سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلمتها

الملخص

بعد قائد الطائرة الشخص الأول المعني بأمن وسلامة الطائرة والتي لا يقتصر أمنها على الجانب الأمني فقط بل يؤثر أيضاً في الجانب الاقتصادي باعتبار درجة الأمان العالمية داخل الطائرات من أهم متطلبات استمرار الاستثمار في مجال النقل الجوي، وقد منحت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية على حد سواء قائد الطائرة سلسلة واسعة لاتخاذ ما يراه من تدابير وقائية للحفاظ على سلامة الطائرة وركابها، وله في سبيل ذلك اتخاذ الإجراءات الضرورية لإعادة النظام للطائرة إن إختلت النظام على متنها أو اعتقل قائد الطائرة أنه سيختل، ومع ذلك فإن الواقع العملي يشير إلى أن أحكام تلك التشريعات لم تعد رادعة للحد من الجرائم والألعاب التي ترتكب على متن الطائرة والتي تهدد سلامة الطائرة ومن عليها أو تخل بحسن النظام فيها؛ فقد ذكر الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA) أنه ما بين عامي 2007 و2016م تم تسجيل (85000) حادثة من المسافرين غير المنضبطنين، تشمل هذه الحوادث العنف ضد طاقم الطائرة والعنف ضد المسافرين، والتحرشات الجنسية وغيرها من السلوكات غير الانضباطية على متن الطائرات، والتي كان من شأن تلك الأفعال والسلوكات أن تسبب بتدهيد سلامة الركاب أو تعطيلهم وتأخيرهم، كما ذكر أيضاً أن غالبية تلك الجرائم تظل بدون عقاب بسبب القصور الموجود في التشريعات والقوانين الحالية وسوف نناقش ذلك من خلال دراستنا هذه.

ب. عبد الخالق صالح عبد الله معزب
أستاذ القانون التجاري والبحري والجوي المساعد - كلية الشرعية والقانون - جامعة صنعاء
abduumoozab@gmail.com
Authority of Aircraft Commander in Maintaining the Safety and Security of Aircraft: A Legal Study in Light of Yemeni Law & International Compacts
Dr. Abdulkhaliq Salih Abdullah Ma’zeb
Assistant Professor of Air & Maritime Commercial Law,
Faculty of Sharia & law, Sana’a University

Abstract:

Pilot is considered as the first responsible person concerned with security and safety of aircraft, That issue is not only related to the security field, but also affects the economic aspect, considering the high degree of safety of aircraft is one of the most important requirements for continued investment in air transport field. According international and national legislations Pilot may take the necessary measures to keep security on aircraft if he believes that safety will be disrupted.

But, in despite of what had mentioned above The provisions of these legislations are no longer a deterrent to reduce crimes and acts committed on board and that threaten safety of aircraft or passengers and crew, Furthermore the International Air Transport Association (IATA) reported that between 2007 and 2016, there were about 85000 incidents of passengers These incidents include violence against cabin crew, violence against passengers, sexual harassment and other undisciplined behavior on board, which would have threatened, disrupted and delayed safety of passengers and also stated that most of these crimes remain without sanctions or Punishment by current legislation, that means there is a deficiency In current laws, we will discuss all of that through this study.
د. عبد الخالق صالح عبد الله معرب

سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

مقدمة:

ينصف الطيران المدني على أنه نشاط تجاري ورائد اقتصادي مهم سواء للدولة نفسها أو لمؤسسات الاستثمار في مجال الطيران المدني، ويتم تنظيم أحكام الطيران المدني — عادة — عن طريق نوعين من التشريعات: (تشريع وطني) تضطلع بوضع أحكامه السلطات التشريعية الوطنية داخل كل دولة بما يناسب ظروفها وأحوالها الأمنية والاقتصادية والسياسية وغيرها، و(تشريع دولي) يتم وضع أحكامه عن طريق الاتفاقات والبروتوكولات الدولية التي تساهم فيه الدول ومؤسسات الطيران المدني المختلفة، ففي بعض الاتفاقات تنظم أحكام الطيران المدني العامة مثل: تسجيل وحدود الطائرات ومن أشهر تلك الاتفاقات اتفاقية شيكاغو 1944م، واتفاقية طوكيو 1963م، وبعضها ينظم أحكام خاصة كتلك المتعلقة بأحكام عقد النقل الجوي الدولي مثل اتفاقية وارسو 1929م الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ومذعاتها المختلفة.

ومن الأحكام العامة التي نظمتها الاتفاقات الدولية موضوع سلطات قائد الطائرة، حيث أن اتفاقية طوكيو 1963م(1) المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتبط على متن الطائرات قد منحت قائد الطائرة سلطات واسعة في اتخاذ الإجراءات الضرورية لإعادة النظام للطائرة إن أخلت النظام على متنها أو اعتقد قائد الطائرة أنه سيختل، ووضعت أيضاً قيود معينة على قائد الطائرة لاتخاذ تلك الإجراءات — والتي ستتعرض لها بالشرح في هذه الدراسة، وعلى الرغم من ذلك إلا أن الواقع العملي يشير إلى أن أحكام هذه الاتفاقية لم تعد رادعة للحد من الجرائم والأفعال التي ترتبط على متن الطائرة والتي تهدد سلامة الطائرة ومن عليها أو تخل بحسن النظام فيها، فقد ذكر الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا)(2) أن ما بين عامي 2007 و2016 تم تسجيل (8500) حادثة من المسافرين غير المنضبطنين، تشمل هذه الحوادث العنف ضد


(2) الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) هو عبارة عن منظمة تجارية دولية تضم 290 شركة نقل جوي تجاري من مختلف الدول، التي تشمل أكثر من 80% من النقل الجوي الدولي. هذه المؤسسة يوصى بوضع سياسات الطيران التجاري وشروط وقيود تسيرير الرحلات الجوية الدولية بين مختلف دول العالم، كما تساهم بإجراء الدراسات والإحصاءات المتعلقة بقضايا الطيران التجاري.

مجلة جامعة الناصر
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

العنف ضد المسافرين (Crew) والتحرشات الجنسية وغيرها من السلوكيات غير الانتباهية على متن الطائرات، والتي كان من شأن تلك الأفعال والسلوكيات أن تسبب بتهديد سلامة الركاب أو تعطيلهم وتأخيرهم، كما ذكر أيضاً أن غالب تلك الجرائم تظل بدون عقاب بسبب الظروف الموجودة في التشريعات والقوانين الحالية، حيث تم تسجيل 63% تقريباً منها خلال العامين الأخيرين للمسح (2015، 2016م).

ومن ذلك جاءت الأهمية للكتابة في هذا الموضوع وتناول مختلف جوانب العلاقة بمهمة قائد الطائرة لحفظ الطائرة وأمنها وسلامتها سواء في القانون اليمني أو الاتفاقات الدولية المتعلقة بموضوع قائد الطائرة وسلطاته، وعليه فقد قسمنا هذه الدراسة إلى مبحثين، نتناول في المبحث الأول مفهوم قائد الطائرة وأحماك تعيينه، وتخصص المبحث الثاني للحديث عن سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها وسلامة من عليها من أشخاص وما عليها من ممتلكات.

المبحث الأول

مفهوم قائد الطائرة وأحماك تعيينه

المطلب الأول

مفهوم قائد الطائرة (Pilot)

قائد الطائرة هو الشخص المسؤول عن قيادة الطائرة وحفظ السلامة على متنها(1)، وهو المسؤول الأول أيضاً عن بقية الأفراد العاملين في الطائرة، ويصبح الشخص قائد الطائرة بعد إجتيازه لائحات الدرجة الجامعية التخصصية في مجال الطيران وتحقيق ساعات معينة من الطيران الفعلي، والتي تحدد عدد تلك الساعات عادةً معاهد مؤسسات تعليم الطيران المتخصصة(2)، وبعد حصوله أيضاً على الرخص والشهادات اللازمة لقيادة الطائرة.

(1) د. عبد الرحمن عبد الله شمسان الريمي الحمادي، القانون الجوي - قانون الطيران المدني - الملاحة الجوية - النقل الجوي، جيرافكس للطباعة والتصميم، صنعاء، 2012م، ص134.

(2) من المعاهد ومؤسسات التعليم المتخصصة تعليم الطيران: أكاديمية أكسفورد للطيران، مجموعة أجنحة سي سي سي البريطانية، أكاديمية سلام الطيران الأمريكية، أكاديمية سفانغافوره للطيران، مجمع طيران غلة في اليونان للطيران، مجموعة سكاي ورد الفلبينية للطيران، وغيرها.
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

والطائرة هيئة قيادة يتم تعينها من قبل مجهز الطائرة أو مستقلها أو مستأجريها بحسب الحال، وعلى رأس تلك الهيئة - كما ذكرنا - يكون قائد الطائرة، ومن ذلك عرفت القوانين المختلفة - ومنها القانون اليمني - قائد الطائرة على أنه: (الطيار المسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران).

ومما سبق نجد أن قائد الطائرة هو الشخص المؤهل ليتولى تشغيل الطائرة وتسيرها في الملاحية الجوية والتحليق بها لنقل الأشخاص المسافرين (Passengers) أو البضائع (Baggage) على متى، كما أن قائد الطائرة يعد المسؤول الأول عن سلامة الطائرة وسلامة من فيها من أشخاص وما فيها من ممتلكات أو بضائع.

وقد قادت الطائرة رئيس طاقم الطائرة الذي يتكون وفق أحكام القانون اليمني من أعضاء مكلفين من قبل المستشار للقيام بواجبات داخل الطائرة أثناء فترة الطيران، كما أن قائد الطائرة هو رئيس هيئة قيادة الطائرة التي تتكون وفق أحكام القانون اليمني من أعضاء حائزين على إجازات سارية المفعول ومكلفين بواجبات أساسية لتشغيل طائرة أثناء فترة الطيران(1), وقد درجت شركات النقل الجوي على تعيين أكثر من طيار لقيادة الطائرة خاصة في الرحلات الطويلة أو الطائرات الضخمة التي تتقل مئات المسافرين في الرحلة الواحدة، حيث لا يمكن أن تكون قيادة الطائرات الحديثة مقتصرة على طيار واحد، وإنما تستوجب عددًا من الأشخاص يعتمد تحديد عددهم على عدة عوامل، مثل: نوع الطائرة وطرازها ومسافة الرحلة التي ستطعها الطائرة(2). ولكن الغالب في الواقع الرسمي أن يعين مستشار الطائرة شخصين لقيادة الطائرة، يسمى الطيار الأول "قائد الطائرة" ويطلق على الآخر "مساعد الطيار" أو "الطيار المساعد"، وعلى الرغم من أن القانون اليمني لم يعرف مساعد الطيار غير أن سلطاته وواجباته هي ذات سلطات وواجبات قائد الطائرة إلا أنه يعمل تحت إمرة هذا الأخير، حيث يحل محل قائد الطائرة أحد أفراد الطاقم في حالة وفاة القائد أو حدوث ما

---

1. أحكامية الطيران الملكية الأوروبية، أحكامية الشرق الأوسط للطيران في عمان، أحكامية الإمارات لتدريب الطيارين، أحكامية إذن التدريس للطيارين.
2. المادة (18) من القانون السابق.
3. المادة (17) من القانون السابق.
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

يمنعها من مباشرة وطاقمه، وفقاً لنظام المقرر في قائمة الطاقم، ومن حيث المبدأ يتولى القيادة الطيار الذي يظهر اسمه في القائمة بعد القائد مباشرةً. (1)

وقد جعل القانون اليمني وفقاً للتعريف السابق مسؤولية قائد الطائرة عن تشغيل وسلامة الطائرة محدودة زمنياً بفترة زمنية معينة، أطلق عليها اسم (فترة الطيران)، حيث عرفها بأنها: الوقت الكلي الواقع بين اللحظة التي تبدأ فيها الطائرة حركتها وتعلق قوتها الذاتية لغرض الإقلاع حتى لحظة توقفها عن الحركة بعد انتهاء طيارةً (2).

ومن نصي التعريفين السابقين للقانون اليمني يمكننا إدراج بعض الملاحظات على القانون اليمني نلخصها فيما يلي:

- حدد القانون اليمني فترة الطيران بالوقت الكلي الواقع بين اللحظة التي تبدأ فيها الطائرة حركتها وتعلق قوتها الذاتية لغرض الإقلاع حتى لحظة توقفها عن الحركة بعد انتهاء طيارة، وتطبيقاً للنص السابق فإن قائد الطائرة لا يكون مسؤولاً عن تشغيل الطائرة وسلامتها خارج تلك الفترة، مثل حركة الطائرة داخل صحن المطار لغرض غير الإقلاع، كانا تنتقل الطائرة من مدرج لآخر لغرض تهيئة المدرج لطائرة أخرى أو لغرض الصيانة أو التزود بالوقود أو لصعود الركاب، أو شحن البضائع أو تشغيل مركبات الطائرة قبل بدء حركتها لغرض الإقلاع بوقت كافى لتتأكد من سلامة المحركات وسلامة أجهزة الإتصالات واللائحة في الطائرة قبل أن يسمح للركاب بالصعود إلى متن الطائرة، كما أنه قد يتم شحن الطائرة وإغلاق الأبواب استعداداً للإقلاع وبدلاً حركة الطائرة على المدرج ولكن ليس بفعل قوتها الذاتية الناتجة عن محركاتها بل عن طريق قطرها بسرعة مخصصة داخل صحن المطار لهذا الشأن، وبالتالي فإن النص على حصر بداية فترة الطيران على بدء حركة الطائرة بفعلاً قوتها الذاتية لغرض الإقلاع يخرج وصف قائد الطائرة عن صفة الطيار المسؤول عن الطائرة في جميع الحالات السابقة والتي

(1) المادة (1/17 من القانون رقم (12) لسنة 1993 م بشأن قانون الطيران المدني اليمني والمعدل بقانون رقم (21) لسنة 2009 م.
(2) م.د. محمد عبد الله، القانون الجوي -الأفكار والقواعد الأساسية والقضايا الدولية والداخلي للأشخاص والمؤسسات الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 1437هـ/2016م، ص. 70.
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

تمثل فترة التجهيز أو الانتقال بالطائرة لغرض غير الإقلاع أو قطرها وهو ما يؤثر في الوصف القانوني لموضوع سلطات ومسؤوليات قائد الطائرة.

يتعارض نص القانون اليمني السابق فيما يتعلق بسلطات قائد الطائرة أثناء فترة الطيران مع اتفاقية طوكيو لسنة 1963م المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتبطة على متن الطائرات، والتي تعتبر أحكام تلك الاتفاقية ملزمة للجمهورية اليمنية منذ تاريخ انضمام الجمهورية إليها في السادس والعشرين من شهر سبتمبر عام 1986م، حيث جاءت الاتفاقية بفترة طيران، نوضحةهما

كما يأتي:

الفترة الأولى: تستطيع القول بأنها (فترة طيران عامة) يأخذ بها عند تطبيق كافة أحكام الاتفاقية فيما عدا ما يتعلق بسلطات قائد الطائرة، وهذه الفترة حددتها الاتفاقية بـلحظة التي يبدأ فيها استعمال قوة الطائرة المحركة بغض الإقلاع حتى اللحظة التي ينتهي فيها اليوتو(1).

الفترة الثانية: تستطيع القول بأنها (فترة طيران خاصة) يأخذ بها عند تطبيق أحكام سلطات قائد الطائرة، والتي حددت الاتفاقية فترة الطيران فيما يتعلق بسلطات قائد الطائرة للفترة الواقعة بين لحظة إقفال جميع أبواب الطائرة الخارجية بعد تحملها إلى لحظة فتح أي من تلك الأبواب بغض تفريغ الطائرة(2).

فرق القانون اليمني في التعريفات السابقة بين "طاقم الطائرة" و "هيئة القيادة" في حين أنه لا أهمية قانونية أو عملية لتلك التفرقة بين ذينك المصطلحين، بل على العكس من ذلك فإن القانون نفسه قد اعتبرهما في باقي الأحكام مصطلحاً واحداً حيث أورد مصطلح "طاقم الطائرة" كعنوان لنص المادة (148) وأورد مصطلح "هيئة قيادة الطائرة" في باقي فقرات المادة ليوضح أن المصطلحين مرادفان لبعضهما كالتالي:

مادية (148): (طاقم الطائرة):

مادة (1/3) من الاتفاقية طوكيو المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتبط عل متن الطائرة 1963م.

مادة (5/2) من الاتفاقية السابقة.مادة (2)
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

١ - لسلطات الطيران المدني أن تقرر بالنسبة لجميع أو بعض الرحلات إضافة عضو أو أكثر إلى (هيئة قيادة الطائرة) علاوة على التشكيك المقرر في شهادة صلاحية الطائرة ودليل الطيران، إذا رأت أن ذلك لازم لتأمين سلامة الطيران.

٢ - لا يجوز عند تشكيك (هيئة قيادة الطائرة) في أية رحلة أن يكلف أحد أعضائها بالقيام بواجبات عضوية أو أكثر من أعضاء هيئة القيادة.

المطلب الثاني

أحكام تعيين قائد الطائرة

الطبيعة القانونية لعلاقة قائد الطائرة بالمستثمر:

يرجع مصدر العلاقة بين قائد الطائرة ومستثمرها إلى القانون نفسه حيث أنَّ قانون اليمني المستثمر يتعين قائد للطائرة ومنع المستثمر من تشغيل أي طائرة قبل تعيين قائد لها فنص على أنه:

(على المستثمر ألا يسمح بقيام أي رحلة إلا بعد أن يعين أحد الطيارين قائد للطائرة، يكون مسؤولاً عن سلامتها ومن عليها).

وما سبق نجد أن قانون الطيران المدني اليمني قد حد حريص الذي له الحق في تعيين وعزل قائد الطائرة بمستثمر الطائرة، ومستشار الطائرة هو: أي شخص طبيعي أو اعتباري يقوم بتشغيل الطائرة واستثمارها، بحيث يتولى إدارة الطائرة بنفسه أو عن طريق وكيل له سواء كان ذلك الاستثمار لحسابه أو نياية عن مستأجر للطائرة.

ومستثمر الطائرة على النحو الذي تقدم قد يكون (مالكها)؛ إذا قام بتمويل الطائرة وتمويلها وتجهيزها للنقل الجوي واستثمارها بعد ذلك في مجال النقل الجوي للأشخاص أو البضائع سواء بنفسه أو عن طريق وكيله، وقد يكون غير المالك وهو (مستأجرها)؛ الذي يقوم بتشغيل الطائرة واستثمارها وفق

---

(المادة (158) من قانون الطيران المدني اليمني.
المادة (1/62) من القانون السابق.

مجلة جامعة الناصر

السنة (٨) العدد (١٥) المجلد (٢) (يناير - يونيو) ٢٠٢٠
عقد إيجار زمني أو بالرحلة مع مالكها، حيث يعتبر القانون مستأجر الطائرة مستثمرة لها في حالة إيجار الطائرة دون هيئة قيادة، أو ب الهيئة قيادة تخضع لأوامر المستأجر (1).

ومن ذلك نجد أن العلاقة بين قائد الطائرة والمستثمر علاقة عقد عمل مشاكله القانون، إلا أن هذا العقد يتميز بطبيعة خاصة تنمنه أحكامه خاصة به بحيث تستطيع تسميته بـ "عقد العمل الجوي" إذ أن هذا العقد يختلف في بعض أحكامه عن عقد العمل المدني الذي نظم أحكامه قانوناً عقد والمدني، وترمز الطبيعة الخاصة لعقد العمل بين قائد الطائرة والمستثمر في النواحي التالية:

- عقد العمل بين قائد الطائرة والمستثمر عقد تجاري: وذلك وفقاً لأحكام القانون التجاري اليمني الذي يعتبر جميع الأعمال المتعلقة بالملاحة الجوية أعمالاً تجارية مطلقة، ومن تلك الأعمال بوجه خاص العقود المتعلقة بأجور ورواتب الملاحين وسائر المستخدمين، ويمثل عقد العمل الجوي تطبيقاً لذلك الأحكام، وبالتالي يخضع في تنظيمه لأحكام قانون الطيران المدني والقانون التجاري (2)، غير أن القانون اليمني لم يعتبر ذلك قاعدة آمرة بل أنه قد أجاز للأطراف الاتفاق على مخالفتها و اختيار قانون الدولة الواجب التطبيق على العقد بينهما فنص على أنه: (ب) يطبق قانون جنسية الطائرة على ما يلي: ... (ب) عقود استخدام أعضاء طاقم الطائرة ومض ذلك، يجوز للمتعاقدين اختيار قانون آخر إذا كانت جنسية أي من أعضاء الطاقم تختلف عن جنسية الطائرة (3).

- مستثمر الطائرة ليس له مطلق الحرية في تعين قائد الطائرة: لم يجعل القانون سلطات المستثمر مطلقة في تعين أي شخص كقائد للطائرة، بل أورد بعض الشروط والقيود على مستثمر الطائرة يجب على المستثمر إتباعها وعدم مخالفتها عند تعينه لقائد الطائرة، حيث يتعلق بعض تلك الشروط بشخص قائد الطائرة، ويعلق البعض الآخر بموضوع قيادة الطائرة، ونوضح تلك الشروط تبعاً فيما يلي:

---

(1) المادة (84) من القانون السابق.
(2) المادة (12) من القانون رقم (32) لسنة 1991م بشأن القانون التجاري اليمني.
(3) المادة (25) من قانون الطيران المدني اليمني.

مجلة جامعة الناصر
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمان الطائرة وسلامتها

أولاً: الشروط المتعلقة بقائد الطائرة:

على الرغم من أن القانون اليمني لم يول جنسية قائد الطائرة أي أهمية قانونية في تحديد القانون الواجب التطبيق على الطائرة؛ حيث تخضع كافة الأحكام المتعلقة بقائد الطائرة لقانون جنسية الطائرة – وهو هذا القانون اليمني باعتباره القانون الذي يطبق على الطائرات اليمنية – وقد أكد القانون اليمني على ذلك بالنظر على أنه: (تطبيق قانون جنسية الطائرة على ما يلي: 
(أ) صلاحية وواجبات قائدها(1) على الرغم من ذلك فإن القانون قد أشترط بعض المتطلبات.

المؤهلات التعليمية اللازمة لقيادة الطائرة، وهذه الشروط هي:

- الإجازات التأهيلية والتدريبية: حيث يخضع قائد الطائرة لعدة اختبارات دورية عملية تؤهله لنتأدية الوظائف المنوطبة به على النحو المطلوب منح على إثرها إجازة سارية يتوجب عليه تجديدها دورياً بحسب الأحكام والشروط التي تضعها سلطات الطيران المدني ومؤسسات النقل الجوي(2)، كما أوجب القانون على المستثمر أن يضع لأعضاء أطقم تارته وللمحللين الجويين برنامج تدريب معتمدة من قبل الهيئة العامة للطيران المدني بما يضمن قيام كل منهم بواجباته على الوجه الصحيح(3).

- اختبارات الكفاءة: حيث أوجب القانون على كل مستثمر أن يتأكد من أن كفاءة الطيارين——

بمن فيهم قائد الطائرة—— وكذلك قدراتيهم على مواجهة أحوال الطوارئ أثناء الطيران قد اختبرت بطريقة علمية تؤكد القدرة المطلوبة على مواجهة تلك الأحوال(4).

- رخصة الطيران التخصصية: حيث تمنح المهندسات المتخصصة بتعليم الطيران عادة رخص مختلفة تبدأ كما هو معمول به في الولايات المتحدة الأمريكية برخصة "الطيران البسيط" والتي يسمح للطيار وفق هذـ (Sport Pilot License) الرخصة بالطيارين بطائرة صغيرة الحجم وحمل مسافر واحد فقط، ولا يجوز له الطيران فوق

---

(1) المادة (25/1) من قانون الطيران المدني اليمني.
(2) المادة (147) من القانون السابق.
(3) المادة (149) من القانون السابق.
(4) المادة (150/1) من القانون السابق.

مجلة جامعة الناصر
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

ارتفاع عشة آلاف قدم أثناء الليل، ثم تدرج رخصة الطيران ممزراً برخصة "الطيران الترفيهي" (Recreational Pilot License - RPL)، ثم "الطيران الخاص" (Commercial Pilot License - CPL)، ثم "مدرب الطيران التجاري" (License (PPL)، وأخيراً رخصة طيار على مستوى طائرة نقل (Airline Transport Pilot License - ATPL).

شهدات الصلاحية: ويقصد بها الإجازات والشهادات والمؤهلات التي تخول الشخص الحاصل عليها الحق في أداء الأعمال التي سيعتمد بها على الطائرة، وقد اشترطت اتفاقية شيكاغو 1944م (1) الخاصة بالطياران المدني الدولي في قاند كل طائرة تعمل في الملاحة الدولية وبأي أعضاء طاقم قيادتها أن تكون لديهم شهادات أهلية ورخص صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها، وأن قواعد وشروط إجازة الطيار في دولة تسجيل الطائرة قد تحتوي على أحكام مختلفة عن القواعد السارية في دولة التشغيل فإن الاتفاقية السابقة قد أجازت لأي دولة طرف في الاتفاقية بأن تحقق بحقها في عدم الاعتراف بالشهادات والإجراءات المنوية من دولة متعاقدة أخرى، غير أن هذا الحق مقدب بالتطبيق على الطيران فوق إقليم الدولة المتحفظة ويكون خاص برعاها، وهو ما جاء به القانون اليمني الذي نص على أنه: يُشير ذلك فيمن يملؤاً عضوًا في هيئة قيادة أية طائرة مسجلة في الجمهورية أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول صادرة من سلطات الطيران المدني أو معتمدة منها تخول له الحق في القيام بواجباته (2)، ويستثنى من ذلك الطياران في بعض الحالات كالتدريب أو الاختبار حيث نص القانون اليمني على أنه:(يجوز لغير حايل الإجازة المطلوبة أن


المادة (106) من قانون الطيران المدني اليمني.

69 السنة (8) العدد (15) المجلد (2) (يناير-يونيو) 2020  
مجلة جامعة الناصر
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

يُعمَل كطيار في طائرة مسجلة في الدولة لتلقى التدريب، أو إتمام الاختبار لغرف الحصول على إجازة طيار أو تجديدها أو مد مفعولها(1)، وفي ذلك فإن القانون قد أورد عقوبة على المستشار في حال مخالفة شرط العلاج السريع السابق، حيث يعاقب بالغرامة والسجن المستشير الذي يقوم بتعيين شخص عضوًا في طاقم طائرة فضلاً عن قائدها دون أن يكون ذلك العضو أو القائد حائزًا على إجازة سارية المفعول تؤهله لذلك، وليس لديه من المؤهلات وشهادات الاختبارات

الدورية العملية ما يمكنه من تأدية الواجبات المنوطبة به على النحو المطلوب(2).

الشروط المتعلقة بقيادة الطائرة:

1. هيئة قيادة الطائرة: على الرغم أن سليمة تعليم هيئة قيادة الطائرة من صلاحيات مستشار الطائرة إلا أن القانون لم يجعل تلك الصلاحيات مطلقة، بل حظر على المستشار عند تشكيل هيئة قيادة الطائرة في أية رحلة أن يكلف أحد أعضائها بالقيام بواجبات عضوين أو أكثر من أعضاء هيئة القيادة، كما أجاز لسلطات الطيران المدني، إذا رأت أن ذلك لازم لتأمين سلامة الطيران، أن تقرر بالنسبة لجميع الرحلات أو بعضها إضافة عضو أو أكثر إلى هيئة قيادة الطائرة علاوة على التشكيل المقرر في شهادة صلاحية الطائرة ودليل الطيران(3).

2. عدد المضيفين الجويين: خلافًا للقاعدة العامة التي تجيز لرغب العمل تحديد عدد العمال في منشأته أو عمله، والتي لم ينص قانوناً العمل والمدني على خلافها فإن قانون الطيران المدني قد أجاز لسلطات الطيران المدني أن تحدد عدد المضيفين الجويين الذين يقومون بالأعمال المتعلقة بسلامة وخدمة الركاب بالطائرة(4).

3. دليل العمليات: على المستشار أن يعد ويصدر دليل عمليات خاص بتشغيل وقيادة الطائرة ويجب أن يكون معتدلاً من سلطات الطيران المدني وفقاً للفيود والأحكام التالية(5):

---

(1) المادة (107) من قانون الطيران المدني اليمني.
(2) المادة (148) من قانون الطيران المدني اليمني.
(3) المادة (120) من قانون الطيران المدني اليمني.
(4) المادة (279) من قانون الطيران المدني اليمني.
(5) المادة (142) من قانون الطيران المدني اليمني.
المبحث الثاني

سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

 أحد القانون اليمني سلطات قائد الطائرة فيما يتعلق بأمن وسلامة الطيران من جانبين، الجانب الأول:

 يتعلق بقواعد الجو والطيران، والجانب الآخر: يتعلق بأمن الطيران، ونفصل ذلك من خلال المطلبيين التاليين:

المطلب الأول

سلطات قائد الطائرة فيما يتعلق بقواعد الجو والطيران

منح القانون اليمني قائد الطائرة سلطات قانونية تتعلق بتنظيم حركة الطيران في أجواء الجمهورية اليمنية، وهذه السلطات هي:

1) تأمين الطائرة وحفظ النظام والانضباط على متنها: لقائد الطائرة في سبيل تأمين سلامة الطائرة وما تحمله من أشخاص وممتلكات وحفظ النظام والانضباط على متنها اتخاذ أي إجراءات أو تدابير لازمة، ويرجع تقدير ضرورة الإجراءات اللازمة تلك لسلطة قائد الطائرة

المادة (142) من قانون الطيران المدني اليمني.
المادة (144) من قانون الطيران المدني اليمني.
القديرية، والواضح أن القانون قد أعطى قائد الطائرة سلطات مطلقة لاتخاذ أي قرارات أو
تصريفات لازمة لتأمين سلامة الطائرة وحفظ حمولتها، حيثما تكون الطائرة بقطع النظر
كانت في حالة طيران أو رابضة في صحن المطار، ولكن القانون قد اشترط على قائد
الطائرة أثناء اتخاذ تلك الإجراءات تطبيق القواعد المعمول بها وعدم الخروج عنها(1)، ولم
يحدد القانون تلك القواعد ولكن الراجح أنها القواعد التي تضمنتها القوانين واللوائح اليمنية
النافذة أو الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها الجمهورية اليمنية.

(2) قيادة الطائرة: على الرغم من أن قائد الطائرة هو الشخص الأول المخول له قيادة وتوهجه
الطائرة كما ذكرنا، لكن القانون قد قيد سلطة قائد الطائرة تلك بضرورة مراعاة قواعد
и أنظمة الجو عند قيادته للطائرة، حيث يجب على قائد الطائرة إتباع قواعد وأنظمة الجو
وعدم مخالفتها، ومع ذلك فإن التزام قائد الطائرة بتلك القواعد ليس التزاما صرفاً، حيث
يجوز له الخروج عن قواعد وأنظمة الجو المنظمة للطيران المدني بشرطين، وهذان
الشروطان هما:
- أن يكون الخروج ضرورة حتمية لحفظ وتأمين سلامة الطائرة أو حمولتها مثل
غير مسار الطائرة عند حدوث خلل في أحد أجهزتها أو تجنبًا لظروف الطقس
سبئية وغيرها.
- إخطار سلطات الطيران المدني وإبلاغها بالإجراء الذي تم اتخاذه والأسباب
التي دعته لاتخاذ ذلك الإجراء عندما تسمح له الظروف بالإخطار(2).

ومع أن القانون قد أوجب على قائد الطائرة بصفته المسؤول المباشر عن قيادة طائرته أن يتلزم
بقواعد وأنظمة الجو(3)، وبرنامج الرحلة الساري المفعول، والتقيد بكافة تشريعات وتعليمات مراقبة

(1) المادة (121) من قانون الطيران المدني اليمني.
(2) المادة (123) من قانون الطيران المدني اليمني.
(3) المادة (122) من قانون الطيران المدني اليمني.
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

الحركة الجوية (1)، والالتزام قائد الطائرة بتلك القواعد والتعليمات بغرض الحرص على سلامة الطائرة ومن عليها، حيث قد يؤدي عدم التزام قائد الطائرة بقواعد الحركة الجوية في الجو أو حتى داخل المطارات إلى وقوع حوادث تصادم بين الطائرات (2)، وعلى الرغم من ذلك إلا أن التزام قائد الطائرة بتعليمات القواعد والتعليمات ليس مطلقاً، حيث يجوز لقائد الطائرة أن يجد عن تلك القواعد والأنظمة عند الضرورة في الأحوال التي يصبح فيها ذلك محتماً عليه الحفاظ عليها حرصاً على سلامة الطائرة وركابها وممتلكاتهم بشرط أن يخطر السلطات المحترمة متأثراً ما أمكنه فعل ذلك.

المطلب الثاني

سلطات قائد الطائرة فيما يتعلق بأمن الطيران

لقائد الطائرة سلطات قانونية على الركاب وذلك لضمان سلامة الطائرة ومن عليها، ويرفع أسس سلطات قائد الطائرة على الركاب إلى عدة مبادرات لحصها بعض فقهاء القانون الجوي في ما يلي (3): أولاً: أن هذه السلطة ناشئة عن اتفاق دستوري بين الراكب الناقل (شركة الطيران).

ثانياً: تعد هذه السلطة ضرورية جداً، وذلك لاعتبارات عملية تحتاجها ظروف الرحلة ومن متطلبات القيادة، لاسيما وأن قائد الطائرة هو المسؤول الأول عنها وعن فيها من ركابها، فلذلك لابد من خضوعهم للسلطات.

---

(1) طالب (2): د. عبد الخالق صالح عبد الله مذب。
(2) د. عبد الخالق صالح عبد الله مذب. محمد (8) السنة (2) مجلد 15 (2) يناير - يوليو 2020
(3) المادة (124) من قانون الطيران المدني اليمني.

مثلما حدت لطائرة الخطوط الجوية البشيكيرية بعد سعيمل من إقلاعها من مطار "دوموديدف" الروسيا في الأول من يوليو 2002م باتجاه مدينة "بر بشأن" الأسبانية، والتي اصطدمت مقتصرة لحص الطائرة في الأجواء الألمانية بديل طائرة أخرى من نوع بوينج تحمل بعيد (DHL) مصانعة متجهة من مطار "برينا" الإيطالي إلى "روامنس" فتحت وان أضرر الطائرات، وبمجرد راحب وناطقم الطائرات البالغ 71 شخصاً، وما حدث في مارس 2019م بمطار "كوهين" بولاية "زيرفيت" الأمريكية كه اصطدمت كه طائرات من نوع "تي 28، وسببت إصابة 152 شخصاً مما أدى إلى احترق إحدى الطائرتين وإصابة شخصين توابين أحدهما في ذلك الحادث ونقل الآخر إلى المستشفى، وما حدث في 20 يوليو 2019م في مطار "غانغ" الدولي بولاية "نيسي" الأمريكية حيث اصطدمت كه طائرات تابعتان لشركة "سوات" بروست إيرلادن، مما أدى إلى وقود أضرار في الطائرتين. وما حدث بتاريخ 16 أغسطس 2019م في مطار "اللندن" بمدينة "جدة" حيث وقع احتكاك بين النجاح الأسترلطي طائرة تابعة لطائرة الخطوط الجوية البريطانية مع طرف النجاح الأيمن لطائرة الخطوط الجوية الإثيوبيونية مما أدى إلى وقود أضرار بالطائرتين.

(1) د. عبد الخالق صالح عبد الله مذب. محمد (8) السنة (2) مجلد 15 (2) يناير - يوليو 2020

المادة (124) من قانون الطيران المدني اليمني.

مثلما حدت لطائرة الخطوط الجوية البشيكيرية بعد سعيمل من إقلاعها من مطار "دوموديدف" الروسيا في الأول من يوليو 2002م باتجاه مدينة "بر بشأن" الأسبانية، والتي اصطدمت مقتصرة لحص الطائرة في الأجواء الألمانية بديل طائرة أخرى من نوع بوينج تحمل بعيد (DHL) مصانعة متجهة من مطار "برينا" الإيطالي إلى "روامنس" فتحت وان أضرر الطائرات، وبمجرد راحب وناطقم الطائرات البالغ 71 شخصاً، وما حدث في مارس 2019م بمطار "كوهين" بولاية "زيرفيت" الأمريكية كه اصطدمت كه طائرات من نوع "تي 28، وسببت إصابة 152 شخصاً مما أدى إلى احترق إحدى الطائرتين وإصابة شخصين توابين أحدهما في ذلك الحادث ونقل الآخر إلى المستشفى، وما حدث في 20 يوليو 2019م في مطار "غانغ" الدولي بولاية "نيسي" الأمريكية حيث اصطدمت كه طائرات تابعتان لشركة "سوات" بروست إيرلادن، مما أدى إلى وقود أضرار في الطائرتين. وما حدث بتاريخ 16 أغسطس 2019م في مطار "اللندن" بمدينة "جدة" حيث وقع احتكاك بين النجاح الأسترلطي طائرة تابعة لطائرة الخطوط الجوية البريطانية مع طرف النجاح الأيمن لطائرة الخطوط الجوية الإثيوبيونية مما أدى إلى وقود أضرار بالطائرتين.

(1) د. عبد الخالق صالح عبد الله مذب. محمد (8) السنة (2) مجلد 15 (2) يناير - يوليو 2020

المادة (124) من قانون الطيران المدني اليمني.

مثلما حدت لطائرة الخطوط الجوية البشيكيرية بعد سعيمل من إقلاعها من مطار "دوموديدف" الروسيا في الأول من يوليو 2002م باتجاه مدينة "بر بشأن" الأسبانية، والتي اصطدمت مقتصرة Lحص الطائرة في الأجواء الألمانية بديل طائرة أخرى من نوع بوينج تحمل بعيد (DHL) مصانعة Mتجهة من مطار "برينا" الإيطالي إلى "روامنس" Fتحت وان Aضرر الطائرات، وبMجرد MراحB وناطقم الطائرات البالغ 71 شخصاً، وما حدث في Mارس 2019م بمطار "كوهين" بولاية "زيرفيت" الأمريكية حيث اصطدمت كه طائرات من نوع "تي 28، وسببت إصابة 152 شخصاً مما أدى إلى احترق إحدى الطائرتين وإصابة شخصين Tوابين أحدهما في ذلك الحادث Wنقل الآخر إلى المستشفى، وما حدث في 20 يوليو 2019M في Mطار "غانغ" الدولي Bولاية "نيسي" الأمريكية حيث اصطدمت كه طائرات تابعتان L شركة "سوات" بروست إيرلادن، مما Aدى إلى وقود Aضرار في الطائرتين. وما حدث Bتاريخ 16 أغسطس 2019M في Mطار "اللندن" بمدينة "جدة" حيث وقع احتكاك بين النجاح الأسترلطي طائرة Tابعة Lطائرة الخطوط الجوية البريطانية مع طرف النجاح الأيمن Lطائرة الخطوط الجوية الإثيوبيونية مما Aدى إلى وقود Aضرار بالطائرتين.
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

ثالثًا: إن قائد الطائرة يمارس هذه السلطات ليس لمصلحته أو لمصلحة الناقل فقط، بل وفق ثلاث مصالح: للمصلحة العامة والمصلحة الركاب والمصلحة الناقل.

و قد منح القانون اليمني قائد الطائرة سلطات قانونية فيما يتعلق بأمن وسلامة الطيران، ومن أهم تلك السلطات ما يلي:

1) اتخاذ التدابير الوقائية ضد الركاب وتقيد حريرتهم: حيث نص القانون اليمني وفق تعديل قانون 2009م في المادة (253) على أنه: (يجوز لقائد الطائرة إذا تبين له أن شخصًا قد ارتكب على متن الطائرة إحدى الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون أو في الاتفاقيات الدولية المصدق عليها أو المنضمة إليها الجمهورية أو شرع في ارتكاب أي فعل قد تعرض سلامة الطائرة للخطر أن يتخذ ضده ما يراه من تدابير ضرورية ووقائية أو القبض عليه، ويجوز له أن يأمر باقى أعضاء الطاقم أو أن يأتين لهم بمعاونته في ذلك، كما يجوز له أن يطلب تلك المعاونة من الركاب أو يأتين لهم بها، إلا أن لا يجوز له إجبارهم على ذلك).

ومن النص السابق نجد أن القانون اليمني قد أجاز لقائد الطائرة إذا (تبين) له أن شخصًا قد ارتكب على متن الطائرة إحدى الجرائم المنصوص عليها في قانون الطيران المدني أو في الاتفاقيات الدولية المصدق عليها أو المنضمة إليها الجمهورية أو شرع في ارتكاب أي فعل قد تعرض سلامة الطائرة للخطر أن يتخذ ضده ما يراه من تدابير ضرورية ووقائية أو يلغي القبض عليه ويقيد حريرته، فعين عليه حارساً أو يقيده بقيد حديدي أو يقيد حريرته داخل الطائرة أو أي تدابير أخرى يراه ضرورية تجاه ذلك الشخص، كما يجوز لقائد الطائرة في سبيل تنفيذ تلك الإجراءات أن يستعين بهم يراه مناسبًا لمساعدته من طاقم الطائرة فيعطي الأمين لم يبادر في تقديم المساعدة من طاقم الطائرة، أو يأمر أحد أو بعض أعضاء الطاقم بمساعدته أو تنفيذ أوامره ضد ذلك الشخص، كما يجوز له...
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

أيضًا أن يطلب تلك المساعدة من الركاب أو أن يأخذن لهم بها، غير أنه لا يجوز له إعطاء الأوامر لإجبار الركاب على مساعدته كما هو الحال مع طاقم الطائرة.

غير أنه يمكن ملاحظة أن القانون اليمني لم يوفق في تعديله للنص السابق من الجوانب التالية:

- أن النص السابق أصبح نص المادة (253) بعد تعديلها وفق أحكام القانون رقم (21) لسنة 2009م الخاص بتعديل القانون رقم (12) لسنة 1993م بشأن قانون الطيران المدني، والذي كانت تتضمن هذه المادة قبل تعديلها على أنه: (يجوز لقائد الطائرة، إذا اعتقد لأسباب معقولة أن شخصًا قد ارتكب أو شرع في ارتكاب إجرام المنسوخ عليها في القوانين الوطنية النافذة أو في الاتفاقيات الدولية المصدق عليها أو المنضمة إليها الجمهورية، أو أي فعل قد يعرض سلامة الطائرة للخطر، أن يتخذ تجاه هذا الشخص ما يراه من تدابير ضرورية ووقائية أو القبض عليه، ويجوز له أن يأمر باقي أعضاء الطاقم أو أن يأخذن لهم بمعاونته في ذلك، كما يجوز له أن يطلب تلك المعونة من الركاب أو يأخذن للمهم بها، إلا أنه لا يجوز له إجبارهم على ذلك، والمقارنة بين النصين السابقين يجد أن القانون اليمني قد ضيق من سلطات قائد الطائرة في قانون (2009) حيث كان قانون (1993) يجوز لقائد الطائرة اتخاذ الإجراءات المسموح به باتخاذها لمجرد اعتقاده وفق أسباب معقولة وفقًا لتقديره أن شخصًا قد ارتكب أو شرع في ارتكاب جريمة على متن الطائرة، ف기에 تعديل القانون بتطبيقه سلطات قائد الطائرة حيث لا يجوز له اتخاذ أي إجراءات أو تدابير تجاه الشخص الذي ارتكب أو شرع في ارتكاب الجريمة على متن الطائرة إلا إذا (تين) له فعلاً أن الشخص قد ارتكب أو شرع في ارتكاب الجريمة وليس لمجرد الاعتقاد، والقانون اليمني لم يوفق هنا من الناحيتين هما: الناحية الأولى: أن تعديل المادة قد خالف أحكام اتفاقيات طوكيو 1963م والتي تعتبر أحكامها ملزمة للجمهورية اليمنية كما ذكرنا، حيث أن الاتفاقية تنص في مادتها السادسة على أنه: (يجوز لقائد الطائرة إذا اعتقد استنادًا لأسباب معقولة أن أي

(1) المادة (253) من قانون الطيران المدني اليمني.
الشخص قد ارتكب أو شرع في ارتكاب أحد الجرائم أو الأفعال المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة الأولى (1) على متن الطائرة أن يتخذ تجاه هذا الشخص التدابير المعقدة) وفي الوقت الذي نجد فيه أن الاتفاقية قد وصعت من حيث الأصل من صلاحيات قائد الطائرة فضلاً عن السعي الدؤوب لمحاولة تدويلها من قبل الأمم المتحدة لتعزز من إجراءات قمع الأفعال غير القانونية على الطائرة وفق بروتوكول مونتريال 2014م والذي لا زالت أحكامه قيد المناقشة في دورات الأمم المتحدة المتعاقبة حتى عالينا هذا، وفي الوقت الذي رأينا فيما ذكر من تقارير الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الآيات) أن نسبة الأفعال غير القانونية التي تصدر من الركاب على متن الطائرة في تزايد مستمر، حيث في الوقت نفسه نجد أن تعديل القانون اليمني قد نحن منحى معياراً، فضلاً من سلطات قائد الطائرة باشتراط عدم جواز اتخاذ قائد الطائرة أي إجراءات أو تدابير لمجرد الاعتقاد فقط بشروط لمنح قائد الطائرة تلك السلطات أن (يتيين) قائد الطائرة أن شخصاً قد ارتكب أو شرع في ارتكاب جريمة وليس مجرد اعتقاده فقط، والذي يتعارض ذلك حتى مع طبيعة عمل قائد الطائرة التي تتركز في الدرجة الأولى على قيادة الطائرة ودعم مغادرة كابينة القيادة واعتماد ما تكون إليه طاقم القيادة المراقب من معلومات عن ارتكاب أو الشروع في ارتكاب جريمة، حيث أن أشترط القانون اليمني على قائد الطائرة أن يتيين من تلك الوقائع يشكل صعوبة على قائد الطائرة ويضيف أعباء أخرى يتحملها قائد الطائرة كي (يتيين) من واقعة الجريمة أو الفعل الذي ارتكبه الركاب حيث لا نرى في تشدید القانون على ذلك أي مطلب قانوني أو أمني يتعلق بأمن البلاد أو سيادة الدولة أو اختصاصات أجهزتها المختلفة.
- أن النص السابق قد ضيق من وصف الجريمة نفسها حيث كان النص قبل التعديل يجهز اتخاذ إجراءات معينة في مواجهة الشخص الذي ارتكب أو شرع في ارتكاب أي فعل مجرم

---
1. نص الفقرة الأولى من المادة الأولى من الاتفاقية على أنه: (تطبيق هذه الاتفاقية على:)

- الجرائم وفقاً لأحكام القوانين الجزائية، ب - الأفعال التي تعد جرائم أو لا تعد معتدلاً والتي من شأنها أن تعرض أو يحتل أن تعرض للخطر سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة فيها أو تعرض للخطر حس النوم والانضاج على متنها.

مجلة جامعة الناصر 76 السنة (8) العدد (15) المجلد (3) يناير- يونيو 2020
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

بموجب أي قانون وطني نافذ، (مثل قانون الجرائم والعقوبات وقانون مكافحة الإرهاب...)

وحيرة (فجاء التعديل ليحصر وصف الجريمة على الفعل الذي يشكل جريمة بموجب أحكام

قانون الطيران المدني فقط دون بقية القوانين الوطنية النافذة، وذلك يتعارض مع الاتجاهات

الحديثة الداعية للتوسع في منح السلطات لقائد الطائرة مثل ما ذكرته لجنة منظمة الطيران

المدني الدولي (الإيكاو) الفرعية الخاصة عند اجتماعها في مونتريال بتاريخ 22-25 يناير

2012م، بعرض تعديل اتفاقية طوكيو 1963م لتتضمن وصفاً أوجَّح للجريمة لتشمل حتى

التدخين في دورات مياه الطائرة، وتوصي نطاق الاختصاص القضائي ليشمل دولة جنسية

مرتكب الجريمة ودولة التشغيل وغيرها، هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن التعديل

المذكور يتعارض مع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الخصوص حيث وسعت من وصف

الجريمة لتشمل أي فعل يشكل جريمة، مثل: اتفاقية لاهي 1970م الخاصة بجمع الأفعال

غير المشروعة للاستيلاء على الطائرات^(1)^، والتي ذكرت في مادتها الأولى أن: (يعد

مرتكبا لجريمة أي شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران يقوم على نحو غير

مشروع، بالقوة أو بالتهديد بها، أو بأي شكل آخر من أشكال الإرهاب والإستيلاء على تلك

الطائرة، أو ممارسة السيطرة عليها، أو (بحاول) ارتكاب أي من تلك الأفعال)، وإتفاقية

مونتريال 1971م والمتعلقة بجمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران

المدني^(2)^، والتي نصت هذه الاتفاقية في مادتها الأولى على أنه:

(يعتبر الشخص مرتكبا لجريمة إذا هو بشكل غير مشروع ومتمداً:

---


سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها:

أ. قام بعمل عدواني ضد شخص ما على متن طائرة في حالة طيران إذا كان عمله ذلك يتضمن احتمال تعرض سلامة الطائرة للخطر، أو:

ب. قام بدمج طائرة في الخدمة أو سبب لها ضرراً أدى إلى تعطيلها عن الطيران أو تضمن احتمال تعرض سلامتها للخطر أين رحلتها، أو:

ج. قام بوضع أو تسبب في وضع - بآية طريقة كانت - أي أداة أو مادة من شأنها أن تؤدي إلى تدمير الطائرة أو تسبب بها خلاءً بعطلها عن الطيران أو يحدث بها ضرراً قد يؤدي إلى تعرض سلامتها للخطر وهي في حالة طيران. أو:

د. دمر أو أفسد تجهيزات الملاحة الجوية أو تدخل في سير تشغيلها، إذا احتمل في مثل هذه الأعمال تعرض سلامة الطائرة للخطر وهي في حالة طيران، أو:

ه. قام بالإخلال بمعلومات يعرف أنها مزيفة وبذلك يعرض سلامة الطائرة للخطر وهي في حالة طيران. أو:

و. حاول ارتكاب أي من الأعمال المذكورة في الفقرات (أ——ه). أو:

ز. شارك في أي من الأعمال المذكورة في الفقرات (أ——ه)، أو:

(2) الاستمرار في تقييد الحرية: وتعد هذه السلطة ممثلاً لسلطة قائد الطائرة المذكورة في البند السابق، ولقائد الطائرة وفق هذه السلطة أن يستمر في تقييد حرية الشخص الذي ارتكب أو شرع أو حاول أو شارك في ارتكاب جريمة على النحو المنقول سابقاً حتى تهبط الطائرة في أقرب نقطة رسو جوي، ومن ثم يتوجب على قائد الطائرة أن يسلم الشخص إلى السلطات المختصة في الدولة التي هبطت الطائرة فيها، غير أن القانون اليمني قد أورد بعض الاستثناءات التي بجوز معها لقائد الطائرة الاستمرار في تقييد حرية الشخص الذي قيدت حرية وفقاً لأحكام المادة (253) السابق تفصيلها، وقد حصر القانون هذه الاستثناءات في المادة (245) من تعديل قانون الطيران المدني نوردها تبعاً فيما يلي:

أ. إذا كانت النقطة التي هبطت فيها الطائرة واقعة في إقليم دولة (غير متعاقدة) ورفضت سلطات هذه الدولة السماح بإلزالة ذلك الشخص.
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

ومن ذلك فإن على قائد الطائرة أن يسلم الشخص الذي قيد حريته على متن الطائرة إلى السلطات المختصة لدولة الهبوط عند هبوط الطائرة في أقرب نقطة رسم جوي، ولكن القانون قد اشترط لتسليم الشخص لتلك الدولة شرطين: الأول: موافقة دولة الهبوط على تسلم الشخص، والثاني: أن تكون دولة الهبوط من الدول المعززة، إلا أنه نلاحظ عدم منطقية الشرط الثاني، بسبب أن القانون اليمني اشترط لتسليم الشخص للدولة أن تكون متعاقدة، حيث لا يجوز تسليم الشخص لدولة غير متعاقدة تبعًا لنص القانون، ومعنى ذلك عدم جواز تسليم قائد الطائرة الشخص الذي قيد حريته إلى دولة ليست طرفًا في العقد أو الاتفاقية، في حين أن القانون نفسه لم يوضح ما الاتفاقية التي يقصد أن تكون دولة الهبوط طرفًا فيها، خاصة مع تعدد الاتفاقات المنظمة للطيران المدني بنوعيها العامة والخاصة وعمل المشرعين اليمني لم ينتبه لتوضيح هذا الشرط عند إدراج نص المادة (7/1/1) من اتفاقية طوكيو 1963م والتي تنص على أنه: (1- توقف تداول القسر ضد أي شخص احتذته بحقه وفقًا للمادة السادسة فيما بعد أية نقطة تهبط فيها الطائرة إلا في الأحوال الآتية: أ. إذا وقعت هذه النقطة في أراضي دولة غير متعاقدة ورفضت سلطاتها السماح بإلقاء الشخص المذكور) حيث تم نقل النص حرفيًا وإدراجه ضمن أحكام قانون الطيران المدني دونما حتى مراجعة صياغته.
ب. إذا كانت إجراءات تقييد حرية ذلك الشخص قد اتخذت على متن الطائرة بسوء نية بغرض تمكين تسليمه للسلطات المختصة في الدولة التي هبطت فيها الطائرة وليس بقصد الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها أو سلامة ركابها وممتلكاتهم، بحيث منع القانون اليمني واتفاقية طوكيو 1963م على قائد الطائرة أن يقيد حرية أحد الركاب بغرض تسليمه للسلطات الدولة التي ستهبط عليها الطائرة، غير أننا نلاحظ على القانون اليمني بهذا الخصوص ملاحظتين وهما:

الأولى: أن القانون اليمني قد عدل الفقرة الثانية من المادة (254) المذكورة فأصبحت بعد التعديل تنص على أنه: (يحظر اتخاذ إجراءات تقييد الحرية إذا كان الغرض منها تمكين سلطات دولة أجنبية من القبض على أنه...) 

المادة (254/1/1, 2/254, 2/254, 1/1) من قانون الطيران المدني اليمني، وال المادة (7/1/1) من اتفاقية طوكيو 1963م.

(1)
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

على ذلك الشخص، والتي كانت تلك الفقرة تستحق قبول التدقيق على أنه: (على قائد الطائرة أن يقوم بأسرع وقت ممكن بإخطار سلطات الدولة التي ستستقبل الطائرة في إقليمها وبها شخص مقبوض عليه، طبقاً لأحكام المادة (253) يوجد هذا الشخص على الطائرة، وأسباب القبض عليه، على أن يكون هذا الإخطار قبل هبوط الطائرة كما أمكن ذلك) في حين أن ذلك التدقيق أصبح من قبل التكرار غير المجدي لنص المادة نفسها في فقرتها الأولى والتي نصت على عدم اتخاذ إجراءات تقيد الحرية إذا كان الغرض منها تمكين سلطات دولة أجنبية من القبض على ذلك الشخص، حيث أصبحت المادة (254) تحتوي على نصين ينظمان نفس الواقعة في فقرتين مختلفتين.

الثانية: أن عنوان المادة (254) هو "الأستمرار في تقيد الحرية ووجود الإخطار" وقد نظمت فقرتها الأولى أحكام استمرار قائد الطائرة بعد هبوطها في تقيد حرية الشخص الذي قيدته حرية على متن الطائرة، فيما كانت الفقرة الثانية قبل تطبيق القانون تتضمن حكم إخطار قائد الطائرة سلطات الدولة التي تستقبل الطائرة في إقليمها يوجد الشخص على متن الطائرة وأسباب القبض عليه، حيث كانت تنص تلك الفقرة كما ذكرنا على أنه: (على قائد الطائرة أن يقوم بأسرع وقت ممكن بإخطار سلطات الدولة التي تستقبل الطائرة في إقليمها وبها شخص مقبوض عليه، طبقاً لأحكام المادة (253) يوجد هذا الشخص على الطائرة، وأسباب القبض عليه، على أن يكون هذا الإخطار قبل هبوط الطائرة كما أمكن ذلك) حيث جاء قانون 2009م. فحذف هذه الفقرة وأبقى على عنوانها في عنوان المادة (254)، ولا يرى مبرر لحذف تلك الفقرة نظراً لأهميتها من جهة، ومخالفته القانون في حذفها لالفائقة طروطي (1963م) التي توجب على قائد الطائرة القيام بعملية الإخطار على نحو ما سبق قبل هبوط الطائرة كما أمكن ذلك من جهة أخرى.

ج. في حالة هبوط الطائرة هبوطاً اضطرارياً في تلك النقطة، ولم يتمكن قائد الطائرة من تسليم ذلك الشخص للسلطات المختصة، كان يحدث حريق في أحد محركات الطائرة أو عطل في أحد أجهزتها الملاحية يستدعى الهبوط بالطائرة اضطرارياً في نقطة توقف غير مقصودة لمعالجة الخلل أو إصلاح العطل، ففي هذه الحالة يجوز لقائد
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

الطائرة الاحتفاظ بالشخص الذي قيدت حريته وعدم تسليمه لسلطات الدولة التي حبطت الطائرة اضطرارياً في قلبيها.

د. في حالة موافقة الشخص المذكور على استمرار طيرانه مقبوضاً عليه، حيث يجوز لقائد الطائرة عدم تسليم الشخص الذي قيد حريته على متن الطائرة لسلطات الدولة التي هبطت في إقليمها الطائرة إذا رغب قائد الطائرة في عدم تسليمه ووافق الشخص المذكور على مواصلة رحلته مقبوضاً عليه.

3) حرمان الركاب من السفر: حيث أجازت كل من المادة الثامنة من اتفاقية طوكيو 1963م والمادة (255) من قانون الطيران المدني لقائد الطائرة إنزال أي شخص على متنها في إقليم أي دولة تهبط فيها الطائرة، وذلك إذا ما ثبت لدى قائد الطائرة استناداً إلى أسباب معقولة أنه قد ارتكب أو شرع في ارتكاب أي من الجرائم أو الأفعال المحظورة وفقاً لما سبق تفصيله، أو ارتكب أو شرع في ارتكاب أي فعل قد يعرض سلامة الطائرة للخطر بشرط إخطار الدولة التي تم أو سيتم فيها إنزال الركاب وتقدير تقرير إلى سلطات تلك الدولة مع بيان حقائق ووقائع وأسباب تلك الحرمان، كما أن القانون اليمني قد أضاف شرطاً آخرًا مفاده أن تكون عملية إنزال الركاب من الطائرة ضرورية لحفظ سلامة الطائرة أو لتوجيه تهمة بإحدى الجرائم أو الأفعال التي سبق تفصيلها أعلاه.

المقدمة:

النتائج:

خلصت الدراسة السابقة إلى بعض النتائج نورد أهم تلك النتائج فيما يلي:

- ازدادت مؤخراً الجرائم والأفعال غير القانونية التي يرتبط بها المسافرون على متن الطائرات ضد طاقم الطائرة أو الركاب.
- غالب تلك الجرائم تظل بدون عقاب رادع لمرتكبيها بسبب القصور الموجود في التشريعات الدولية والقانونية الوطنية.

81 السنة (8) العدد (15) المجلد (2) ـ يناير- يونيو 2020
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

- ترميم الاتجاهات الحديثة إلى توسيع سلطات قائد الطائرة للمساعدة في مكافحة الجرائم والأعمال غير القانونية التي تقع على متن الطائرات.

- على عكس الاتجاهات السابقة، وفي الوقت الذي يفترض أن القانون اليمني يتواكب مع التوسيع جاء تعديل قانون الطيران المدني اليمني بالقانون رقم (21) لسنة 2009م ليضيق من سلطات قائد الطائرة.

التوصيات:

وفي نهاية هذه الدراسة نوصي المشروع اليمني بمراجعة أحكام قانون الطيران المدني وعلى الأخص ما تضمنه هذه الدراسة مثل:

- تحديد الفترة الزمنية التي تعتبر فيها الطائرة في حالة طائرة لمنع التعارض وفق ما جاءت به اتفاقية طوكيو 1963م والتي اعتمدت فترة طيران (عامة) وفترة طيران (خاصة) تنطبق عند إعمال سلطات قائد الطائرة، حيث اعتمد القانون اليمني فترة طيران واحدة وهي (العامة).

- نوصي حكومة الجمهورية اليمنية بسرعة الانضمام إلى بروتوكول بكن التكتملي 2010م، وتعديل أحكام قانون الطيران المدني ليتوافق مع الاتجاهات الحديثة فيما يتعلق بسلطات قائد الطائرة والاختصاص القضائي التي تضمنها البروتوكول.

- مراجعة وتعديل أحكام المادتين (253) و (254) من قانون الطيران المدني لتوافق أحكامهما مع اتفاقية طوكيو 1963م بحسب ما تضمنه التفصيل في هذه الدراسة.
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

قائمة المراجع:

أولاً: كتب القانون:

1. د. عبد الله محمد عبد الله، القانون الجوي-الأفكار والقواعد الأساسية وعقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع-الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2016م.
2. د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمّان، الأردن، 1998م.
4. د. معين الفقيه، مذكرة القانون الجوي، غير منشور، الرياض، 1433هـ.

ثانياً: القوانين الوطنية:

5. القانون رقم (12) لسنة 1993م بشأن قانون الطيران المدني اليمني والمعدل بقانون رقم (21) لسنة 2009م.

ثالثاً: اتفاقيات دولية:

7. اتفاقية طوكيو المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة 1963م.
8. اتفاقية شيكاغو 1944 م الخاصة بالطيران المدني الدولي.
9. بروتوكول بكيه التكثيلي لاتفاقية لاهاي المتعلقة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات 2010م.
11. اتفاقية مونتريال 1971م المتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني.
سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

د. عبد الخالق صالح عبد الله معزب

جامعة الناصر
AL-NASSER UNIVERSITY