

سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها في القانون اليمني والاتفاقيات الدولية

الأستاذ. الدكتور/ عبد الخالق صالح عبد الله معزب

نائب عميد كلية الشريعة والقانون

أستاذ القانون التجاري والبحري والجوي - جامعة صنعاء

مجلة
الجدول الفتاوى

ملخص:

يعد 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 العالية داخل الطائرات من أهم متطلبات استمرار الاستثمار في مجال النقل الجوي، وقد منحت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية على حد سواء قائد الطائرة سلطات واسعة لاتخاذ ما يراه من تدابير وقائية للحفاظ على سلامة الطائرة وركابها، وله في سبيل ذلك اتخاذ الإجراءات الضرورية لإعادة النظام للطائرة إن اختل النظام على متنها أو اعتقد قائد الطائرة أنه سيختل، ومع ذلك فإن الواقع العملي يشير إلى أن أحكام تلك التشريعات لم تعد رادعة للحد من الجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة والتي تهدد سلامة الطائرة ومن عليها أو تخل بحسن النظام فيها، فقد ذكر الاتحاد الدولي للنقل الجوي (آياتا) أنه ما بين عامي ٢٠٠٧ و٢٠١٦م تم تسجيل (٨٥٠٠٠) حادثة من المسافرين غير المنضبطين، تشمل هذه الحوادث العنف ضد طاقم الطائرة والعنف ضد المسافرين، والتحرشات الجنسية وغيرها من السلوكيات غير الانضباطية على متن الطائرات، والتي كان من شأن تلك الأفعال والسلوكيات أن تسببت بتهديد سلامة الركاب أو تعطيلهم وتأخيرهم، كما ذكر أيضاً أن غالب تلك الجرائم تظل بدون عقاب بسبب القصور الموجود في التشريعات والقوانين الحالية وسوف نناقش ذلك من خلال دراستنا هذه.

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 ٢٠٠٧ the International Air Transport Association (IATA) reported that between incidents of passengers These incidents ٨٥٠٠٠ there were about ٢٠١٦, and 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.

مقدمة

يصنف الطيران المدني على أنه نشاط تجاري ورافد 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 الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية التي تسهم فيها الدول ومؤسسات الطيران المدني المختلفة، فبعض الاتفاقيات تنظم أحكام الطيران المدني العامة مثل: تسجيل وجنسية الطائرات ومن أشهر تلك الاتفاقيات اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م واتفاقية طوكيو ١٩٦٣م، وبعضها ينظم أحكاماً خاصة كتلك المتعلقة بأحكام عقد النقل الجوي الدولي مثل اتفاقية وارسو ١٩٢٩م الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وتعديلاتها المختلفة.

ومن الأحكام العامة التي نظمتها الاتفاقيات الدولية موضوع سلطات قائد الطائرة، حيث أن اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م^(١) المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات قد منحت قائد الطائرة سلطات واسعة في اتخاذ الإجراءات الضرورية لإعادة النظام للطائرة إن اختل النظام على متنها أو اعتقد قائد الطائرة أنه سيختل، ووضعت أيضاً قيوداً معينة على قائد الطائرة لاتخاذ تلك الإجراءات - والتي سنتعرض 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 ترتكب على متن الطائرة والتي تهدد سلامة الطائرة ومن عليها أو تخل بحسن النظام فيها، فقد ذكر الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا)^(٢) أنه ما بين عامي ٢٠٠٧ و٢٠١٦م تم تسجيل (٨٥٠٠٠) حادثة من المسافرين غير المنضبطين، تشمل هذه الحوادث العنف ضد طاقم الطائرة (Crew) والعنف ضد المسافرين (Passengers)، والتحرشات الجنسية وغيرها من السلوكيات غير الانضباطية على متن الطائرات، والتي كان من شأن تلك الأفعال والسلوكيات أن

(١) وقعت هذه الاتفاقية في مدينة طوكيو اليابانية في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م، ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ ٤ ديسمبر ١٩٦٩م، وقد بلغ عدد الدول الأعضاء فيها ١٨٦ دولة، وقد أصبحت الجمهورية اليمنية عضواً في هذه الاتفاقية بعد إيداعها وثائق التصديق في ٢٥ سبتمبر ١٩٨٦م.

(٢) الاتحاد الدولي للنقل الجوي (International Air Transport Association) أو ما يطلق عليه اختصاراً (IATA) (أياتا) هو عبارة عن منظمة تجارية دولية تضم ٢٩٠ شركة نقل جوي تجاري من مختلف الدول، التي تمثل أكثر من ٨٠٪ من الناقلين الجويين التجاريين في العالم، وتسهم هذه المؤسسة بوضع سياسات الطيران التجاري وشروط وقيود تسيير الرحلات الجوية الدولية بين مختلف دول العالم، كما تسهم بإجراء الدراسات والإحصاءات المتعلقة بقضايا الطيران التجاري.

تسببت بتهديد سلامة الركاب أو تعطيلهم وتأخيرهم، كما ذكر أيضاً أن غالب تلك الجرائم تظل بدون عقاب بسبب القصور الموجود في التشريعات والقوانين الحالية، حيث تم تسجيل ٦٣٪ تقريباً منها خلال العامين الأخيرين للمسح (٢٠١٥، ٢٠١٦م).

ومن ذلك جاءت الأهمية للكتابة في هذا الموضوع وتناول مختلف جوانبه المتعلقة بمهام قائد الطائرة لحفظ الطائرة وأمنها وسلامتها سواء في القانون اليمني أو الاتفاقيات الدولية المتعلقة بموضوع قائد الطائرة وسلطاته، وعليه فقد قسمنا هذه الدراسة إلى مبحثين، نتناول في المبحث الأول مفهوم قائد الطائرة وأحكام تعيينه، ونخصص 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 وأحكام تعيينه

المطلب الأول مفهوم قائد الطائرة (Pilot)

قائد الطائرة هو الشخص المسؤول عن قيادة الطائرة وحفظ السلامة على متنها، وهو المسؤول الأول أيضاً عن بقية الأفراد العاملين في الطائرة، ويصبح الشخص قائداً للطائرة بعد اجتيازه لامتحانات الدرجة الجامعية التخصصية في مجال الطيران وتحقيق ساعات معينة من الطيران الفعلي، والتي تحدد عدد تلك الساعات - عادة - معاهد ومؤسسات تعليم الطيران المتخصصة^(١)، وبعد حصوله أيضاً على الرخص والشهادات اللازمة لقيادة الطائرة.

وللطائرة هيئة قيادة يتم تعيينها من قبل مجهزة الطائرة أو مستغلها أو مستأجرها بحسب الحال، وعلى رأس تلك الهيئة - كما ذكرنا - يكون قائد الطائرة، ومن ذلك عرفت

(١) من المعاهد والمؤسسات العالمية المتخصصة بتعليم الطيران: أكاديمية أكسفورد للطيران، مجموعة أجنحة سي تي سي البريطانية، أكاديمية سلامة الطيران الأمريكية، أكاديمية سنغافورة للطيران، غلوبال اليونانية للطيران، مجموعة سكاى ورلد الفلبينية للطيران، وفي الوطن العربي أكاديمية الطيران الملكية الأردنية، وأكاديمية الشرق الأوسط للطيران في عمان، أكاديمية الإمارات لتدريب الطيارين، وأكاديميتنا آيتس والمصرية المصريتان لتعليم الطيران.

القوانين المختلفة - ومنها القانون اليمني - قائد الطائرة على أنه: (الطيار المسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران)^(١).

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

ويعد قائد الطائرة رئيس طاقم الطائرة الذي يتكون وفق أحكام القانون اليمني من أعضاء مكلفين من قبل المستثمر للقيام بواجبات داخل الطائرة أثناء فترة الطيران^(٢)، 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^(٣)، وقد درجت شركات النقل الجوي على تعيين أكثر من طيار لقيادة الطائرة خاصة في الرحلات الطويلة أو الطائرات الضخمة التي تنقل مئات المسافرين في الرحلة الواحدة، حيث لا يمكن أن تكون قيادة الطائرات الحديثة مقتصرة على طيار واحد، وإنما تستوجب عدداً من الأشخاص يعتمد تحديد عددهم على عدة عوامل، مثل: نوع الطائرة وطرزها والمسافة التي ستقطعها الطائرة^(٤)، ولكن الغالب في الواقع العملي أن يعين مستثمر 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 يمنعه من مباشرة وظائفه، وفقاً للنظام المقرر في قائمة الطاقم، ومن حيث المبدأ يتولى القيادة الطيار الذي يظهر اسمه في القائمة بعد القائد مباشرة.

وقد جعل القانون اليمني وفقاً للتعريف السابق مسؤولية قائد الطائرة عن تشغيل

(١) المادة (١٧ / ١) من القانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٣م بشأن قانون الطيران المدني اليمني والمعدل بقانون رقم (٢١) لسنة ٢٠٠٩م.

(٢) المادة (١٩ / ١) من القانون السابق.

(٣) المادة (١٨ / ١) من القانون السابق.

(٤) د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ١٩٩٨م، ص ٤٣.

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 بفعل قوتها الذاتية لغرض الإقلاع حتى لحظة توقفها عن الحركة بعد انتهاء طيرانها^(١).

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

- حدد القانون اليمني فترة الطيران بالوقت الكلي الواقع بين اللحظة التي تبدأ فيها الطائرة حركتها بفعل قوتها الذاتية الناتجة عن دوران محركاتها لغرض الإقلاع حتى لحظة توقفها عن الحركة بعد انتهاء طيرانها، وبتطبيق النص السابق فإن قائد الطائرة لا يكون مسؤولاً عن تشغيل الطائرة وسلامتها خارج تلك الفترة؛ مثل حركة الطائرة داخل صحن المطار لغرض غير الإقلاع، كأن تنتقل الطائرة من مدرج لآخر لغرض تهيئة المدرج لطائرة أخرى أو لغرض الصيانة أو التزويد بالوقود أو لصعود الركاب، أو شحن البضائع أو تشغيل محركات الطائرة قبل بدء حركتها لغرض الإقلاع بوقت كافٍ للتأكد من سلامة المحركات وسلامة أجهزة الاتصالات والملاحة في الطائرة قبل أن يسمح للركاب بالصعود إلى متن الطائرة، كما أنه قد يتم شحن الطائرة وإغلاق الأبواب استعداداً للإقلاع وتبدأ الطائرة حركتها على المدرج ولكن ليس بفعل قوتها الذاتية الناتجة عن محركاتها، بل عن طريق قطرها بعربة مخصصة داخل صحن المطار لهذا الشأن، وبالتالي فإن النص على حصر بداية فترة الطيران على بدء حركة الطائرة بفعل قوتها الذاتية لغرض الإقلاع يخرج وصف قائد الطائرة عن صفة الطيار المسؤول عن الطائرة في جميع الحالات السابقة والتي 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 ١٩٦٣م المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات، والتي تُعتبر أحكام تلك الاتفاقية ملزمة للجمهورية اليمنية منذ تاريخ انضمام الجمهورية إليها في السادس والعشرين من شهر سبتمبر عام ١٩٨٦م، حيث جاءت الاتفاقية بفترتي طيران، نوضحهما كما يأتي:

(١) د. حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي - الأفكار والقواعد الأساسية وعقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع - الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ٢٠١٦م، ص ٧٠.

الفترة الأولى: نستطيع القول بأنها (فترة طيران عامة) يؤخذ بها عند تطبيق كافة أحكام الاتفاقية فيما عدا ما يتعلق بسلطات قائد الطائرة، وهذه الفترة حددتها الاتفاقية باللحظة التي يبدأ فيها استعمال قوة الطائرة المحركة بغرض الإقلاع حتى اللحظة التي ينتهي فيها الهبوط^(١).

الفترة الثانية: نستطيع القول بأنها (فترة طيران خاصة) يؤخذ بها عند تطبيق أحكام سلطات قائد الطائرة، والتي حددت الاتفاقية فترة الطيران فيما يتعلق بسلطات قائد الطائرة بالفترة الواقعة بين لحظة إقفال جميع أبواب الطائرة الخارجية بعد تحميلها إلى لحظة فتح أي من تلك الأبواب بغرض تفريغ الطائرة^(٢).

- فرق القانون اليمني في التعريفات السابقة بين «طاقم الطائرة» وبين «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 (١٤٨) وأورد مصطلح «هيئة قيادة الطائرة» في باقي فقرات المادة ليوضح أن المصطلحين مرادفان لبعضهما كالتالي:

مادة (١٤٨) تشكيل (طاقم الطائرة):

- ١- لسلطات الطيران المدني أن تقرر بالنسبة لجميع أو بعض الرحلات إضافة عضو أو أكثر إلى (هيئة قيادة الطائرة) علاوة على التشكيل المقرر في شهادة صلاحية الطائرة ودليل الطيران، إذا رأت أن ذلك لازم لتأمين سلامة الطيران.
- ٢- لا يجوز عند تشكيل (هيئة قيادة الطائرة) في أية رحلة أن يكلف أحد أعضائها بالقيام بواجبات عضوين أو أكثر من أعضاء هيئة القيادة.

(١) المادة (٣/١) من اتفاقية طوكيو المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة ١٩٦٣م.

(٢) المادة (٢/٥) من الاتفاقية السابقة.

المطلب الثاني

أحكام تعيين قائد الطائرة

الطبيعة القانونية لعلاقة قائد الطائرة بالمستثمر:

يرجع مصدر العلاقة بين قائد الطائرة ومستثمرها إلى القانون نفسه حيث ألزم القانون اليمني المستثمر بتعيين 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 قائداً للطائرة، يكون مسؤولاً عن سلامتها ومن عليها)^(١).

مما سبق نجد أن قانون الطيران المدني اليمني قد حدد الشخص الذي له الحق في تعيين وعزل قائد الطائرة بمستثمر الطائرة، ومستثمر 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 نيابة عن مستأجر للطائرة^(٢).

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 عقد إيجار زمني أو بالرحلة مع مالكها، حيث يعتبر القانون مستأجر الطائرة مستثمراً لها في حالة إيجار الطائرة دون هيئة قيادة، أو بهيئة قيادة تخضع لأوامر المستأجر^(٣).

ومن ذلك نجد أن العلاقة بين قائد الطائرة وبين المستثمر علاقة عقد عمل منشؤها القانون، إلا أن هذا العقد يتميز بطبيعة خاصة تمنحه أحكاماً خاصة به بحيث نستطيع تسميته بـ «عقد العمل الجوي» إذ أن هذا العقد يختلف في بعض أحكامه عن عقد العمل المدني الذي نظم أحكامه قانونا العمل والمدني، وتبرز 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

(١) المادة (١٥٨) من قانون الطيران المدني اليمني.

(٢) المادة (٦٢/١) من القانون السابق.

(٣) المادة (٨٤) من القانون السابق.

وسائر المستخدمين، ويمثل عقد العمل الجوي تطبيقاً لتلك الأحكام، وبالتالي يخضع في تنظيمه لأحكام قانون الطيران المدني والقانون التجاري^(١)، غير أن القانون اليمني لم يعتبر ذلك قاعدة أمرة، بل أنه قد أجاز للأطراف الاتفاق على مخالفتها واختيار قانون الدولة الواجب التطبيق على العقد بينهما فنص على أنه: (يطبق قانون جنسية الطائرة على ما يلي: ... (ب) عقود استخدام أعضاء طاقم الطائرة ومع ذلك، يجوز للمتعاقدین اختيار قانون آخر إذا كانت جنسية أي من أعضاء الطاقم تختلف عن جنسية الطائرة)^(٢).

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

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 هنا القانون اليمني باعتباره القانون الذي يطبق على الطائرات اليمنية - وقد أكد القانون اليمني على ذلك بالنص على أنه: (يطبق قانون جنسية الطائرة على ما يلي: (أ) صلاحيات وواجبات قائدها)^(٣) على الرغم من ذلك فإن القانون قد اشترط بعض المتطلبات والمؤهلات التعليمية اللازمة لقيادة الطائرة، وهذه الشروط هي:

- **الإجازات التأهيلية والتدريبية:** حيث يخضع قائد الطائرة لعدة اختبارات دورية عملية تؤهله لتأدية الواجبات المنوطة به على النحو المطلوب يمنح على إثرها إجازة سارية يتوجب عليه تجديدها دورياً بحسب الأحكام والشروط التي تضعها سلطات الطيران المدني ومؤسسات النقل الجوي^(٤)، كما أوجب القانون على

(١) المادة (١٢) من القانون رقم (٣٢) لسنة ١٩٩١م بشأن القانون التجاري اليمني.

(٢) المادة (٢٥/ب) من قانون الطيران المدني اليمني.

(٣) المادة (٢٥/أ) من قانون الطيران المدني اليمني.

(٤) المادة (١٤٧) من القانون السابق.

المستثمر أن يضع لأعضاء أطقم طائرته وللمرحلين الجويين برامج تدريب معتمدة من قبل الهيئة العامة للطيران المدني بما يضمن قيام كل منهم بواجباته على الوجه الصحيح^(١).

- **اختبارات الكفاءة:** حيث أوجب القانون على كل مستثمر أن يتأكد من أن كفاءة الطيارين - بمن فيهم قائد الطائرة - وكذلك قدراتهم على مواجهة أحوال الطوارئ أثناء الطيران قد اختبرت بطريقة علمية تؤكد القدرة المطلوبة على مواجهة تلك الأحوال^(٢).

- **رخصة الطيران التخصصية:** حيث تمنح المعاهد والمؤسسات المتخصصة بتعليم الطيران عدة رخص مختلفة تبدأ كما هو معمول به في الولايات المتحدة الأمريكية برخصة «الطيران البسيط» (Sport Pilot License) ويرمز لها اختصاراً بـ (SPL) والتي يسمح للطيار وفق هذه الرخصة بالطيران بطائرة صغيرة الحجم وحمل مسافر واحد فقط، ولا يجوز له الطيران فوق ارتفاع عشرة آلاف قدم أثناء الليل، ثم تتدرج رخصة الطيران مروراً برخصة «الطيران الترفيهي» (Recreational Pilot License) (RPL) ثم «الطيران الخاص» (Private Pilot License) (PPL) (License)، ثم «الطيران التجاري» (Commercial Pilot License) (CPL)، ثم «مدرب الطيران» (Flight Instructor License) (FIL) وأخيراً رخصة طيار على متن طائرة نقل جوي (Airline Transport Pilot License) (ATPL).

- **شهادات الصلاحية:** ويقصد بها الإجازات والشهادات والمؤهلات التي تخول الشخص الحاصل عليها الحق في أداء الأعمال التي سيقوم بها على الطائرة، وقد اشترطت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م^(٣) الخاصة بالطيران المدني الدولي في قائد

(١) المادة (١٤٩) من القانون السابق.

(٢) المادة (١٥٠ / ١) من القانون السابق.

(٣) المادة (٣٢ / أ) من اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م الخاصة بالطيران المدني الدولي. اعتمدت هذه الاتفاقية في ٧ ديسمبر ١٩٤٤م في شيكاغو بالولايات المتحدة ٥٢ دولة. حصلت على التصديق اللازم في ٥ مارس ١٩٤٧م، دخلت حيز التنفيذ في ٤ أبريل ١٩٤٧م في نفس تاريخ دخول منظمة الطيران المدني الدولي حيز الوجود. في أكتوبر من العام نفسه أصبحت منظمة الطيران المدني الدولي وكالة متخصصة تابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة. منذ ذلك الحين تم تنقيح الاتفاقية ثماني مرات (في عام ١٩٥٩ و ١٩٦٣ و ١٩٦٩ و ١٩٧٥ و ١٩٨٠ و ١٩٩٧ و ٢٠٠٠ و ٢٠٠٦م) واعتباراً من عام ٢٠١٣ فقد صدقت ١٩١ دولة على اتفاقية شيكاغو وتشمل جميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة باستثناء دومينيكا وليختنشتاين وتوفالو بالإضافة إلى جزر كوك، وقد انضمت الجمهورية اليمنية إلى هذه الاتفاقية في ١٧ أبريل عام ١٩٦٤م.

كل طائرة تعمل في الملاحة الدولية وباقي أعضاء طاقم قيادتها أن تكون لديهم شهادات أهلية ورخص صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة، ولأن 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 تحتفظ بحقها في عدم الاعتراف بالشهادات والإجازات الممنوحة من دولة متعاقدة أخرى، غير أن هذا الحق مقيد بالتطبيق على الطيران فوق إقليم الدولة المتحفظة ويكون خاصاً برعاياها، وهو ما جاء به القانون اليمني الذي نص على أنه: (يُشترط فيمن يعمل عضواً 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)^(١)، ويستثنى من ذلك الطيران في بعض الحالات كالتمرين أو الاختبار حيث نص القانون اليمني على أنه: (يجوز لغير حائز الإجازة المطلوبة أن يعمل كطيار في طائرة مسجلة في الدولة لتلقى التدريب، أو إتمام الاختبار لغرض الحصول على إجازة طيران أو تجديدها أو مد مفعولها)^(٢)، وفي ذلك فإن القانون قد أورد عقوبة على المستثمر في حال مخالفته شرط الصلاحية السابق، حيث يعاقب بالغرامة والسجن المستثمر الذي يقوم بتعيين شخص عضواً في طاقم طائرة - فضلاً عن قائدها - دون أن يكون ذلك العضو أو القائد حائزاً على إجازة سارية المفعول تؤهله لذلك، وليس لديه من المؤهلات وشهادات الاختبارات الدورية العملية ما يمكنه من تأدية الواجبات المنوطة به على النحو المطلوب^(٣).

الشروط المتعلقة بقيادة الطائرة:

١. هيئة قيادة الطائرة: على الرغم أن سلطة تعيين هيئة قيادة الطائرة من صلاحيات مستثمر الطائرة إلا أن القانون لم يجعل تلك الصلاحيات مطلقة، بل حظر على المستثمر 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

(١) المادة (١٠٦) من قانون الطيران المدني اليمني.

(٢) المادة (١٠٧/١) من قانون الطيران المدني اليمني.

(٣) المادة (٢٧٩/ع) من قانون الطيران المدني اليمني.

بعضها إضافة عضو أو أكثر إلى هيئة قيادة الطائرة علاوة على التشكيل المقرر في شهادة صلاحية الطائرة ودليل الطيران^(١).

٢. عدد المضيفين الجويين: خلافاً للقاعدة العامة التي تجيز لرب العمل تحديد عدد العمال في منشأته أو عمله، والتي لم ينص قانونا 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^(٢).

٣. دليل العمليات: على المستثمر أن يعد ويصدر دليل عمليات خاصاً بتشغيل وقيادة الطائرة ويجب أن يكون معتمداً من سلطات الطيران المدني وفقاً للقيود والأحكام التالية^(٣):

أ. يكون الدليل خاصاً بعمليات المستثمر المتعلقة بالطائرة ومتضمناً تفاصيل نظام التشغيل ليستعمله ويسترشد به الطيارون وموظفو العمليات.

ب. يحدد المستثمر في الدليل واجبات الطيارين وموظفي العمليات ومسؤولياتهم ويساعدهم على القيام بأعمالهم بما يضمن سلامة تشغيل الطائرة.

ج. لا يجوز أن يشتمل الدليل على أية تعليمات أو معلومات متعارضة مع القوانين أو القواعد والأنظمة المعمول بها في الجمهورية اليمنية أو التي تصدرها سلطات الطيران المدني^(٤).

د. على المستثمر أن يوزع نسخاً من دليل عملياته وتعديلاته، أو بعض أجزائه وفقاً لمقتضيات العمل على أعضاء هيئة القيادة^(٥).

(١) المادة (١٤٨/٢) من قانون الطيران المدني اليمني.

(٢) المادة (١٤٨/٣) من قانون الطيران المدني اليمني.

(٣) المادة (١٤٢/١) من قانون الطيران المدني اليمني.

(٤) المادة (١٤٢/١) من قانون الطيران المدني اليمني.

(٥) المادة (١٤٤) من قانون الطيران المدني اليمني.

المبحث الثاني

سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها

حدد 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 المطلبين 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:

(١) 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 التقديرية، والواضح أن القانون قد أعطى قائد الطائرة سلطات مطلقة لاتخاذ أي قرارات أو تصرفات 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^(١)، ولم يحدد القانون تلك القواعد ولكن الراجح أنها القواعد التي تضمنتها القوانين واللوائح اليمنية النافذة أو الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها الجمهورية اليمنية.

(٢) قيادة الطائرة: على الرغم من أن قائد الطائرة هو الشخص الأول المخول له قيادة وتوجيه الطائرة كما ذكرنا، لكن القانون قد قيد سلطة قائد الطائرة تلك بضرورة مراعاة قواعد وأنظمة الجو عند قيادته للطائرة، حيث يجب على قائد الطائرة اتباع قواعد وأنظمة الجو وعدم مخالفتها، ومع ذلك فإن التزام قائد الطائرة بتلك القواعد ليس التزاماً صرفاً، حيث يجوز له الخروج عن قواعد وأنظمة الجو المنظمة للطيران المدني

(١) المادة (١٢١) من قانون الطيران المدني اليمني.

بشرطين، وهذان الشرطان هما:

- أن يكون الخروج ضرورة حتمية لحفظ وتأمين سلامة الطائرة أو حمولتها مثل تغيير مسار الطائرة عند حدوث خلل في أحد أجهزتها أو تجنباً لظروف الطقس السيئة وغيرها.
- إخطار سلطات الطيران المدني وإبلاغها بالإجراء الذي تم اتخاذه والأسباب التي دعت له لاتخاذ ذلك الإجراء عندما تسمح له الظروف بالإخطار^(١).

ومع أن القانون قد أوجب على قائد الطائرة بصفته المسؤول المباشر عن قيادة طائرته أن يلتزم بقواعد وأنظمة الجو^(٢)، وبرنامج الرحلة الساري المفعول، والتقيّد بكافة تصاريح وتعليمات مراقبة الحركة الجوية^(٣)، والتزام 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^(٤)، وعلى الرغم من ذلك إلا أن التزام قائد الطائرة بتلك التعليمات والقواعد ليس مطلقاً، حيث يجوز لقائد الطائرة أن يحيد عن تلك القواعد والأنظمة عند الضرورة في الأحوال التي يصبح فيها ذلك محتملاً عليه الحياد عنها حرصاً على سلامة الطائرة وأرواحها وممتلكاتهم بشرط أن يخطر السلطات المختصة متى ما أمكنه فعل ذلك.

(١) المادة (١٢٣) من قانون الطيران المدني اليمني.

(٢) المادة (١٢٣) من قانون الطيران المدني اليمني.

(٣) المادة (١٢٤) من قانون الطيران المدني اليمني.

(٤) مثل ما حدث لطائرة الخطوط الجوية البشكيرية بعد ساعتين من إقلاعها من مطار «دوموديفو» الروسي في الأول من يوليو ٢٠٠٢م باتجاه مدينة «برشلونة» الأسبانية والتي اصطدمت مقصورة تلك الطائرة في الأجواء الألمانية بذيل طائرة أخرى من نوع بوينج تحمل بريد (DHL) كانت متجهة من مطار «بيرقامو» الإيطالي إلى «بروكسل» فتحطمت الطائرتان ومات جميع ركاب وطاقم الطائرتين البالغ ٧١ شخصاً، وما حدث في مارس ٢٠١٩م في مطار «كومبتون» بولاية كاليفورنيا الأمريكية حيث اصطدمت طائرتان من نوع «تي ٤٨» و«سيسنا ١٥٢» مما أدى إلى احتراق إحدى الطائرتين وإصابة شخصين توفي أحدهما في ذلك الحادث ونقل الآخر إلى المستشفى، وما حدث في ٢٠ يوليو ٢٠١٩م في مدرج مطار «ناشفييل الدولي» بولاية «تينيسي» الأمريكية حيث اصطدمت طائرتان تابعتان لشركة «ساوث ويست إيرلاينز» مما أدى إلى وقوع أضرار في الطائرتين، وما حدث بتاريخ ٢٦ أغسطس ٢٠١٩م في «مطار الملك عبد العزيز الدولي» في مدينة «جدة» حيث وقع احتكاك بين الجناح الأيسر لطائرة تابعة للخطوط الجوية السعودية مع طرف الجناح الأيمن لطائرة الخطوط الجوية الإثيوبية مما أدى إلى وقوع أضرار بالطائرتين.

المطلب الثاني

سلطات قائد الطائرة فيما يتعلق بأمن الطيران

لقائد الطائرة سلطات قانونية على الركاب وذلك لضمان سلامة الطائرة ومن عليها، ويرجع أساس سلطات قائد الطائرة على الركاب إلى عدة مبررات لخصها بعض فقهاء القانون الجوي في ما يلي^(١):

أولاً: أن هذه السلطة ناشئة عن اتفاق ضمني بين الراكب الناقل (شركة الطيران).

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

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

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

(١) اتخاذ التدابير الوقائية ضد الركاب وتقييد حريتهم: حيث نص القانون اليمني وفق تعديل قانون ٢٠٠٩م في المادة (٢٥٣) على أنه: (يجوز لقائد الطائرة إذا تبين له أن شخصاً 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 يعرض سلامة الطائرة للخطر أن يتخذ ضده ما يراه من تدابير ضرورية ووقائية أو القبض عليه، ويجوز له أن يأمر باقي أعضاء الطاقم أو أن يأذن لهم بمعاونته في ذلك، كما يجوز له أن يطلب تلك المعاونة من الركاب أو يأذن لهم بها، إلا أنه لا يجوز له إجبارهم على ذلك).

ومن النص السابق نجد أن القانون اليمني قد أجاز لقائد الطائرة إذا (تبين) له أن شخصاً 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 يعرض سلامة الطائرة للخطر أن يتخذ ضده ما يراه من تدابير ضرورية ووقائية أو يلقي القبض عليه ويقيّد حريته، فيعين عليه حارساً أو يقيد حديدي أو

(١) د. معن الفقيه، مذكرة القانون الجوي، غير منشور، الرياض، ١٤٣٣هـ، ص ٥٨.

يقيّد حركته داخل الطائرة أو أي تدابير أخرى يراها ضرورية تجاه ذلك الشخص، كما يجوز لقائد الطائرة في سبيل تنفيذ تلك الإجراءات أن يستعين بمن يراه مناسباً لمساعدته من طاقم الطائرة فيعطي الإذن لمن يبادر في تقديم المساعدة من طاقم الطائرة، أو يأمر أحد أو بعض أعضاء الطاقم بمساعدته أو بتنفيذ أوامره ضد ذلك الشخص، كما يجوز له - أيضاً - أن يطلب تلك المساعدة من الركاب أو أن يأذن لهم بها، غير أنه لا يجوز له إعطاء الأوامر لإجبار الركاب على مساعدته كما هو الحال مع طاقم الطائرة^(١).

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

- أن النص السابق أصبح نص المادة (٢٥٣) بعد تعديلها وفق أحكام القانون رقم (٢١) لسنة ٢٠٠٩م الخاص بتعديل القانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٣م بشأن قانون الطيران المدني، والذي كانت تنص هذه المادة قبل تعديلها على أنه: (يجوز لقائد الطائرة، إذا اعتقد لأسباب معقولة أن شخصاً قد ارتكب أو شرع في ارتكاب إحدى الجرائم المنصوص 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 يأذن لهم بمعاونته في ذلك، كما يجوز له أن يطلب تلك المعاونة من الركاب أو يأذن لهم بها، إلا أنه لا يجوز له إجبارهم على ذلك)، والمقارن بين النصين السابقين يجد أن القانون اليمني قد ضيق من سلطات قائد الطائرة في قانون (٢٠٠٩م) حيث كان قانون (١٩٩٣م) يجيز لقائد الطائرة اتخاذ الإجراءات المسموح له باتخاذها لمجرد (اعتقاده) وفق أسباب معقولة وفقاً لتقديره أن شخصاً قد ارتكب أو شرع في ارتكاب جريمة على متن الطائرة، فجاء تعديل القانون بتضييق سلطات قائد الطائرة بحيث لا يجوز له اتخاذ أي إجراءات أو تدابير تجاه الشخص الذي ارتكب أو شرع في ارتكاب الجريمة على متن الطائرة إلا إذا (تبين) له فعلاً أن الشخص قد ارتكب أو شرع في ارتكاب الجريمة وليس لمجرد الاعتقاد، والقانون اليمني لم يوفق هنا من ناحيتين، الناحية الأولى: أن تعديل المادة قد خالف أحكام اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م والتي تعتبر أحكامها ملزمة للجمهورية اليمنية كما ذكرنا، حيث أن الاتفاقية تنص في مادتها السادسة على أنه: (يجوز لقائد الطائرة إذا اعتقد

(١) المادة (٢٥٣) من قانون الطيران المدني اليمني.

استناداً لأسباب معقولة أن أي شخص قد ارتكب أو شرع في ارتكاب أحد الجرائم أو الأفعال المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة الأولى^(١) على متن الطائرة أن يتخذ تجاه هذا الشخص التدابير المعقولة) وفي الوقت الذي نجد فيه أن الاتفاقية قد وسعت من حيث الأصل من صلاحيات قائد الطائرة فضلاً عن السعي الدؤوب لمحاولة تعديلها من قبل الأمم المتحدة لتعزز من إجراءات قمع الأفعال غير القانونية على الطائرة وفق بروتوكول مونتريال ٢٠١٤م والذي ما زالت أحكامه قيد المناقشة في دورات الأمم المتحدة المتعاقبة حتى عامنا هذا، وفي الوقت الذي رأينا فيما ذكر من تقارير الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الآياتا) أن نسبة الأفعال غير القانونية التي تصدر من الركاب على متن الطائرة في تزايد مستمر، حيث نجد - في الوقت نفسه - أن تعديل القانون اليمني قد نحى منحياً مغايراً، فضيق من سلطات قائد الطائرة باشتراطه عدم جواز اتخاذ قائد الطائرة أي إجراءات أو تدابير لمجرد (الاعتقاد) فقط، بل اشترط لمنح قائد الطائرة تلك السلطات أن (يتبين) 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 وعدم مغادرة كابينه القيادة واعتماد ما نقل إليه طاقم القيادة المرافق من معلومات عن ارتكاب أو الشروع في ارتكاب جريمة، حيث أن اشتراط القانون اليمني على قائد الطائرة أن يتبين من تلك الوقائع يشكل صعوبة على قائد الطائرة ويضيف أعباء أخرى يتحملها قائد الطائرة كي (يتبين) من واقعة الجريمة أو الفعل الذي ارتكبه الراكب حيث لا نرى في تشديد القانون على ذلك أي مُتطلب 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 يجيز اتخاذ إجراءات معينة في مواجهة الشخص الذي ارتكب أو شرع في ارتكاب أي فعل مجرم بموجب أي قانون وطني نافذ، (مثل قانون الجرائم والعقوبات وقانون مكافحة الإرهاب... وغيرها) فجاء التعديل ليحصر وصف الجريمة على الفعل الذي يشكل جريمة بموجب أحكام قانون الطيران المدني فقط دون بقية القوانين الوطنية

(١) تنص الفقرة الأولى من المادة الأولى من الاتفاقية على أنه: (تطبق هذه الاتفاقية على:

أ - الجرائم وفقاً لأحكام القوانين الجزائية، ب - الأفعال التي تعد جرائم أو لا تعد كذلك والتي من شأنها أن تعرض أو يحتمل أن تعرض للخطر سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأموال الموجودة فيها أو تعرض للخطر حسن النظام والانضباط على متنها.)

النافذة، وذلك يتعارض مع الاتجاهات الحديثة الداعية للتوسع في منح السلطات لقائد الطائرة مثلما ذكرته لجنة منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) الفرعية الخاصة عند اجتماعها في مونتريال بتاريخ ٢٢-٢٥ يناير ٢٠١٢م بغرض تعديل اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م لتتضمن وصفاً أوسع للجريمة لتشمل حتى التدخين في دورات مياه الطائرة، وتوسيع 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 لاهاي ١٩٧٠م الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة للاستيلاء على الطائرات^(١)، والتي ذكرت في مادتها الأولى أنه: (يعد مرتكباً 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 الإكراه بالاستيلاء على تلك الطائرة، أو ممارسة السيطرة عليها، أو (يحاول) ارتكاب أي من تلك الأفعال)، واتفاقية مونتريال ١٩٧١م والمتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني^(٢)، والتي نصت هذه الاتفاقية في مادتها الأولى على أنه:

(يعتبر الشخص مرتكباً لجريمة إذا هو بشكل غير مشروع ومتعمداً:

- أ. قام بعمل عدواني ضد شخص ما على متن طائرة في حالة طيران إذا كان عمله ذلك يتضمن احتمال تعريض سلامة الطائرة للخطر، أو:
- ب. قام بتدمير طائرة في الخدمة أو سبب لها ضرراً أدى إلى تعطيلها عن الطيران أو تضمن احتمال تعريض سلامتها للخطر إبان رحلتها، أو:
- ج. قام بوضع أو تسبب في وضع - بأية طريقة كانت - أي أداة أو مادة من شأنها أن تؤدي إلى تدمير الطائرة أو تسبب بها خلافاً يعطلها عن الطيران أو يحدث بها ضرراً

(١) اعتمدت الاتفاقية من قبل المؤتمر الدولي لقانون الجو في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠م، ودخلت حيز التنفيذ في ١٤ أكتوبر ١٩٧١م بعد أن تم التصديق عليها من قبل ١٠ دول، واعتباراً من عام ٢٠١٣م فإن عدد أعضاء الاتفاقية بلغ ١٨٥ دولة، وقد انضمت الجمهورية اليمنية إلى هذه الاتفاقية في ٢٩ سبتمبر ١٩٨٦م، وفي ١٠ سبتمبر ٢٠١٠م اعتمد البروتوكول التكميلي لاتفاقية لاهاي المتعلقة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات في بكين، وقد عدل بروتوكول بكين بعض أحكام الاتفاقية السابقة ودخل حيز التنفيذ في الأول من يناير ٢٠١٨م بعد أن أودعت «أوغندا» وثائق التصديق لتصبح الدولة الثانية والعشرين بحسب نص البروتوكول.

(٢) اعتمدت هذه الاتفاقية من قبل المؤتمر الدولي لقانون الجو في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩٧١م ودخلت حيز التنفيذ في ٢٦ يناير ١٩٧٣م، وانضمت إليها الجمهورية اليمنية في ٢٣ سبتمبر ١٩٨٦م.

- قد يؤدي إلى تعريض سلامتها للخطر وهي في حالة طيران، أو:
- د. دمر أو أفسد تجهيزات الملاحة الجوية أو تدخل في سير تشغيلها، إذا احتتمل في مثل هذه الأعمال تعريض سلامة الطائرة للخطر وهي في حالة طيران، أو:
- هـ. قام بالإدلاء بمعلومات يعرف أنها مزيفة وبذلك يعرض سلامة الطائرة للخطر وهي في حالة طيران . أو:
- و. حاول ارتكاب أي من الأعمال المذكورة في الفقرات (أ- هـ)، أو:
- ز. شارك في أي من الأعمال المذكورة في الفقرات (أ- و).
- ٢) الاستمرار في تقييد الحرية: وتعد هذه السلطة امتداداً 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 المبين 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 يجوز معها لقائد الطائرة الاستمرار في تقييد حرية الشخص الذي قيّد حريته وفقاً لأحكام المادة (٢٥٣) السابق تفصيلها، وقد حصر القانون هذه الاستثناءات في المادة (٢٥٤) من تعديل قانون الطيران المدني نوردها تباعاً فيما يلي:
- أ. إذا كانت النقطة التي هبطت فيها الطائرة واقعة في إقليم دولة (غير متعاقدة) ورفضت سلطات هذه الدولة السماح بإنزال ذلك الشخص.
- 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 رسو جوي، ولكن القانون قد اشترط لتسليم الشخص لتلك الدولة شرطين: الأول: موافقة دولة الهبوط على تسلم الشخص، والثاني: أن تكون دولة الهبوط من الدول المتعاقدة، إلا أننا نلاحظ عدم منطقية الشرط الثاني، بسبب أن القانون اليمني اشترط لتسليم الشخص للدولة أن تكون متعاقدة، حيث لا يجوز تسليم الشخص لدولة غير متعاقدة تبعاً لنص القانون، ومعنى ذلك عدم جواز تسليم قائد الطائرة الشخص الذي قيد حريته إلى دولة ليست طرفاً في العقد أو الاتفاقية، في حين أن القانون نفسه لم يوضح ما الاتفاقية التي يقصد أن تكون دولة الهبوط طرفاً فيها، خاصة مع تعدد الاتفاقيات المنظمة للطيران المدني بنوعها العامة والخاصة ولعل المشرع اليمني لم ينتبه لتوضيح هذا الشرط عند

إدراج نص المادة (٧/١/أ) من اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م والتي تنص على أنه: (١- تتوقف تدابير القسر ضد أي شخص اتخذت بحقه وفقاً 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 بإنزال الشخص المذكور) حيث تم نقل النص حرفياً 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، حيث منع القانون اليمني واتفاقية طوكيو ١٩٦٣م على قائد الطائرة أن يقيد حرية أحد الركاب بغرض تسليمه لسلطات الدولة التي ستهبط عليها الطائرة^(١)، غير أننا نلاحظ على القانون اليمني بهذا الخصوص ملاحظتين وهما:

الأولى: أن القانون اليمني قد عدل الفقرة الثانية من المادة (٢٥٤) المذكورة فأصبحت بعد التعديل تنص على أنه: (يحظر اتخاذ إجراءات تقييد الحرية إذا كان الغرض منها تمكين سلطات دولة أجنبية من القبض على ذلك الشخص) والتي كانت تلك الفقرة تنص قبل التعديل على أنه: (على قائد الطائرة أن يقوم بأسرع وقت ممكن بإخطار سلطات الدولة التي ستهبط الطائرة في إقليمها وبها شخص مقبوض عليه، طبقاً لأحكام المادة (٢٥٣) بوجود هذا الشخص على الطائرة، وأسباب القبض عليه، على أن يكون هذا الإخطار قبل هبوط الطائرة كلما أمكن ذلك) في حين أن ذلك التعديل أصبح من قبيل التكرار غير المجدي لنص المادة نفسها في فقرتها الأولى والتي نصت على عدم اتخاذ إجراءات تقييد الحرية إذا كان الغرض منها تمكين سلطات دولة أجنبية من القبض على ذلك الشخص، حيث أصبحت المادة (٢٥٤) تحتوي على نصين ينظمان نفس الواقعة في فقرتين مختلفتين.

الثانية: أن عنوان المادة (٢٥٤) هو «الاستمرار في تقييد الحرية ووجوب الإخطار» وقد نظمت فقرتها الأولى أحكام استمرار قائد الطائرة بعد هبوطها في تقييد حرية الشخص الذي قيدت حريته على متن الطائرة، فيما كانت الفقرة الثانية قبل تعديل القانون تنظم حكم إخطار قائد الطائرة سلطات الدولة التي ستهبط الطائرة في إقليمها بوجود 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

(١) المادة (٢٥٤/١/أ، ٢/٢٥٤) من قانون الطيران المدني اليمني، والمادة (٧/١/أ) من اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م.

التي ستهبط الطائرة في إقليمها وبها شخص مقبوض عليه، طبقاً لأحكام المادة (٢٥٣) بوجود هذا الشخص على الطائرة، وأسباب القبض عليه، على أن يكون هذا الإخطار قبل هبوط الطائرة كلما أمكن ذلك) حيث جاء قانون ٢٠٠٩م فحذف هذه الفقرة وأبقى على عنوانها في عنوان المادة (٢٥٤)، ولا نرى مبرراً لحذف تلك الفقرة نظراً لأهميتها من جهة، ومخالفة القانون في حذفها لاتفاقية طوكيو ١٩٦٣م التي توجب على قائد الطائرة القيام بعملية الإخطار على نحو ما سبق قبل هبوط الطائرة كلما أمكنه ذلك من جهة أخرى.

ج. في حالة هبوط الطائرة هبوطاً اضطرارياً في تلك النقطة، ولم يتمكن قائد الطائرة من تسليم ذلك الشخص للسلطات المختصة، كأن يحدث حريق في أحد محركات الطائرة أو عطل في أحد أجهزتها الملاحية يستدعي الهبوط بالطائرة اضطرارياً في نقطة توقف غير مقصودة لمعالجة الخلل أو إصلاح العطل، ففي هذه الحالة يجوز لقائد الطائرة الاحتفاظ بالشخص الذي قيدت حريته وعدم تسليمه لسلطات الدولة التي هبطت الطائرة اضطرارياً في إقليمها.

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.

٣) حرمان الراكب من السفر: حيث أجازت كل من المادة الثامنة من اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م والمادة (٢٥٥) 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 الراكب وتقديم تقرير إلى سلطات تلك الدولة مع بيان حقائق ووقائع وأسباب ذلك الحرمان، كما أن القانون اليمني قد أضاف شرطاً آخر مفاده أن تكون عملية إنزال الراكب من الطائرة ضرورية لحفظ سلامة الطائرة أو لتوجيه تهمة بإحدى الجرائم أو الأفعال التي سبق تفصيلها أعلاه.

الخاتمة

النتائج:

- خلصت الدراسة السابقة إلى بعض النتائج نورد أهم تلك النتائج فيما يلي:
- ازدادت مؤخراً الجرائم والأفعال غير القانونية التي يرتكبها المسافرون على متن الطائرات ضد طاقم الطائرة أو الركاب.
- غالب تلك الجرائم يظل بدون عقاب رادع لمرتكبيها بسبب القصور الموجود في التشريعات الدولية والقوانين الوطنية.
- ترمي الاتجاهات الحديثة إلى توسيع سلطات قائد الطائرة للمساعدة في مكافحة الجرائم والأفعال غير القانونية التي تقع على متن الطائرات.
- على عكس الاتجاهات السابقة، وفي الوقت الذي يفترض أن القانون اليمني يتواءم مع التوسيع جاء تعديل قانون الطيران المدني اليمني بالقانون رقم (٢١) لسنة ٢٠٠٩م ليضيق من سلطات قائد الطائرة.

التوصيات:

- وفي نهاية هذه الدراسة نوصي المشرع اليمني بمراجعة أحكام قانون الطيران المدني وعلى الأخص ما تضمنته هذه الدراسة مثل:
- تحديد الفترة الزمنية التي تعتبر فيها الطائرة في حالة طيران لمنع التعارض وفق ما جاء به اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م والتي اعتمدت فترة طيران (عامة) وفترة طيران (خاصة) تنطبق عند أعمال سلطات قائد الطائرة، حيث اعتمد القانون اليمني فترة طيران واحدة وهي (العامة).
 - نوصي حكومة الجمهورية اليمنية بسرعة الانضمام إلى بروتوكول بكين التكميلي ٢٠١٠م، وتعديل أحكام قانون الطيران المدني ليتواءم مع الاتجاهات الحديثة فيما يتعلق بسلطات قائد الطائرة والاختصاص القضائي التي تضمنها البروتوكول.
 - مراجعة وتعديل أحكام المادتين (٢٥٣) و(٢٥٤) من قانون الطيران المدني لتتوافق أحكامهما مع اتفاقية طوكيو ١٩٦٣م بحسب ما تضمنه التفصيل في هذه الدراسة.

قائمة المراجع

أولاً: كتب القانون:

١. د. حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي - الأفكار والقواعد الأساسية وعقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع - الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، ٢٠١٦م.
٢. د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ١٩٩٨م.
٣. أ. د. عبد الرحمن عبد الله شمسان الرديني الحمادي. القانون الجوي - قانون الطيران المدني - الملاحة الجوية - النقل الجوي، جرافيكس للطباعة والتصميم، صنعاء، ٢٠١٢م.
٤. د. معن الفقيه، مذكرة القانون الجوي، غير منشور، الرياض، ١٤٣٣هـ.

ثانياً: القوانين الوطنية:

٥. القانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٣م بشأن قانون الطيران المدني اليمني والمعدل بقانون رقم (٢١) لسنة ٢٠٠٩م.
٦. القانون رقم (٣٢) لسنة ١٩٩١م بشأن القانون التجاري اليمني وتعديلاته.

ثالثاً: اتفاقيات دولية:

٧. اتفاقية طوكيو المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة ١٩٦٣م.
٨. اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤م الخاصة بالطيران المدني الدولي.
٩. بروتوكول بكين التكميلي لاتفاقية لاهاي المتعلقة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ٢٠١٠م.
١٠. اتفاقية لاهاي ١٩٧٠م الخاصة بقمع الأفعال غير المشروعة للاستيلاء على الطائرات مونتريال ١٩٧١م.
١١. اتفاقية مونتريال ١٩٧١م والمتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني.