وأهم ماتضمنته هذه الاتفاقية هي انشاء منظمة الطيران المدني الدولية ايكاو ICAO.
- اتفاقية جنيف عام ١٩٤٨ : المتعلقة بالحقوق التي من الممكن ان ترد على الطائرات مثل حق الملكية .
- اتفاقية روما ١٩٥٢ : تبحث بالمسؤولية عن الإضرار التي تحدثها المركبات الجوية بالغير .
- اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ : تبحث بالجرائم والافعال التي من الممكن ان تقع على متن الطائرة اثناء الطيران.
- اتفاقية لاهاي عام ١٩٧٠ : قد جاءت لوضع قواعد لقمع الاستيلاء بطريقة غيرالمشروعة على الطائرات
- اتفاقية مونتر يال عام ١٩٧١ : تبحث بالجرائم المرتكبة ضد إمن الطيران المدني وقد اقر ايضا بروتوكول عام ١٩٨٨ يبحث باعمال العنف غير المشروعة التي تقع في المطارات .

٣. المنظمات الدولية

- الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA)
- المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO)
- هيئة الطيران الفيدرالي الامريكية (FAA)
- منظمة سلامة الطيران الاوربية (EASA)

٤. الاستنتاجات

- ١- تؤدي إدارة المخاطر دورا كبيرا في مستقبل المطار من خلال رسمها لرؤية مستقبلية وتحديدها لرسالة واهداف المنظمة وقدرتها على التفكير والتحليل الاستراتيجي وصنع القرارات الاستراتيجية ومسؤوليتها في صياغة خطة مستقبلية ومن ثم تنفيذها وتقييمها .
- ٢- لا توجد إدارة متخصصة بأدارة المخاطر ضمن الهيكل التنظيمي للمنشأة العامة للطيران المدني وشركة الخطوط الجوية العراقية بل توجد بشكل مختلف مثل إدارة السلامة و الامن الصناعي ...الخ ولها دور فعال في المطار في ممارسة واجبتها .
- ٣- وجود نقص في الخبرات و الفريق الفنية سواء في العدد او نوعية الخبرة على مستوى تطبيق إدارة المخاطر و التأمين وقسم التأمين بصورة خاصة و مطار عينة البحث بصورة عامة .
- ٤- اكدت اجابات العينة ومن خلال التحليل الاحصائي ان عينة البحث حين ان إدارة المخاطر لها دور مهم في التنسيق مابين الادارة العليا وباقي الاقسام لتوافر الحماية ، وكذلك لها دور في تدريب الموظفين على كافة وسائل السلامة ومواجهة المخاطر ، وتنسيق بين مجهزي معدات السلامة المهنية واجراء الصيانة الدورية لها .
- ٥- لا يوجد ارتباط بين قسم التأمين وإدارة المخاطر وليس لديها اي نشاط في التوعية التأمينية او ان يكون لمدير التأمين توفير الحماية في حالة عدم وجود ادارة مخاطر .
- ٦- من خلال اجابات العينة تبين عدم وجود سجلات خاصة لتسجيل الحوادث وطرق مواجهتها .
- ٧- عدم توافر التقارير الشهرية او السنوية للحوادث والاصابات التي تحدث في الشركة والمنشأة من اجل الوقوف على مسبباتها ومواجهتها .
- ٨- ضرورة إرساء نظام اتصال فعال بين إدارة المخاطر والإدارات الوظيفية المختلفة في الشركة يضمن تبادل المعلومات، و إيصال مقترحات و انشغالات الموارد البشرية المتعلقة بأي مخاطر في كل مستويات الشركة .
- ٩- لقد اظهرت الدراسة ان الانواع الرئيسة للمخاطر التي تواجهها الشركة عينة البحث هي المخاطر الامنية اي الانتهاكات امان الحواسيب وتسريب معلومات المطار والمخاطر الامنية المتعلقة باماكن العمل ، مخاطر فشل عدم تلبية المعايير الحكومية او القوانين مثل لوائح الصحة والسلامة المهنية ،مخاطر الفرصة ، مخاطر طبيعية كوارثية ، مخاطر السمعة ، مخاطر الحريق ،مخاطرالتكنولوجيا ، مخاطر البشرية .
- ١٠- ان الإدارة الإستراتيجية بكونها منظومة متكاملة لإتخاذ قرارات إستراتيجية مستقبلية في تطوير ومراجعة الاستراتيجيات للحد من المخاطر .

٥. التوصيات

١. تحسين كفاءة اداء الشركة والمنشأة و زيادة مساهمة النشاط الخدمي في إجمالي الناتج الوطني العراقي .
٢. قسم التأمين في شركة الخطوط الجوية العراقية تفتقر الى اختصاص ادارة التأمين ، حيث ان اكثر الموظفين الموجودين اختصاص اللغة الانكليزية ، كون التأمين له خصوصية تختلف عن باقي الاختصاصات.
٣. بناء القدرات البشرية وتطوير المهارات والأفكار اللازمة لإنجاح عملية إدارة المخاطر في شرح انواع المخاطر وطرائق ومواجهتها.

٤. إشراك موظفي شركة الخطوط الجوية العراقية بالتعاون مع شركات التأمين في دورات تدريبية للتعرف على كل ما هو مستحدث في إدارة المخاطر و التأمين و السلامة المهنية و التعرف على التطور الحاصل في البلدان المتحضرة و المتقدمة .
٥. ضرورة تعزيز المنظمة الخدمية مثل المطار بمستويات بشرية عالية من التأهيل في اختصاصات التأمين و السلامة المهنية من حملة الشهادات العليا لغرض تطوير برنامج إدارة المخاطر.
٦. لابد من اهتمام وتخصيص الموارد من أجل تدريب الموظفين لتطوير مهاراتهم في فهم إدارة المخاطر.
٧. بناء إستراتيجية لإدارة المخاطر ، و وضع خطة تتبثق منها لتحديد مجموعة الطرائق التي ستستعمل لمعالجة كل مخاطر و يُعدّ التأمين من اهم تلك الطرائق.
٨. العمل على التطبيق الناجح للخطة الإستراتيجية واتباع كلا لطرائق المخططة لتقليل تأثير المخاطر.
٩. التعاون مع شركات التأمين للحصول على أفضل الأغطية التأمينية و بإسعار مناسبة.
١٠. إن نظم المعلومات الإدارية أصبحت اليوم أكثر أهمية وضرورة في نشاط المنظمات الخدمية و بذلك يتوجب عليها العمل بجدية لتطوير وتحديد هذه المنظومات ورفدها بالعاملين ذوي الخبرة والمهارة وتحديث بياناتها على مستوى يومي .
١١. ضرورة انشاء المنشأة العامة للطيران المدني في هيكلها التنظيمي (قسم) باسم إدارة المخاطر (إدارة السلامة) وتوافر العاملين المؤهلين لإدارتها والعمل فيها .
١٢. انشاء سجلات خاصة لتسجيل الحوادث و طرائق مواجهتها (يومية) وتحويلها الى ارقام تسجل في نهاية كل سنة لقياس نسبة المخاطر ووسائل مواجهتها .
١٣. تدريب الإدارات والأقسام العاملة في المنشأة العامة للطيران المدني وشركة الخطوط الجوية العراقية على برنامج إدارة المخاطر والسلامة.
١٤. القيام بالأعمال التفثيشية في المنشأة العامة للطيران المدني وشركة الخطوط الجوية العراقية وذلك للتأكد من صحة الإجراءات والتطبيقات المعمول فيها لتنفيذ برنامج إدارة المخاطر و السلامة .

٦. المصادر

١-٦ المصادر العربية:

١-١-٦ الكتب :

- ١- ابراهيم :الدكتور ايهاب نظمي ، التدقيق القائم على مخاطر الاعمال (حداثة وتطور)، مكتبة المجمع العربي للنشر و التوزيع ، الطبعة العربية الاولى، ٢٠٠٩.
- ٢- أبوقحف ، عبد السلام، أساسيات التنظيم و الإدارة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية - مصر، سنة ٢٠٠٢م
- ٣- بطشون، رياض ،" التأمين وإدارة الاخطار " ، عمان - الأردن ، نشر بدعم من معهد الدراسات المصرفية ، ٢٠٠٠
- ٤- البلداوي، علاء عبد الكريم و جبار صبري محمد العنبيكي ، "النظرية العامة للتأمين" ، جامعة بغداد، ٢٠٠٦ .
- ٥- البلقيني، محمد توفيق، وجمال عبد الباقي واصف (٢٠٠٤)، مبادئ إدارة الخطر والتأمين، الطبعة الاولى، الاردن: دار الكتب الاكاديمي
- ٦- ريجدا/تعريب:د.محمد توفيق البلقيني، د. ابراهيم محمد مهدي، " إدارة الخطر والتأمين "، دار المريخ للنشر :السعودية :٢٠٠٦
- ٧- زيدان : سلمان : إدارة الخطر و التأمين : الأردن-عمان: دار المناهج للنشر و التوزيع : ٢٠١٠.
- ٨- سرور ، سرور علي ابراهيم ، وعبد المرضي حامد عزام ، وعبد المنعم ابراهيم عبد المنعم ،" إدارة المخاطر " ، الرياض- السعودية: دار المريخ للنشر، ٢٠٠٧
- ٩- سلام، اسامة عزمي، وشقيري ، نوري موسى ،" إدارة الخطر والتأمين "، الطبعة الاولى، عمان- الاردن: دار الحامد للنشر والتوزيع، ٢٠٠٧.
- ١٠- طارق ، عبد العال حمادة ،"إدارة المخاطر"،الدار الجامعة ، القاهرة ، ٢٠٠٣.

٢-١-٦ البحوث والرسائل والاطاريح :

- ١- استعمال منهج إدارة المخاطر لتصميم نظام الرقابة الداخلية _ الطالب : ليث عكلاوي صالح السعد _ المشرف : أ.د. كريمة علي كاظم الجوهر _ سنة ٢٠١٤
- ٢- ايوب: تغريد جليل : علوان : امل حسن : دور الإدارة الاستراتيجية في مستقبل منظمات الاعمال : ٢٠٠٦ .
- ٣- بوزيدي لمجد ، مذكرة تخرج ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في إدارة الاعمال ، تخصص تسيير المؤسسات الصغيرة والمتوسطة تحت عنوان إدارة المخاطر في المؤسسات الصغيرة والمتوسطة ، جامعة احمد بوقرة . بومرداس ٢٠٠٨_٢٠٠٩
- ٤- تطور نشاطات المنشأة العامة للخطوط الجوية العراقية ومدى مواكبة الإدارة المالية لذلك _ الطالب : فؤاد عطا ناصر _ المشرف : حمودي محمد حسن الشماع _ سنة ١٩٨٠

- ٥- الحسيني : راقية جواد ناجي : تصميم و بناء نظام معلومات إدارة الخطر في الشركات الصناعية ، شركة الفرات العامة للصناعات الكيماوية في الحلة كنموذج تطبيقي ، رسالة ماجستير غيرمنشورة مقدمة مجلس الكلية التقنية ، ٢٠٠٧ .
- ٦- دور حوكمة الشركات في إدارة الخطر _ للطالب : فؤاد عباس ياسين _ المشرف : م.م. د. عبد الرضا شفيق البصري _ سنة ٢٠١٣
- ٧- ديب ، عبدالرشيد ، شلاللي ، عبدالقادر ، مدخل استراتيجي لإدارة المخاطر :ضمن المحور الأول : إستراتيجيات ومجالات تطبيق إدارة المخاطر : كليةا علوم الاقتصادية وعلوم التسيير ، جامعة الجزائر ، ٢٠٠٨.
- ٨- عبد المنعم : عاطف : الكاشف : محمد محمود : تقييم و إدارة المخاطر : مشروع الطرق المؤدية إلى التعليم العالي : مركز تطوير الدراسات العليا و البحوث : كليةالهندسة - جامعة القاهرة : ٢٠٠٨
- ٩- علي: عقيل جبر: استراتيجيات إدارة الاخطار واثرها في إدارة الاخطار في التأمين العام: بحث تطبيقي مقدم كجزء من متطلبات نيل شهادة الدبلوم العالي المعادل للماجستير في التأمين: جامعة بغداد - المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية: ٢٠٠٩.
- ١٠-العززي : سعد علي حمود : الدليمي : عراك عبود عمير : تعظيم الاستراتيجيات التنافسية العامة في اطار عوامل النجاح الحاسمة وعملية إدارة المخاطر: بحث تطبيقي في عينة من المصارف العراقية الخاصة : مجلةالعلوم الاقتصادية و الادارية : المجلد (٢١) العدد (٨٣) الصفحات (١-٢٠) : ٢٠١٥
- ١١- فاضل : قصي عبد الخالق : دور إدارة الخطر في حماية المؤسسات الجامعية : بحث تطبيقي مقدم كجزء من متطلبات نيل شهادة الدبلوم العالي المعادل للماجستير في التأمين ، جامعة بغداد ، المعهد العالي للدراسات المحاسبية و المالية، ٢٠١٠.

٦-١-٣ الدوريات :

- ١- امين : سنوسي ، إدارة المخاطر كيف و لماذا ؟ ، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و التسيير جامعة ابن باديسمست غانم، ٢٠١٣، الجزائر.
- ٢- بحث مشترك _ إدارة الجودة الشاملة كاداة لتقليل المخاطر _ د. محفوظ حمدون الصوف ، د. ماجد محمد صالح _ سنة ٢٠١٢
- ٣- البلداوي ، علاءعبدالكريم ، أساليب مسح وتحليل مكمّن الخطر في المنظمة : المعهدالعالي للدراسات المحاسبية و المالية : ٢٠١٣
- ٤- خان : طارق : ترجمة: عثمان با بكر احمد: رضا سعد الله: إدارة المخاطر :السعودية : ٢٠٠٣
- ٥- الخلايلة : صالح عبد: استراتيجية إدارة لمخاطر لوزارة التربية و التعليم ٢٠١٣.
- ٦- الرمحسي ، زاهر،التدقيق المستندي للمخاطر ، ٢٠١٠، ص١٠، جامعة عمان
- ٧- الرواشدة : بشار: سليم : محمد مجيد : تحليل محتوى افصاحات إدارة المخاطر كما وردت في التقارير المالية السنوية للشركات المساهمة العامة الأردنية : ٢٠٠٩
- ٨- شوقي: ناجي جواد وآخرون: مبادئ الإدارة ، مطبعة التعليم العالي:بغداد: ١٩٨٩
- ٩- عيود: باسل: إدارة الخطر والتأمين الأصل والفرع : مجلة التأمين والتنمية: العدد السادس: ٢٠٠٣ .
- ١٠-العجمي :حسين :المنذيل : نادر : درويش :يوسف :إدارة الخطر :معهد البحرين للدراسات المصرفية والمالية : ٢٠٠٣
- ١١- علوان : طلال ناظم: البرامج والانشطة الوقائية لتقليل ومنع الخسائر : مجلة دراسات محاسبية ومالية :المجلد الثامن: العدد(٢٢) لسنة٢٠١٣
- ١٢- فيروز :قالية :الحماية القانونية للعامل من الاخطار المهنية :مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون: ٢٠١٢
- ١٣- الليدي : ابراهيم محمد : تأمين المنشآت : مركز الاعلام الامني : ٢٠١٠
- ١٤- الفلاح : يونس : مجلة العربي الجديد: الاربعاءالموافق ٦ مايو ٢٠١٥
- ١٥- مجاهدي : فاتح : إدارة المخاطر البيئية التسويقية بالاعتماد على نظم معلومات الأعمال: ملتقى دول حول إستراتيجية إدارة المخاطر في المؤسسات :جامعة الشلف : ٢٥،٢٦ نوفمبر ٢٠٠٨
- ١٦- محمد : زيتون مسلم : إدارة الخطر والتأمين :إصدار شركة التأمين الوطنية: ٢٠٠٨
- ١٧- مسند ، مصطفى محمد ، إستراتيجية إدارة مخاطر التمويل الأصغر بالمصارف السودانية ، ملتقى دولي حول إستراتيجية إدارة المخاطر في المؤسسات (٢٥ نوفمبر ٢٠٠٨ ، ص ١٢ - جامعة الشلف
- ١٨- مقالة _ إدارة المخاطر _ مقال عيسى مقطس _ سنة ٢٠١٢
- ١٩- المنصور : كاسر نصر : إدارة المخاطر و إستراتيجية التأمين في ظل تكنولوجيا المعلومات: المؤتمر العلمي الدولي السابع لإدارة المخاطر و اقتصاد المعرفة ٢٠٠٧
- ٢٠- المؤتمر العلمي الدولي السابع لإدارة المخاطر واقتصاد المعرفة ١٦١_١٨_ نيسان _ ٢٠٠٧ بعنوان إدارة المخاطر واستراتيجية التأمين في ظل تكنولوجيا المعلومات _ د. كاسر ناصر المنصور
- ٢١- النحلة : مروان : قياس وتحليل و إدارة المخاطر المالية : ٢٢، شباط، ٢٠١٠
- ٢٢- الوردي:علي سليم : تحفيز إدارة الخطر :إصدارشركة التأمين الوطنية : ١٩٨٧ .

٦-٢ المصادر الإحنبية :

- 1- Bozzo, N.L., " Enhancing Shareholder value through risk management ", TMA Journal, 1998, Vol 18, No. 6, P.4.
- 2- Campbell:" Risk management guide for small business)" 2005 Global Risk Alliance Pty Ltd jointly with NSW Department of State and Regional Development (2008)

- 3- Deloitte & Touche LLP (Risk Assessment in Practice), Integrated Framework, 2004.
- 4- Falkenstein, e., (2001), "The Risk Manager of the Future", The RMA journal, vol.20, no.1: pp18-22
- 5- Hans Wolfgang Brachinger, risk measurement, Freiburg-Switzerland, university of Freiburg, 2007.
- 6- Hazari, S., & Smith, H., (2003), "Reengineering Information Security Course for Business Management Focus", Journal of Information Systems Education, vol.13, no.3: pp197-204,
- 7- Head, George L. and Stephen Horn: 2010: p. 36-38
- 8- Henry D. Rasame 2006 Aviation Consultants Ron same Associates U.S FAQ privacy Policy .AIAI.
- 9- Jones & Bergin, "The Management of Corporate Risk – a Framework for Directors", The Association of Corporate Treasurers, 1998.
- 10- Keith Mason 2006 Airline and Airport Marketing for profit in Air transport Cranfield University UK.
- 11- Ken Mitchell 2004 'Airways New Zealand Announces' Result corporate communication manager.
- 12- Pernille Monstad Roberg., (2013) "Unveiling barriers and enablers of risk management in interoperability efforts" A Thesis of degree Master of Economic and Social sciences Department of

٣-٦ المواقع الإلكترونية :

٧. الأمن الصناعي ودوره في تقليل الخسائر " الموقع www.Mohp.gov.eg
٨. البربري : ادم ، دليل السلامة والصحة والسلامة المهنية ، ٢٠٠٥ www.moe.gov.bh/divisions/safety/index.htm
٩. تقييم المخاطر وفق معيار إدارة استمرارية الاعمال : الدليل الإرشادي **AE/SCNS/NCEMA7001:2015**
١٠. الصالح، نادية يوسف عبد الوهاب صالح (٢٠٠٧) . " استراتيجية إدارة الاخطار"، من موقع: www.ksu.edu.sa/.../administrative 27/1/2009
١١. عبد المنعم، عاطف، الكاشف ، محمد محمود، وكاسب، سيد (٢٠٠٨) . "تقييم وإدارة المخاطر"، من موقع [Hhttp://www.pathways.cu.edu/.../Risk-AR-Engine 16 /2/2009](http://www.pathways.cu.edu/.../Risk-AR-Engine 16 /2/2009) pdf.htm
١٢. كمال، مصباح عزيز (٢٠٠٩)، "هل هناك دور اقتصادي للتأمين؟" مجلة التأمين العراقي، 8/4/2009، http://misbahkamal.blogspot.com/2008_07_01_archive.htm.pdf
١٣. معايير الجودة في إدارة الخطر " ترجمة هيئة إدارة الخطر المصرية ٢٠٠٢ الموقع الإلكتروني (ISOLLECCuide.eg)
١٤. مكرم حداد: السلامة المهنية و تقليل المخاطر: الامن الصناعي- السلامة المهنية: خلق الاهتمام بالأمن في المصانع : يناير ٢٤، ٢٠١٥ <https://makarimhaddad.wordpress.com>
١٥. موسى ، احمد أمين "إدارة الخطر جزء أساسي في الإدارة الإستراتيجية لأي مؤسسة " الموقع الإلكتروني www.Hrm.group.com/vb/show_thread_php_2007