التدابير الوقائية كإحدى السلطات الاستثنائية لقائد الطائرة

دراسة مقارنة

Preventive measures as an exceptional authority of the pilot "Comparative Study"

إعداد

الدكتور/ محمد سيد رزق متولي حرب

أستاذ القانون التجاري المشارك

جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية

البريد الإلكتروني : dr.mohamedsayedharb@gmail.com

الملخص

يدور البحث حول التدابير الوقائية كإحدى السلطات الاستثنائية لقائد الطائرة، التي تمنحه الحق في اتخاذ التدابير التي تضمن سلامة الطائرة والركاب، وكذلك طاقمها وما عليها من أموال. ونوضح ذلك من خلال دراسة التعريف بقائد الطائرة ومركزه القانوني، وتحديد نطاق سلطاته من حيث التدابير الوقائية، ومدى مسؤوليته عن اتخاذ تلك التدابير من عدمه. فضلا عن توضيح أثر التدابير الوقائية لقائد الطائرة على قوانين الدولة المضيفة، وموقف تلك الدولة من هذه التدابير.

وبناء عليه، قُسمت الدراسة إلى مبحثين يسبقهما تمهيد تناولت من خلاله تعريف قائد الطائرة والمركز القانوني له، وفي المبحث الأول تناولت بالدراسة نطاق التدابير الوقائية لقائد الطائرة ومدى مسؤوليته عنها، وخصصتُ المبحث الثاني لدراسة موقف الدولة المضيفة من التدابير الوقائية لقائد الطائرة. وفي الخاتمة ذكرت أهم النتائج والتوصيات التي توصلت إليها في هذا البحث، لمعالجة موضوع الدراسة بشكل أفضل مما هو عليه.

الكلمات المفتاحية: قائد الطائرة، التدابير الوقائية، السلطات الاستثنائية، الدولة المضيفة، طاقم الطائرة.

Research Summary

The research revolves around preventive measures as one of the extraordinary powers of the pilot, which gives him the right to take measures that ensure the safety of the aircraft and passengers, as well as its crew and funds. We explain this by studying the definition of the pilot and his legal status, the scope of his powers in terms of preventive measures and the extent of his responsibility for taking such measures. As well as clarifying the effect of preventive measures of the pilot on the laws of the host State, and the position of that State on such measures.

Accordingly, the study was divided into two preliminary papers on the definition and legal status of the pilot, the first on the scope and responsibility of preventive measures for the pilot, and the second on the position of the host State on preventive measures for the pilot. In conclusion, I mentioned my main findings and recommendations in this research, to address the topic of the study better than it is.

Keywords: Pilot, preventive measures, exceptional authorities, host country, cabin crew.

١٢ – التدابير الوقائية كإحدى السلطات الاستثنائية لقائد الطائرة

مقدمة

الطائرة هي أداة الملاحة الجوية الرئيسية[١]، وعندما تبدأ رحلتها الجوية تكون بعيدة عن الدولة التي تحمل جنسيتها وبالتالي تكون بعيدة عن سلطتها أثناء تلك الرحلة، وكذلك عن رقابة المستغل الجوي لها، لذلك يكون قائد الطائرة هو المسؤول الأول عن سلامة الرحلة الجوية أثناء فترة الطيران[٢] من حيث سلامة الطائرة وسلامة الركاب أيضاً وما تحمله من أموال، فيكون هو الشخص الأول على متن الطائرة، أو بمعنى آخر يكون هو صاحب الكلمة العليا والأولى أثناء الرحلة الجوية في كل ما يتعلق بالطائرة، وبناء عليه يكون هو أهم أشخاص الملاحة الجوية على متنها.

---

[١] – لمزيد من التفصيل أنظر د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، دار الفكر العربي، ١٩٨٣، ص ٩٤، د. آسر محمد أبو ضيف، القانون البحري والقانون الجوي، دار الإجادة، الطبعة الأولى، ٢٠٢١م، ص ٢٦٢.

[٢] – المادة ٢٩/١، ١٤ من قانون الطيران المدني المصري، رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ والمعدل بقانون ٢٠٠٣/٩٢ والمعدل بالقانون رقم ١٣٦ لسنة ٢٠١٠، ونص المشرع الفرنسي على أنه:

"Le commandant de bord assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission et est responsable de l'exécution de cette dernière", Art., L. 6522-2, du Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr;

وقد قضت محكمة الاستئناف الإدارية السعودية في القضية رقم ٢/٣٦٤٩ / س لعام ١٤٣٧هـ، جلسة ١٤٣٩/٠١/١٣هـ، بأن "قائد الطائرة هو المسؤول الأول والأخير على من كان على متن الطائرة"، وقضت محكمة استئناف باريس بأن قائد الطائرة هو المسؤول عن الرحلة الجوية وعن تنفيذها،

Cour d'appel de Paris, 12 janvier 2022, n° 18/01508, https://jurisprudence.lefebvre-dalloz.fr.

وإذا كان الأصل هو ألا يعرض الراكب على متن الطائرة من خلال سلوكه سلامة الطائرة أو سلامة الأشخاص أو الأموال على متنها للخطر[١]، فإن لقائد الطائرة، من باب أولى، اتخاذ التدابير الوقائية التي يرى فيها، وفقاً لسلطته التقديرية في أغلب الأحوال، تحقيق سلامة الطائرة والركاب والأموال التي على متنها أثناء فترة الطيران.

أولاً: أهمية موضوع البحث:

لا شك أن توضيح التدابير الوقائية كإحدى السلطات الاستثنائية لقائد الطائرة في وقتنا هذا هو من الأهمية بمكان، نظرًا لما تلعبه الطائر كوسيلة نقل جوي من أهمية في الوقت الحاضر. وبما أن قائد الطائرة هو القائد الأعلى لها عندما تكون في حالة طيران، وهو من يصدر القرارات التي تضمن سلامتها وسلامة كل من على متنها، فإن من الأهمية بمكان ضرورة البحث في التدابير الوقائية التي يحق له اتخاذها ومدى تلاؤمها مع تلك المكانة التي يؤديها على متن طائرته.

---

a. ١ – وهو ما أكده المشرع الفرنسي في المادة L6421-5 من قانون النقل الفرنسي، ونصها التالي:

b. “Le passager empruntant un vol exploité en transport aérien public ne doit, par son comportement, pas compromettre ou risquer de compromettre la sécurité de l'aéronef ou celle de personnes ou de biens à bord”, Art. L. 6421-5, Création Ordonnance n°2022-831 du 1er juin 2022 - art. 1, https://www.legifrance.gouv.fr.

ثانياً: مشكلة البحث:

تدور مشكلة البحث حول عدة تساؤلات هي:

١- هل قائد الطائرة هو صاحب السلطة الوحيد على متنها؟

٢- هل يتمتع قائد الطائرة بالسلطات الكافية للحفاظ على الطائرة وطاقمها وركابها؟

٣- هل يسأل قائد الطائرة عن اتخاذ التدابير الوقائية من عدمه؟

٤- ما موقف الدولة المضيفة من التدابير الوقائية المتخذة من قبل قائد الطائرة؟

٥- هل تلتزم الدولة المضيفة بمساعدة قائدة الطائرة في إعادة السيطرة عليها متى تطلب الأمر ذلك؟

ثالثاً: أهداف البحث:

يهدف البحث إلى توضيح موقف كلٍ من المنظم السعودي والمشرع المصري ونظيره الفرنسي من التدابير الوقائية كإحدى السلطات الاستثنائية لقائد الطائرة مقارنة باتفاقية طوكيو واتفاقية شيكاغو في هذا المجال، وذلك للوقوف على ثغرات المنظم السعودي، والمشرع المصري ونظيره الفرنسي، وإيجاد الحلول المقترحة لسد تلك الثغرات.

رابعاً: منهج البحث:

سوف أعتمد في هذا البحث على المنهج الاستقرائي والمنهج الوصفي {أسلوب التحليل[١]} والمنهج المقارن للنصوص المتعلقة بالتدابير الوقائية كأحد السلطات الاستثنائية لقائد الطائرة في نظام الطيران المدني السعودي مقارنة ببعض النصوص القانونية المقابلة لها في بعض القوانين، مثل قانون الطيران المدني المصري وقانون النقل الفرنسي، ونصوص اتفاقية طوكيو واتفاقية شيكاغو، للوقوف على نقاط القوة ونقاط الضعف في موضوع الدراسة وإيجاد الحلول التي تتفق وأهداف الدراسة.

خامساً: خطة البحث:

قد تناولت موضوع هذا البحث في مقدمة، وتمهيد، ومبحثين، وخاتمة، على النحو التالي:

أما المقدمة: فقد بينت فيها أهمية موضوع البحث، وإشكالياته، وأهدافه، والمنهج المتبع فيه، وخطة البحث.

والتمهيد: تناولت فيه التعريف بقائد الطائرة وبيان مركزه القانوني.

والمبحث الأول: في نطاق التدابير الوقائية لقائد الطائرة ومدى مسؤوليته عنها.

ويشتمل على مطلبين:

المطلب الأول: في نطاق التدابير الوقائية لقائد الطائرة.

ويشتمل على فرعين:

---

١ – أسلوب التحليل هو أحد أساليب المنهج الوصفي.

الفرع الأول: الأشخاص الخاضعين للتدابير الوقائية المتخذة من قبل قائد الطائرة.

الفرع الثاني: أنواع التدابير الوقائية.

المطلب الثاني: في انتفاء مسؤولية قائد الطائرة عن التدابير الوقائية.

ويشتمل على ثلاثة فروع:

الفرع الأول: انتفاء مسؤولية قائد الطائرة عن التدابير الوقائية في مواجهة الراكب.

الفرع الثاني: انتفاء مسؤولية قائد الطائرة عن مخالفته لقواعد الجو وقواعد النزول في المطارات الدولية.

الفرع الثالث: انتفاء مسؤولية قائد الطائرة عن إلقاء الأشياء المشحونة والوقود.

والمبحث الثاني: موقف الدولة المضيفة من التدابير الوقائية لقائد الطائرة.

ويشتمل على مطلبين:

المطلب الأول: التأكد من جرم الفعل المرتكب من قبل المتهم.

ويشتمل على فرعين:

الفرع الأول: القانون الواجب التطبيق على الأعمال التي تُرتكب على متن الطائرة.

الفرع الثاني: الأفعال المجرمة على متن الطائرة.

المطلب الثاني: إنزال المتهم ومساعدة قائد الطائرة في إعادة السيطرة عليها.

ويشتمل على فرعين:

الفرع الأول: إنزال المتهم.

الفرع الثاني: مساعدة قائد الطائرة في إعادة السيطرة عليها.

وأما الخاتمة: فتشتمل على نتائج البحث وتوصياته.

وأخيراً أسال الله الإعانة والتوفيق والسداد، إنه نعم المولى ونعم النصير.

التمهيد

التعريف بقائد الطائرة ومركزه القانوني

قائد الطائرة هو العقل المدبر لسلامة رحلتها الجوية لكونه صاحب السلطة العليا على متنها. وبناء عليه يكون لقائد الطائرة السلطة على جميع الأشخاص الموجودين فيها[١] سواء كانوا من طاقم الطائرة[٢] أو الأشخاص المسافرين على متنها[٣]، وذلك من أجل سلامة الطائرة وطاقمها وسلامة الأشخاص المسافرين على متنها، وله في سبيل تحقيق ذلك اتخاذ كافة التدابير الوقائية. وعلى جميع طاقم الطائرة والأشخاص المسافرين على متنها تنفيذ أي أوامر أو تعليمات يصدرها قائد الطائرة لضمان سلامة الطائرة وحمولتها[٤].

[١] – المادة ٢٩٩ من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩م،

"Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées", Art., L. 6522-3, du Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr; Cour d'appel de Paris, 12 janvier 2022, n° 18/01508,op. cit.

[٢] - تفصيلاً في التعريف بطاقم الطائرة، أنظر د. آسر محمد أبو ضيف، السابق، ص ٣٢٦، وما بعدها.

[3] - Art., L. 6522-1, du Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr;

د. محي الدين إسماعيل، شرح قانون التجارة الجديد، بدون ناشر، ١٩٩٩م، ص ٦٠٢.

٤ – المادة ١٠٢ من نظام الطيران المدني السعودي، الصادر بالمرسوم الملكي رقم {م/٤٤}، بتاريخ ١٤٢٦/٧/١٨هـ،

Art., L. 6522-١, du Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr.

وبما أن قائد الطائرة هو صاحب السلطة العليا على جميع الأشخاص الموجودين فيها فمن هو قائد الطائرة؟ أو بمعنى آخر من هو الشخص الذي تتوافر فيه صفة قائد الطائرة؟ وما هو المركز القانون لقائد الطائرة؟

للإجابة عن التساؤلات السابقة سنوضح المقصود بقائد الطائرة **{أولاً}**، والمركز القانوني له **{ثانياً}**، وذلك في النقاط الآتية:

أولاً: التعريف قائد الطائرة:

لم يبقِ المنظم السعودي على تعريف قائد الطائرة في نظام الطيران المدني السعودي حيث عدلت المادة الأولى[١] من النظام سالف الذكر وحُذف تعريف قائد الطائرة من مضمونها، ولم تعرف أيضاً كل من اتفاقية طوكيو واتفاقية شيكاغو قائد الطائرة، بينما نص البرنامج الوطني السعودي لتسهيلات النقل الجوي على تعريف قائد الطائرة بأنه "الطيار المسؤول عن عمليات وسلامة الطائرة طوال فترة طيرانها"، وعرفه المشرع المصري بأنه "الطيار الحائز على إجازة سارية المفعول الذي يعينه المشغل وفي حالة عمليات الطيران العام الذي يعينه المالك، باعتباره في موقع القيادة

١ – حيث كانت تعرف المادة ٢٢/١ من نظام الطيران السعودي، قائد الطائرة بأنه "الطيار المسؤول عن تشغيل الطائرة وسلامتها أثناء فترة طيرانها"، د. آسر محمد أبو ضيف، السابق، ص ٣١٢، عبد المحسن بن صالح العويس، السلطات الاستثنائية لقائد الطائرة، رسالة ماجستير، المعهد العالي للقضاء، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، ٢٠٢٠م، ص ١٨.

ومكلفا بتشغيل الرحلة الجوية على نحو أمن"[١]، وعرفه المشرع الفرنسي بأنه الطيار الذي يتولى قيادة الطائرة أثناء الطيران والمسؤول عن تنفيذ الرحلة الجوية[٢].

وبناء على التعريف السابق لقائد الطائرة فإنه لا يجوز السماح لقائد الطائرة بممارسة مهامه لمجرد أنه مؤهل لقيادتها من الناحية الفنية وإنما يجب أن يكون لديه إجازة في ذلك، وأن تكون هذه الإجازة سارية المفعول، وهذا ما نص عليه أيضًا المنظم السعودي[٣]، والمشرع المصري[٤]، ونظيره الفرنسي[٥]، وسبقتهم في ذلك نصوص اتفاقية شيكاغو[٦]. وقد ألزمت اتفاقية شيكاغو الدول المتعاقدة الأخرى في الاتفاقية بالاعتراف بصحة الشهادات "الأهلية والرخص الصادرة أو المعتمدة من الدولة المتعاقدة المسجلة فيها الطائرة، يشترط أن تكون الشروط التي أصدرت أو اعتمدت

١ – المادة ٢٩/١ من قانون الطيران المدني المصري، وملحق ٢، ٦ من اتفاقية شيكاغو، واتفاقية شيكاغو هي اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في ٧ ديسمبر ١٩٤٤م، وقد دخلت حيز التنفيذ في ١٩٤٧/٠٤/٠٤م.

2 – “Le commandant de bord assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission et est responsable de l'exécution de cette dernière’, Art., L. 6522-2, du Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr; Cour d'appel de Chambéry, 14 décembre 2023, n° 22/00233, https://jurisprudence.lefebvre-dalloz.fr.

٣ – المادة ٩١ من نظام الطيران المدني السعودي.

٤ – المادة ١/٤٧ من قانون الطيران المدني المصري.

5 – Art., L6511-1, du Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr.

٦ – المادة ٣٢/أ من اتفاقية شيكاغو، د. زبيدة عبد الهادي اتيم، الوجيز في القانون الجوي السعودي، الطبعة الأولى، دار الكتاب الجامعي، ١٤٣٩هـ، ص ٤٩.

بمقتضاها تلك الشهادات أو الرخص معادلة أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد القياسية التي قد تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية"[١].

والإجازة سارية المفعول التي يشترط في قائد الطائرة حيازتها هي الإجازة التي تخول حائزها القيام بواجبته[٢] المسندة إليه كقائد للطائرة، أو بمعنى آخر الإجازة التي تمنحه الحق في أداء الأعمال التي سيقوم بها على الطائرة أثناء رحلتها[٣].

وعلى الرغم من أن الإجازة سارية المفعول تمنح قائد الطائرة الحق في إداء الأعمال التي سيقوم بها على الطائرة أثناء رحلتها كما ذكرنا سابقاً، إلا أن المشرع المصري نص على أنه "لا يجوز لحائز أية إجازة أن يستمر في أداء الأعمال التي تخوله حق القيام بها، إذا علم أو توفر لديه من الأسباب ما يحمله على الاعتقاد بأن حالته الصحية لا تجعله صالحا للقيام بهذه الأعمال سواء بصفة مؤقتة أو دائمة"[٤].

وقد اشترط أيضاً المشرع الفرنسي اللياقة الطبية إلى جانب المؤهلات الجوية[١].

---

١ – المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو.

٢ – المادة ٩٢ من نظام الطيران المدني السعودي.

٣ – المادة ٩٣ من نظام الطيران المدني السعودي.

٤ – المادة ٤/٥٠ من قانون الطيران المدني المصري، وقد حدد المشرع المصري في المادة ٥/٥٠ من قانون الطيران المدني المصري، الأسباب التي تعوق صلاحية قائد الطائرة من ممارسة مهامه، على الرغم من حصوله على إجازة سارية المفعول لممارسة تلك المهام، حيث نص على أن الإجازة تُعد موقوفة إذا ما أصاب حائزها جرح يعوقه عن أداء الأعمال التي تخوله الإجازة حق القيام بها، أو مرض يمنعه من أداء الأعمال التي تخوله الإجازة حق القيام بها. وعلى قائد الطائرة – في مثل

ونعتقد أنه يجب على المنظم السعودي النص صراحة في نظام الطيران المدني كما نص المشرع المصري ونظيره الفرنسي، على ضرورة توقف صلاحية الإجازة سارية المفعول لقائد الطائرة إذا كانت حالته الصحية تحول دون قيامه بالمهام المسندة إليه طبقاً لهذه الإجازة، كما يجب عليه أيضاً أن ينص صراحة على الحالات الصحية التي تحول دون سريان الإجازة الممنوحة لقائد الطائرة.

ثانياً: المركز القانوني لقائد الطائرة:

بما أن مستغل الطائرة ملزم قانوناً بتعيين أحد الطيارين[٢] قائداً لها[٣]، فإن ذلك يعني أن قائد الطائرة مرتبط بعقد مع مستغل الطائرة. وبناء عليه يثور التساؤل حول طبيعة ذلك العقد، فهل هو عقد عمل؟ أم عقد وكالة؟ أم عقد من طبيعة خاصة؟

هذه الأحوال – أن يخطر سلطات الطيران المدني المصري كتابة بذلك لاتخاذ الإجراءات اللازمة لإعادة الكشف الطبي المقرر للإجازة التي يحملها.

[1] - Art., L. 6511-2, du Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr; Tribunal administratif de Lyon, 4 février 2025, n° 2209545; Cour d'appel de Paris, 26 septembre 2023, n° 22/07638, https://jurisprudence.lefebvre-dalloz.fr.

[٢] – د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة، ٢٠٠٥، ص ٤٥.

[٣] – حيث نص المنظم السعودي في المادة ١٠٢ من نظام الطيران السعودي بأن "على مشغل الطائرة ألا يقوم بتشغيل أي رحلة جوية بطائرته إلا بعد أن يعين أحد الطيارين قائدا لها يكون مسؤولا عن سلامة الطائرة ومن على متنها....."، ونص المشرع المصري في المادة ٩١ من قانون الطيران المدني المصري بأنه "على المشغل ألا يسمح بقيام أي رحلة إلا بعد أن يعين أحد الطيارين قائداً مسئولاً عن الطائرة. ويكون قائد الطائرة مسئولاً عن تشغيل الطائرة وسلامتها وبمن عليها أثناء فترة الطيران.....".

١٢ – التدابير الوقائية كإحدى السلطات الاستثنائية لقائد الطائرة

بداية يصعب تكييف العقد المبرم بين قائد الطائرة والمستغل على أنه عقد عمل لأن عقد العمل[١] هو عقد يتعهد بموجبه العامل أن يعمل تحت إدارة صاحب العمل أو إشرافه مقابل أجر[٢]. وهذا يعني أن العامل يخضع لإدارة صاحب العمل وتحت إشرافه ولا يكون مستقلاً عنه، وإنما يكون تابعاً له يتلقى تعليماته ويلتزم بتنفيذها في حدود العقد المبرم بينهما[٣]، وهو بذلك يقوم بعمل مادي في حين أن قائد الطائرة يقوم بأعمال مادية وأعمال قانونية.

ويصعب أيضاً، تكييف العقد المبرم بين قائد الطائرة ومستغلها على أساس أنه عقد وكالة لأن عقد الوكالة هو عقد يلزم بمقتضاه الوكيل بأن يقوم مقام الموكل بعمل قانوني[٤]، وقائد الطائرة لا يقوم بعمل قانوني فقط وإنما يقوم بأعمال مادية وأعمال قانونية كما ذكرنا سابقاً، وبناء عليه نعتقد أن العقد المبرم بين مستغل الطائرة وقائدها

---

١ – والعمل هو "الجهد المبذول في النشاطات الإنسانية كافة، تنفيذاً لعقد عمل (مكتوب أو غير مكتوب) بصرف النظر عن طبيعتها أو نوعها، صناعية كانت أو تجارية، أو زراعية، أو فنية، أو غيرها، عضلية كانت أو ذهنية، المادة ١ من نظام العمل السعودي، الصادر بالمرسوم الملكي رقم {م/٥١}، بتاريخ ١٤٢٦/٨/٢٣هـ.

٢ – المادة ٥٠ من نظام العمل السعودي، والمادة ٣١ من قانو العمل المصري رقم ١٢ لسنة ٢٠٠٣م.

٣– د. عبد الرازق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد الأول، العقود الواردة على العمل، دار إحياء التراث العربي، بدون سنة نشر، ص ١٢.

٤– المادة ٤٨٠ من نظام المعاملات المدنية السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم {م/١٩١}، وتاريخ ١٤٤٤/١١/٢٩هـ، والمادة ٦٩٩ من القانون المدني المصري، د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، السابق، ص ٣٧٢.

هو عقد من طبيعة خاصة وهو ما ذهب إليه الرأي الراجح[١] حيث يرى أن قائد الطائرة تابعاً للمستغل الجوي ولكنها تبعيته غير عادية لكونه لا يخضع لرقابة المستغل وتوجيهاته، وأنه نائب قانوني عن المستغل في بعض الاختصاصات التجارية. ويؤكد صحة رأينا أيضاً، أن قائد الطائرة لا يستمد سلطاته من العقد المبرم بينه وبين المستغل فقط، وإنما يستمدها أيضاً من النصوص القانونية التي تحكم طبيعة عمله، التي تمنحه الحق في اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ وسلامة الطائرة ومن على متنها، وإن كانت تلك التدابير تخالف تعليمات وتوجيهات مستغل الطائرة[٢].

١ – د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون، ٢٠١٢، ص ١٨٢، ضياء نجم الدين جديع، الطبيعة القانونية لمركز قائد الطائرة، مجلة الشرق الأوسط للدراسات القانونية والفقهية، المجلد ٣، العدد ٢، ٢٠٢٣م، ص ١٦١، وما بعدها.

٢ – تفصيلاً في ذلك أنظر د. عبد الفضيل محمد أحمد، السابق، ص ١٨٢.

المبحث الأول

نطاق التدابير الوقائية لقائد الطائرة ومدى مسؤوليته عنها

بداية يجب التنويه إلى أن التدابير الوقائية تعد إجراءً مؤقتا يستطيع قائد الطائرة تعديله أو العدول عنه كلياً في أي وقت. وتنتهي سلطة قائد الطائرة فيما يتعلق بالتدابير الوقائية بمجرد هبوط الطائرة حيث تكون السلطة للجهات المختصة بشأن مرتكب الجريمة، إلا إذا كان الهبوط في مطار تابع لإقليم دولة غير متعاقدة ورفضت سلطاتها السماح لها بدخول الإقليم، أو كان الهدف من التدابير الوقائية المتخذة من قبل قائد الطائرة هو تسليم الشخص إلى الدولة المختصة لمحاكمته، أو هبطت الطائرة هبوطاً اضطرارياً لم يتمكن معه قائد الطائرة من الاتصال بالسلطات المختصة لتسليمه، أو وافق الشخص على خضوعه للتدابير الوقائية لحين تسليمه إلى دولة أخرى[١]، إلا إذا كانت الجريمة هي الاستيلاء غير المشروع على الطائرة حيث منحت اتفاقية طوكيو لقائد الطائرة الحق، في هذه الحالة، بإنزاله في أول دولة تهبط فيها الطائرة[٢]، وعلى هذه الدولة أن تساعده في ذلك بإخراج المتهم واعتقاله وأن تتخذ ضده

[١] – المادة ٧ من اتفاقية طوكيو، واتفاقية طوكيو هي اتفاقية بشأن بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة، المبرمة في ١٩٦٣/٠٩/١٤، والمعدلة وفقاً لبروتوكول تعديل الاتفاقية المحرر في مونتريال بتاريخ ٤ أبريل ٢٠١٤م، وتفصيليا أنظر، د. هارون أروان، اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ نصف قرن من التطبيق، أية حماية للطيران المدني، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد الأول، جوان ٢٠١٧، ص ١٩٥، وما بعدها.

٢ – المادة ١٩ من اتفاقية طوكيو،

الإجراءات القانونية اللازمة وفقاً لقانونها الوطني على أن تسمح للمتهم الاتصال بدولته لضمان حسن معاملته[١].

ويخضع قائد الطائرة في أداء مهامه لسلطتين: السلطة الأولى: تكون للجهة التي ارتبط معها بعقد وهي شركة الطيران، والسلطة الثانية: تكون لجهة الإدارة التي يلتزم تجاهها بالامتثال لأوامرها وتعليماتها[٢]. وعلى الرغم من أن قائد الطائرة يخضع لسلطة الشركة المتعاقد معها ولسلطة جهة الإدارة، إلا أنه أثناء فترة الطيران يحق له تجاوز الأوامر والتعليمات التي تصدر له من تلك السلطتين واتخاذ كافة التدابير الوقائية التي تهدف إلى سلامة الطائرة ومن على متنها وإلا سُئل عن إهماله وتقصيره في اتخاذ تلك التدابير.

وبناء عليه سوف نتناول بالدراسة في هذا المبحث نطاق التدابير الوقائية لقائد الطائرة، ومسؤوليته عن تلك التدابير.

وتكون خطة الدراسة في هذا المبحث الذي نحن بصدده، كالتالي:

المطلب الأول: نطاق التدابير الوقائية لقائد الطائرة.

المطلب الثاني: مدى مسؤولية قائد الطائرة عن التدابير الوقائية.

---

١ – المادة ١٢ من اتفاقية طوكيو، د. عبد الفضيل محمد أحمد، السابق، ص ١٦٠.

٢ – د. حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، مكتبة القانون والاقتصاد، الطبعة الأولى، ٢٠١٦، ص ٧١، د. طالب حسن موسى، السابق، ص ٤٥.

المطلب الأول

نطاق التدابير الوقائية لقائد الطائرة

بما أن قائد الطائرة، بناء على ما سبق، هو المسؤول الأول أثناء الرحلة الجوية، فتثور التساؤلات التالية: من هم الأشخاص الخاضعين لتلك التدابير الوقائية التي يتخذها قائد الطائرة؟ **{الفرع الأول}**، وما هي تلك التدابير الوقائية؟ أو بمعنى آخر ما أنواع التدابير الوقائية التي يجوز لقائد الطائرة اتخاذها لسلامة الطائرة ومن عليها أثناء رحلتها الجوية؟ **{الفرع الثاني}**.

الفرع الأول

الأشخاص الخاضعين للتدابير الوقائية المتخذة من قبل قائد الطائرة

إذا كان قائد الطائرة هو أحد أفراد طاقمها إلا أنه صاحب السلطة الرئاسية على أعضاء الطاقم بصفته المسؤول الأول عن أمن وسلامة الطائرة[١]، كما ذكرنا سابقاً، وتمنحه هذه السلطة الحق في إصدار الأوامر والتعليمات وعلى أفراد الطاقم الانصياع له لإتمام الرحلة بأمن وسلام[٢].

---

١ – الملحق السادس من اتفاقية شيكاغو، د. وليد على ماهر، مسئولية المراقب الجوي، مجلة حقوق حلوان للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد ٣٨، العدد ٣٨، يناير ٢٠١٨، ص ٢١، وما بعدها، ومحكمة الاستئناف الإدارية السعودية في القضية رقم ٢/٣٦٤٩ / س/ لعام ١٤٣٧هـ، السابق.

٢ – د. أبو زيد رضوان، السابق، ص ١٠٩، د. آسر محمد أبو ضيف، السابق، ص ٣١٧،

وقد نص نظام الطيران المدني السعودي بأن "على جميع الأشخاص الموجودين على متن الطائرة تنفيذ أي أوامر أو تعليمات يصدرها قائد الطائرة لضمان سلامة الطائرة وحمولتها"[١]، ونص قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ على أنه "لقائد الطائرة السلطة على جميع الأشخاص الموجودين فيها"[٢]، ونص قانون الطيران المدني المصري على أنه لقائد الطائرة "اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ النظام على متنها، وتطبيق القواعد المعمول بها في هذا الشأن. وعلى جميع الأشخاص الموجودين على متن الطائرة تنفيذ الأوامر التي يصدرها قائد الطائرة في هذا الشأن"[٣]، ونص المشرع الفرنسي على أن طاقم الطائرة الذي يعمل في خدمتها أثناء الطيران وجميع الأشخاص الموجودين على متن الطائرة يخضعون لأوامر قائد الطائرة[٤].

Karolina Zilenaite, Pilot In Command: What Are the Responsibilities, Flight Training Blog, 04/09/2024, https://baatraining.com; Cour d'appel de Paris, 12 janvier 2022, n° 18/01508, op. cit.

[١] – المادة ١٠٢ من نظام الطيران المدني السعودي، ومحكمة الاستئناف الإدارية السعودية في القضية رقم ٢/٣٦٤٩ / س/ لعام ١٤٣٧هـ، السابق.

[٢] – المادة ١/٢٩٩ من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩.

[٣] – المادة ٩١ من قانون الطيران المدني المصري.

[4] - "L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres du commandant de bord", Article L. 6522-1, du Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr; Philippe Delebecque, Droit des transports,Edition, DALLOZ, N° 1 - Janvier 2023, p. 1038, https://bibliotheque.lefebvre-dalloz.fr; Cour d'appel de Chambéry, 14 décembre 2023, n° 22/00233, op. cit.; Cour d'appel de Paris, 12 janvier 2022, n° 18/01508, op. cit.

ويستفاد من النصوص سالفة الذكر أن سلطة قائد الطائرة لا تشمل فقط طاقمها، وإنما تشمل أيضاً جميع الأشخاص الموجودين على متن الطائرة[١]. وبناء عليه يخضع طاقم الطائرة والمسافرين[٢] الموجودين على متن الطائرة للتدابير الوقائية التي يتخذها قائد الطائرة حماية لها ولسلامة الرحلة الجوية بصفة عامة.

الفرع الثاني

أنواع التدابير الوقائية

بداية يجب الأخذ في الاعتبار أن التدابير الوقائية تعد من السلطات الإدارية لقائد الطائرة، وهي من أهم السلطات لقائد الطائرة، لذلك لا تعد هذه السلطة حقاً لقائد الطائرة، وإنما هي واجب يفرضه عليه القانون[٣].

ومن التدابير الوقائية ما يُتخذ في الأمور الاعتيادية **{أولاً}**، ومنها ما يُتخذ في الأمور الاستثنائية **{ثانياً}**، وهو ما سنوضحه فيما يلي:

أولاً: التدابير الوقائية الاعتيادية:

التدابير الوقائية الاعتيادية هي التدابير التي تُتخذ من قبل قائد الطائرة في الظروف الطبيعية للرحلة الجوية التي تتم وفقاً للجدول الزمني المحدد لها، دون

[١] – د. محي الدين إسماعيل علم الدين، السابق، ص ٦٠٢.

[٢] – د. عبد الفضيل محمد أحمد، السابق، ص ١٧٧.

[٣] – د. حمد الله محمد حمد الله، السابق، ص ٧٦، د. طالب حسن موسى، السابق، ص٤٧.

مخالفة لقواعد النزول في المطارات الدولية أو مخالفة قواعد الجو، كما يحدث في الظروف الاستثنائية التي تحدث أثناء الرحلة الجوية.

وتتعدد التدابير الوقائية الاعتيادية التي تتخذ من قبل قائد الطائرة فيحق له أن يقرر إخراج أي شخص موجود على متن الطائرة أو أي شيء يترتب على وجوده في الطائرة خطر على سلامتها أو يشكل إخلالا بالنظام فيها[١]، وينفذ قائد الطائرة هذا النوع من التدابير الوقائية عند هبوطه في أي مطار[٢].

كما يجوز لقائد الطائرة أيضاً، إذا اعتقد لأسباب معقولة أن شخصاً قد ارتكب أو شرع في ارتكاب إحدى الأفعال المجرمة أو أي فعل يعرض سلامة الطائرة للخطر أن يتخذ تجاه هذا الشخص ما يراه مناسباً من تدابير وقائية أخرى، بما فيها تقييد حريته[٣]. ويجوز له أن يأمر باقي أعضاء طاقم الطائرة أو أن يأذن لهم بمعاونته في

[١] – المادة ٢/٢٩٩ من قانون التجارة المصري.

[٢] – د. محي الدين إسماعيل، السابق، ص ٦٠٢.

[٣] - المادة ١/١٥٧ من نظام الطيران المدني السعودي، وقد منحت اتفاقية طوكيو قائد الطائرة الحق في اتخاذ كافة التدابير في مواجهة مرتكب الفعل أو الجريمة وإن كانت هذه التدابير تتمثل في استخدام العنف ضده، المادة ٦ من اتفاقية طوكيو، د. عبد الفضيل محمد أحمد، السابق، ص ١٦٠. ويحق لقائد الطائرة استخدام إجراءات القسر في مواجهة أي شخص مهما كانت صفة ذلك الشخص ما دام أنه ارتكب أو شرع في ارتكاب أي فعل أو جريمة يمكن أن تهدد سلامة الرحلة الجوية من حيث سلامة الطائرة أو الركاب أو الأموال الموجودة على متنها أو يترتب عليه الإخلال بالنظام داخل الطائرة، المادة ١/٦ من اتفاقية طوكيو، د. هارون أروان، السابق، ص ١٩٩، د. آسر محمد أبو ضيف، ٣١٨.

ذلك، كما يجوز له أيضاً، أن يطلب تلك المعاونة من الركاب أنفسهم أو يأذن لهم بها، ولكن دون أن يكون له الحق في إجبارهم على فعل ذلك[١].

وإضافةً إلى ما سبق، يحق لقائد الطائرة منع أي شخص من ركوب الطائرة إذا كانت تبدو عليه علامات السكر أو المخدر[٢]، ويشمل هذا الحظر أفراد طاقم الطائرة أيضاً، حيث يحظر على أي شخص منهم أن يقوم بعمله إذا كان تحت تأثير مسكر أو مخدر أو دواء يؤدي إلى إضعاف مقدرته على القيام بواجباته على الوجه الأكمل[٣]، وفي كل الأحوال يحظر عليه تناول أي شيء من ذلك طوال فترة عمله[٤].

[١] – المادة ٢/١٥٧ من نظام الطيران المدني السعودي، والمادة ١٤٦ من قانون الطيران المدني المصري، والمادة ٢/٦ من اتفاقية طوكيو، د. هارون أروان، السابق، ص ٢٠٠.

[٢] - المادة ١٠٥ من نظام الطيران المدني السعودي.

٣ – وقد نص المشرع الفرنسي صراحة على منع أي شخص من أفراد الطاقم القيام بعمله تحت تأثير مخدر،

Art., L. 6225-2, du Code des transports, Création Ordonnance n°2022-830 du 1er juin 2022 - art. 1, https://www.legifrance.gouv.fr.

[٤] - المادة ١٠٦ من نظام الطيران المدني السعودي، وقد أجاز المشرع الفرنسي للسلطة الإدارية المختصة منع الراكب من الصعود للطائرة متى تبين لها أنه من المحتمل أن يتسبب في ضرر لأمن وسلامة الرحلة الجوية،

Art. L. 6432-9, du Code des transports, Création Ordonnance n°2022-831 du 1er juin 2022 - art. 2, https://www.legifrance.gouv.fr.

ثانياً: التدابير الوقائية الاستثنائية:

التدابير الوقائية الاستثنائية هي التدابير التي تتخذ في الظروف القاهرة أثناء الرحلة الجوية، ومنها مخالفة قواعد النزول في المطارات الدولية **{١}**، ومخالفة قواعد الجو **{٢}**، وإلقاء الأشياء المشحونة أو الوقود **{٣}**.

١- مخالفة قواعد النزول في المطارات الدولية:

قواعد النزول في المطارات الدولية تحدد من قبل الجهة المختصة، فهي صاحبة السلطة في تحديد أنواع المطارات المختلفة داخل الدولة ودرجة كل مطار[١]، وعلى الطائرات القادمة إلى الدولة أن تستخدم، من حيث الأصل، المطارات وأراضي النزول والمهابط المدنية المعلن عنها، ولا يجوز لها الهبوط في غيرها[٢]. وبناء عليه، فلا يجوز، من حيث الأصل، لأي طائرة قادمة إلى الدولة أن تهبط إلا في مطار دولي[٣] معلن عنه إلا إذا كان مصرحاً لها بالعبور فقط[٤].

---

[١] – المادة ٣٦ من نظام الطيران المدني السعودي، والمادة ١٩ من قانون الطيران المدني المصري.

[٢] – المادة ٣٧ من نظام الطيران المدني السعودي، والمادة ١/٢٠ من قانون الطيران المدني المصري.

٣ – المادة L. 6212-2 من قانون النقل الفرنسي، ونصها التالي:

"L'aéronef qui effectue un vol international est tenu d'utiliser au départ et à l'arrivée un aéroport international", https://www.legifrance.gouv.fr; Michael Walz • Marie-Odile Nicoud • Philippe Delebecque • Jean-Arié Lévy • Isabelle Bon-Garcin • Xavier Delpech, Code des transports 2025, annoté & commenté, N° 7 - Octobre 2024, P.1094, https://bibliotheque.lefebvre-dalloz.fr; Conseil d'État - 17 mai 2017 - n° 405989, https://jurisprudence.lefebvre-dalloz.fr.

[٤] – المادة ٢/٢٠ من قانون الطيران المدني المصري.

١٢ - التدابير الوقائية كإحدى السلطات الاستثنائية لقائد الطائرة

وعلى الرغم من أن قائد الطائرة ملزم، من حيث الأصل، باحترام قواعد النزول في المطارات الدولية المعلن عنها من قبل السلطات المختصة، إلا أن له-استثناء من الأصل- أن يحيد عن العمل بتلك القواعد في الحالات الاضطرارية[١]، أو بتصريح من سلطة الطيران المدني[٢] متى كان في ذلك حماية الطائرة ومن عليها.

وبناء عليه إذا اضطرت أية طائرة قادمة إلى إقليم الدولة أو مغادرة أو عابرة له للهبوط خارج المطارات الدولية فإنه يتعين على قائد الطائرة أن يخطر فوراً أقرب سلطة محلية، وأن يقدم سجل رحلات الطائرة[٣] أو الإقرار العام وأي مستند آخر عند طلبه، وفي هذه الحالة يحظر على قائد الطائرة الإقلاع بها أو نقل حمولتها أو مغادرة ركابها للمكان الذي هبطت فيه قبل الحصول على تصريح من الجهة المختصة واتخاذ الإجراءات المقررة[٤].

---

1 - Karolina Zilenaite, op. cit.

[٢] - المادة ٢٠/١ من قانون الطيران المدني المصري، وهو ما نص عليه صراحة المشرع الفرنسي في المادة L. 6212-1، من قانون النقل، ونصها التالي:

"Hors le cas de force majeure et les cas prévus par décret en Conseil d'Etat, un aéronef ne peut atterrir et prendre le départ que sur les aérodromes régulièrement établis", Art., L. 6212-1, du Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr; Conseil d'État - 28 juillet 2022 - n° 465666; Conseil d'État - 7 novembre 2022 - n° 461152, https://jurisprudence.lefebvre-dalloz.fr.

[٣] - الملحق الثاني من اتفاقية شيكاغو.

[٤] - المادة ٢٠/٤ من قانون الطيران المدني المصري.

٢- مخالفة قواعد الجو:

نص كلٍ من المنظم السعودي والمشرع المصري ونظيره الفرنسي، على أن تحدد الجهة المختصة قواعد الجو والأنظمة المتعلقة بتحليق الطائرات والملاحة الجوية وحماية الأشخاص والممتلكات على السطح واستعمال الفضاء الجوي، كما تحدد أيضاً، الطرق والممرات الجوية التي يجب أن تسلكها الطائرات داخل إقليم الدولة[١]، ومسؤوليات قائد الطائرة بخصوص قواعد الجو والحركة الجوية في المطارات وحولها، وإجازات وتعليمات المراقبة الجوية، وما يجب عليه قبل الإقلاع لغرض القيام برحلة معينة[٢].

ولا شك أن احترام قائد الطائرة لقواعد الجو[٣] يترتب عليه وجود نقل جوي أكثر آمناً ويتسم بالكفاءة، لذلك وضعت الايكاو مجموعة من قواعد الجو المتفق عليها دولياً منها قواعد عامة، ومنها قواعد للطيران البصري، وقواعد للطيران الآلي، وتطبق هذه القواعد في أعالي البحار وفوق إقليم الدول ما دامت لا تتعارض مع تنظيمات الدول

١ – المادة ٨٩ من نظام الطيران المدني السعودي، والمادة ٣٨ من قانون الطيران المدني المصري، وقد نص المشرع الفرنسي في المادة L6211-2 من قانون النقل، على أنه يتوجب على الطائرة التي تقوم برحلة دولية أن تتبع المسار الجوي المفروض عليها من أجل عبور الحدود،

"L'aéronef qui effectue un vol international est tenu de suivre, pour franchir la frontière, la route aérienne qui lui est impose", Art., L. 6211-2, du Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr.

٢ – المادة ٨٩ من نظام الطيران المدني السعودي، والمادة ٣٩ من قانون الطيران المدني المصري.

٣ – تفصيلاً في قواعد الجو أنظر الملحق الثاني من اتفاقية شيكاغو.

التي يتم الطيران فوقها. ويكون قائد الطائرة مسؤولاً عن الالتزام بقواعد الجو[١]. وقد اكدت اتفاقية شيكاغو على ضرورة احترام قواعد الجو من قبل الدول المتعاقدة[٢].

وعلى الرغم من أن قائد الطائرة مسؤول مسؤولية مباشرة عن قيادة الطائرة وفقاً لقواعد الجو المعمول بها[٣]، ويجب عليه الالتزام ببرنامج الرحلة الساري المفعول، والتقيد بكافة تصاريح وتعليمات مراقبة الحركة الجوية، وأن يتقيد بالأنظمة المتعلقة باستعمال المطار وقواعد الحركة الجوية[٤]– فإن المشرع المصري، على خلاف المنظم السعودي، قد نص صراحةً على أن لقائد الطائرة أن يحيد عن تلك القواعد[٥] في "الأحوال التي يصبح فيها ذلك محتماً حرصاً على السلامة وعليه أن يخطر وحدة

[١] – الملحق الثاني من اتفاقية شيكاغو.

[٢] - حيث نصت المادة ١٢ من اتفاقية شيكاغو على أن "تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تعتمد الإجراءات التي تكفل امتثال طائرة تطير فوق اقليمها أو تقوم بتحركات في داخله وكل طائرة تحمل علامة جنسيتها، في أي مكان وجدت، للقواعد والأنظمة النافذة في ذلك المكان بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها. وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تظل قواعدها الخاصة في هذا الصدد مطابقة، إلى أقصى حد ممكن، للأنظمة التي قد تقرر من وقت لآخر بموجب هذه الاتفاقية".

[٣] – المادة ٣/٨٩ من نظام الطيران المدني السعودي، والمادة ٣٩ من قانون الطيران المدني المصري، والملحق الثاني من اتفاقية شيكاغو.

[٤] – المادة ٤١ من قانون الطيران المدني المصري.

[٥] - د. عبد الفضيل محمد أحمد، السابق، ص ١٧٩،

Karolina Zilenaite, op. cit.,.

مراقبة الحركة الجوية فور سماح الحالة بذلك"[١]. وعلى ذات النهج أيضاً يسمح المشرع الفرنسي لقائد الطائرة أن يحيد عن تلك القواعد متى كان ذلك ضرورياً لسلامة الرحلة الجوية[٢].

٣- إلقاء الأشياء المشحونة أو الوقود:

من التدابير الوقائية أيضاً التي يلجأ إليها قائد الطائرة في الظروف الاستثنائية هي إلقاء الأشياء المشحونة على متن الطائرة أو بعضها، وكذلك وقود الطائرة. ويلجأ قائد الطائرة إلى ذلك النوع من التدابير الوقائية الاستثنائية حينما يكون الأمر متعلقًا بنجاة الطائرة وسلامة الرحلة الجوية بصفة عامة.

ولم ينص صراحة المنظم السعودي واتفاقية شيكاغو على سلطة قائد الطائرة في إلقاء الأشياء المشحونة أو الوقود متى تطلبت سلامة الرحلة الجوية ذلك، مكتفياً

[١] – المادة ٣٩ من قانون الطيران المدني المصري، وهو ما حدث بالفعل في طائرة الخطوط الجوية المصرية المتجهة من مطار أديس أبابا إلى مطار القاهرة الدولي، بتاريخ 8 يناير ٢٠٢٥م، حيث اضطرت إلى الهبوط اضطراريًا في مطار جدة الدولي، وكان ٨٥ راكبا على متن الطائرة التي من طراز B737-800 ، حيث تم اتخاذ قرار الهبوط من قبل قائد الطائرة لإجراء بعض الإجراءات الفنية لضمان سلامة الركاب والطائرة،https://www.alarabiya.net .

٢ – حيث أجازت المادة L6522-2 من قانون النقل الفرنسي، لقائد الطائرة تغيير الوجهة عندما يرى ذلك ضروريًا لسلامة الرحلة الجوية، بشرط الإبلاغ عن ذلك مع تقديم أسباب قراره، ونصها التالي

"Il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol, changer éventuellement de destination chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité et sous réserve d'en rendre compte en fournissant les motifs de sa decision", Art., L. 6522-2, du Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr; Tribunal administratif de Paris, 6 juillet 2023, n° 2204499, https://jurisprudence.lefebvre-dalloz.fr.

كل منهم بمنح قائد الطائرة سلطة اتخاذ التدابير الوقائية اللازمة لسلامة الرحلة الجوية، بينما نص المشرع المصري على أن لقائد الطائرة "أثناء الطيران أن يقرر عند الاقتضاء إلقاء الأشياء المشحونة في الطائرة أو بعضها أو وقودها على أن يخطر بذلك مستثمر الطائرة في أقرب وقت. وعليه أن يبدأ بإلقاء الأشياء قليلة القيمة كلما كان ذلك مستطاعاً"[١].

وعلى نهج المشرع المصري نص المشرع الفرنسي أيضاً، على سلطة قائد الطائرة في إلقاء الأشياء المشحونة أو الوقود عند الضرورة على أن يخطر بذلك مشغل الطائرة[٢]. ولم تتطرق اتفاقية طوكيو واتفاقية شيكاغو لسلطة قائد الطائرة في إلقاء الأشياء المشحونة أو الوقود متى تطلبت سلامة الرحلة الجوية ذلك.

المطلب الثاني

مدى مسؤولية قائد الطائرة عن التدابير الوقائية

انطلاقا من أن قائد الطائرة هو صاحب السلطة العليا أثناء الرحلة الجوية، وهو المسؤول الأول عن أمن وسلامة الطائرة ومن على متنها، وله في سبيل تحقيق

[١] – المادة ٢٩٩ من قانون التجارة المصري، د. محمي الدين إسماعيل علم الدين، السابق، ص ٦٠٢، وما بعدها.

2 - "……En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant", Art., L. 6522-3, du Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr; Philippe Delebecque, Droit des transports,Edition, op. cit., p. 1062; Cour d'appel de Paris, 17 octobre 2014, n° 13/09619, https://jurisprudence.lefebvre-dalloz.fr.

ذلك أن يتخذ من القرارات الفنية ما يضمن أمن وسلامة الرحلة الجوية[١]، فهل يسأل عن ما يتخذه من تدابير وقائية أثناء الرحلة الجوية لسلامة الطائرة والركاب والأمتعة والبضائع على متن الطائرة؟

يجب أولاً التفرقة بين الأخطاء الشخصية لقائد الطائرة والتدابير الوقائية التي تتخذ من قبله لحماية أمن الطائرة وسلامة الرحلة الجوية بصفة عامة، حيث يسأل قائد الطائرة في الأولى أي عن أخطائه الشخصية في مواجهة مستغل الطائرة. والمسؤولية هنا تقوم على أساس المسؤولية العقدية، كما يسأل أمام الغير أيضاً عن أخطائه الشخصية بناء على أساس المسؤولية التقصيرية وفقاً للقواعد العامة التي تقضي بأن كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من أرتكبه بالتعويض[٢].

---

[١] – د. أبو زيد رضوان، السابق، ١١٢.

٢ – المادة ١٢٠ من نظام المعاملات المدنية السعودي، والمادة ١٦٣ من القانون المدني المصري، والمادة ١٢٤٠ من القانون المدني الفرنسي المعدلة بالمرسوم رقم ٢٠١٦-١٣١، د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، نظرية الالتزام بوجه عام، دار إحياء التراث العربي، بدون سنة نشر، ص٧٧٥ وما بعدها،

Rémy Cabrillac, Droit des obligations, N° 16 - Août 2024, P.236, https://bibliotheque.lefebvre-dalloz.fr;

والمحكمة التجارية السعودية، القضية رقم ٤٤٧٠٥٨٨٣٢٦، جلسة ١٤٤٤/٠٩/١٤هـ، والقضية رقم 449043766، جلسة ١٤٤٤/٠٥/١٧هـ، ومحكمة النقض المصرية، الطعن رقم ٢٤٢٨ – لسنة ٦٠ ق – جلسة ٩ / ١٢ / ١٩٩٨ – المجموعة السنة ٤٩ – ص ١٤٢٦، وفي القضاء الفرنسي أنظر

Cass. civ. 3, 30 mai 2024, n° 22-18.909; Cass. civ. 3, 5 décembre 2024, n° 22-22.998, https://jurisprudence.lefebvre-dalloz.fr; Cass. civ. 2, Audience publique du

١٢ – التدابير الوقائية كإحدى السلطات الاستثنائية لقائد الطائرة

وفيما يتعلق بمسؤولية قائد الطائرة عن التدابير الوقائية فتنتفي مسؤوليته عن تلك التدابير في موجهة الراكب **{الفرع الأول}**، وفي مخالفة قواعد الجو وقواعد النزول في المطارات الدولية **{الفرع الثاني}**، كما تنتفي مسؤوليته أيضاً عندما تتمثل تلك التدابير في إلقاء الأشياء المشحونة والوقود **{الفرع الثالث}**، متى كان الهدف من تلك التدابير سلامة الرحلة الجوية. وسنبين ذلك فيما يلي:

الفرع الأول

انتفاء مسؤولية قائد الطائرة عن التدابير الوقائية في مواجهة الراكب

بما أن الهدف الرئيس لقائد الطائرة هو أمن الطائرة وسلامة رحلتها الجوية، وأن له في سبيل تحقيق ذلك اتخاذ ما يراه مناسباً من التدابير الوقائية في مواجهة الركاب، فإن اتخاذه لتلك التدابير تجعله في مأمن من المسؤولية القانونية. وقد نص على ذلك صراحةً المشرع المصري حيث قضى بأنه "فيما يتعلق بالإجراءات التي تتخذ وفقا للمادة (١٤٦) تنتفي مسئولية قائد الطائرة أو أي عضو من أعضاء طاقمها، أو أي راكب من ركابها أو مالك الطائرة أو مشغلها أو الشخص الذي يتم تسيير الرحلة لحسابه وذلك في أي دعوى تنشأ عن المعاملة التي يتعرض لها الشخص الذي اتخذت ضده هذه الإجراءات"[١].

---

jeudi 19 septembre 2019, N° de pourvoi: 18-20401, Non publié au bulletin, http://www.legifrance.gouv.fr.

١ – المادة ١٤٨ من قانون الطيران المدني المصري.

وقد نصت أيضاً اتفاقية طوكيو على مبدأ الإعفاء من المسؤولية بالنسبة لقائد الطائرة حينما يتخذ من الإجراءات والتدابير ما فيه من الحفاظ على سلامة وأمن الطائرة ضد كل شخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب جرائم أو أفعال تعرض أمن وسلامة الطائرة للخطر. وقد شمل مبدأ الإعفاء من المسؤولية طاقم الطائرة أيضاً والركاب الذين يستعين بهم قائد الطائرة في مساعدته لتنفيذ ما يتخذه من إجراءات وتدابير لسلامة الرحلة الجوية. كما يشمل العفو أيضاً مالك الطائرة ومستغلها وكذلك الشخص الذي يتم تسيير الرحلة لحسابه، حيث نصت الاتفاقية على أنه "بالنسبة للإجراءات التي تتخذ وفقا لهذه الاتفاقية، لا يعد قائد الطائرة، أو أي عضو آخر من أعضاء طاقمها، أو أي راكب، أو مالك الطائرة أو مستثمرها أو الشخص الذي تسير الرحلة لحسابه، مسؤولا في أية دعوي ترفع بسبب المعاملة التي يتعرض لها الشخص الذي اتخذت تلك الإجراءات حياله"[١].

ولم ينص المنظم السعودي صراحةً على انتفاء مسؤولية قائد الطائرة عن ما يتخذه من تدابير وقائية في مواجهة الركاب، وإنما اكتفى بالإشارة إلى أن المعاهدات التي وافقت عليها المملكة تعد جزءاً مكملاً لهذا النظام[٢]. ولم ينص أيضاً المشرع الفرنسي صراحةً على انتفاء مسؤولية قائد الطائرة عن ما يتخذه من تدابير وقائية في مواجهة الركاب.

[١] – المادة ١٠ من اتفاقية طوكيو.

[٢] – المادة ٤ من نظام الطيران المدني السعودي.

١٢ – التدابير الوقائية كإحدى السلطات الاستثنائية لقائد الطائرة

وقد أثار مبدأ الإعفاء الكامل لقائد الطائرة عن ما يتخذه من تدابير وقائية جدلاً كبير في مؤتمر طوكيو الدبلوماسي بين مؤيد للمبدأ ورافض له، حيث يرى أنصار المبدأ المؤيد له أن في عدم إقراره ضعف للضمانات القانونية لقائد الطائرة في الاتفاقية ويقلل من نجاحها، ويرى الجانب المؤيد لإلغائه أنه يعارض مبدأ الإعفاء الكامل لأي شخص من المسؤولية[١].

ونعتقد أن الإعفاء الكامل لقائد الطائرة فيما يتخذه من تدابير وقائية لحماية أمن الطائرة وسلامتها في غير محله؛ لأن الشخص حينما يكون على يقين بإعفائه من المسؤولية عن ما يتخذه من قرارات قد لا يحسن التدبير مما يترتب عليه الإضرار بالأخرين. وبما أن قائد الطائرة له كافة الصلاحيات في اتخاذ ما يراه من تدابير لسلامة الرحلة الجوية فيجب أيضاً، أن تكون تلك التدابير محل تقدير من قبل الجهات المختصة كي يحسن قائد الطائرة اتخاذ التدابير المناسبة لظروف كل حالة تتعرض لها الرحلة الجوية. وكي لا نُفرط في تحمل قائد الطائرة المسؤولية عما يتخذه من تدابير وقائية قد تكون خاطئة، وكي يكون له سلطة اتخاذ القرار وسلطة التقدير في اتخاذه للمحافظة على سلامة الرحلة الجوية، فيجب أن تكون مسؤوليته عن الأخطاء مثبتة من قبل المتضرر.

[١] – د. هارون أروان، السابق، ص ٢٠٢.

الفرع الثاني

انتفاء مسؤولية قائد الطائرة عن مخالفتِه قواعدَ الجو وقواعد النزول في المطارات الدولية

على الرغم من أنه لم يرد في نظام الطيران المدني السعودي وقانون الطيران المدني المصري وقانون النقل الفرنسي، وكذلك في اتفاقية شيكاغو نصاً صريحاً يعفى بناء عليه قائد الطائرة حينما يخالف قواعد الجو وقواعد النزول في المطارات الدولية متى كان ذلك لحماية الرحلة الجوية، إلا أنه بالرجوع إلى نصوص قانون الطيران المدني المصري وقانون النقل الفرنسي فيما يتعلق بقواعد الجو، كما ذكرنا سابقاً، يتبين أنه يجوز لقائد الطائرة أن يحيد عن قواعد الجو المعمول بها في الأحوال التي يصبح فيها ذلك محتما حرصا على سلامة الرحلة الجوية[١]، وهذا يعني ضمنياً انتفاء مسؤولية قائد الطائرة عن مخالفتِه لقواعد الجو، بينما لم يرد نص صريح في نظام الطيران المدني السعودي واتفاقية شيكاغو يجيز لقائد الطائرة أن يحيد عن قواعد الجو المعمول بها متى تطلبت سلامة الرحلة الجوية ذلك.

وفيما يتعلق بمخالفة قواعد النزول في المطارات الدولية فقد ذكرنا سابقاً أن كلٍ من المنظم السعودي والمشرع المصري ونظيره الفرنسي، قد أجازوا لقائد الطائرة

١ – المادة ٣٩ من قانون الطيران المدني المصري،

Art., L. 6522-2, du Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr.

مخالفة قواعد النزول في المطارات الدولية في الحالات الاضطرارية حفاظاً على سلامة الرحلة الجوية[١]، وبذلك يعفى من المسؤولية ما دام أن دون هذه التدابير تعرض الرحلة للخطر.

الفرع الثالث

انتفاء مسؤولية قائد الطائرة عن إلقاء الأشياء المشحونة والوقود

لم يرد في النظام السعودي والقانون المصري ونظيره الفرنسي وكذلك في اتفاقية شيكاغو نص صريح يعفى بناء عليه قائد الطائرة من المسؤولية حينما يتم إلقاء الأشياء المشحونة على متن الطائرة أو الوقود في الحالات الاضطرارية لسلامة الرحلة الجوية، إلا أن المشرع المصري ونظيره الفرنسي – كما ذكرنا سابقاً – قد سمحا لقائد الطائرة عند الاقتضاء – أي في حالة الضرورة حينما تتوافر الحالات الاضطرارية – في أن يتخذ التدابير الوقائية المتمثلة في إلقاء الأشياء المشحونة أو بعضها أو وقود الطائرة[٢] لسلامة الرحلة الجوية، وهذا يعني إعفاء قائد الطائرة من المسؤولية عن تلك التدابير، ما دام أنه اضطر على ذلك ولم يكن أمامه خيار أفضل

[١] – المادة ٣٧ من نظام الطيران المدني السعودي، والمادة ١/٢٠ من قانون الطيران المدني المصري،

Art., L. 6212-1, du Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr; Conseil d'État - 28 juillet 2022 - n° 465666; Conseil d'État - 7 novembre 2022 - n° 461152, https://jurisprudence.lefebvre-dalloz.fr.

[٢] – المادة ٢/٢٩٩ من قانون التجارة المصري،

Art., L. 6522-3, du Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr.

منه. ويؤكد صحة رأينا نص المشرع المصري على أنه "لا يجوز إلقاء أو رش شيء من الطائرة أثناء طيرانها إلا في الحالات الاضطرارية، أو بتصريح من سلطة الطيران المدني....."[١]. كما ألقت أيضاً المادة ٣/٢٩٩ من قانون التجارة المصري بالمسؤولية عن الأشياء التي قرر قائد الطائرة إلقاءها، حفاظاً على سلامة الرحلة الجوية، على الناقل، حيث نصت على أنه يكون "الناقل مسئولاً عن هلاك الأشياء التي يقرر قائد الطائرة إلقاءها لسلامة الطائرة"، كما نص المشرع المصري على أنه "يكون الناقل مسئولاً تجاه الشاحنين والمرسل إليهم عن إلقاء البضائع المشحونة أثناء الطيران حتى ولو كان لابد من إلقائها لنجاة الطائرة"[٢].

وبالرجوع إلى نظام الطيران المدني السعودي نجده ينص أيضاً على أنه "يكون الناقل الجوي مسؤولا تجاه الركاب والشاحنين والمرسل إليهم عن إلقاء الأمتعة والبضائع المشحونة أثناء الطيران حتى ولو كان لا بد من إلقائها لنجاة الطائرة أو الركاب"[٣]، وهو ما يؤكد أيضاً، انتفاء مسؤولية قائد الطائرة عن إلقاء الأشياء المشحونة في الطائرة أو وقودها.

---

[١] – المادة ١/٤٦ من قانون الطيران المدني المصري.

[٢] – المادة ١٢٤ من قانون الطيران المدني المصري، وتفصيلاً في مسؤولية الناقل الجوي، أنظر د. آسر محمد أبو ضيف، السابق، ص ٤٠٤، وما بعدها.

٣ – المادة ١٣٦ من نظام الطيران المدني السعودي.

المبحث الثاني

موقف الدولة المضيفة من التدابير الوقائية لقائد الطائرة

الدولة المضيفة هي الدولة التي تهبط الطائرة في إقليمها، ويستوي في ذلك أن تكون الدولة المضيفة هي دولة الوصول أو الدولة التي هبطت الطائرة في إقليمها لظروف اضطرارية، أو هي الدولة التي هبطت الطائرة في إقليمها لاتخاذ بعض الإجراءات الاحترازية لاستكمال رحلتها الجوية.

وقد عرف تنظيم الهيئة العامة للطيران المدني السعودي إقليم المملكة بأنه: أراضي المملكة ومياهها الإقليمية والفضاء الجوي الذي يعلوها[١]. وقد عرف قانون الطيران المدني المصري إقليم الدولة بأنه "ما يخضع لسيادة الدولة من الأراضي والمياه الإقليمية الملاصقة لها والفضاء الجوي الذي يعلوها"[٢]، ونصت اتفاقية شيكاغو على أن "تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة سيادة كاملة ومطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها"[٣]، كما نصت على أنه "لأغراض هذه الاتفاقية، يعتبر إقليم

---

[١] – المادة ١ من تنظيم الهيئة العامة للطيران المدني السعودي، وقد عرفت المادة ٥/١ من نظام الطيران المدني والسعودي قبل تعديلها، إقليم الدولة المضيفة بأنه يشمل الأراضي البرية والمياه الإقليمية الخاضعة لسيادة الدولة والفضاء الجوي الذي يعلوها.

[٢] – المادة ٣/١ من قانون الطيران المدني المصري، وقد ميز القانون سالف الذكر بين إقليم الدولة وبين إقليم معلومات الطيران المصري، حيث عرف الأخير بأنه "فضاء جوي ذو أبعاد محددة تؤدي في نطاقه خدمات معلومات الطيران والتنبيه، ويعلن عنه بدليل معلومات الطيران المصري".

٣ – المادة ١ من اتفاقية شيكاغو، د. حمد الله محمد حمد الله، السابق، ٣٢، وما بعدها.

الدولة الأراضي البرية والمياه الإقليمية المتاخمة لها الخاضعة لسيادة تلك الدولة أو سلطتها أو حمايتها أو انتدابها"[١].

وبما أن لكل دولة السيادة الكاملة والمطلقة على إقليمها، أي على أراضيها ومياهها الإقليمية والفضاء الجوي الذي يعلوها[٢]، تثور عدة تساؤلات منها: هل تلتزم الدولة المضيفة باحترام التدابير الوقائية المتخذة من قبل قائد الطائرة؟ أم تطبق قانونها الإقليمي على تلك التدابير؟ وهل الجرائم المرتكبة من قبل الراكب التي استدعت قائد الطائرة اتخاذ التدابير الوقائية في مواجهته، يشترط أن تكون أيضاً، ضمن الجرائم المعترف بها في إقليم الدولة المضيفة، كي تلتزم الأخيرة بالتدابير الوقائية المتخذة من قبل الطائرة؟ وهل يجوز للدولة المضيفة الزام قائد الطائرة بإنزال المتهم وتسليمه إليها؟ وبالمقابل وهل يحق لقائد الطائرة إنزال المتهم وتسليمه للدولة المضيفة؟ وهل تلتزم الدولة المضيفة بمساعدة قائد الطائرة على استعادة سيطرته على الطائرة واستكمال رحلتها الجوية؟

للإجابة عن التساؤلات السابقة سوف نتناول بالدراسة القانون الواجب التطبيق على الأعمال التي تتم من قبل الراكب لمعرفة ما إذا كانت هذه الأعمال مجرمة أم مباحه، ثم نتطرق لدراسة سلطة قائد الطائرة في إنزال المتهم ومدى مساعدة الدولة

[١] – المادة ٢ من اتفاقية شيكاغو.

[٢] – المادة ٤ من قانون الطيران المصري، وتفصيلاً أنظر د. حمد الله محمد حمد الله، السابق، ص ٢٣، ٢٩.

المضيفة في إعادة السيطرة على الطائرة من قبل قائدها. وبناء عليه تكون خطة الدراسة في هذا المبحث التالي:

المطلب الأول: التأكد من جرم الفعل المرتكب من قبل المتهم.

المطلب الثاني: إنزال المتهم ومساعدة قائد الطائرة في إعادة السيطرة عليها.

المطلب الأول

التأكد من جرم الفعل المرتكب من قبل المتهم

بما أن للدولة السيادة الكاملة على أراضيها فهل يعني ذلك أن تحديد ما إذا كان الفعل المرتكب من قبل المتهم يعد جريمة من عدمه يكون وفقاً لقانون الدولة المضيفة؟ أم أن جرم الفعل يحدد من قبل قائد الطائرة وفقاً لقانون دولة العلم؟ وما هي الأفعال التي تعد جريمة من وجهة نظر قائد الطائرة؟ وهل يلتزم في ذلك بقانون الدولة المضيفة؟

سنتناول بالدراسة فيما يلي تحديد القانون الواجب التطبيق على الأعمال التي تُرتكب على متن الطائرة لمعرفة جرم الفعل المرتكب من عدمه **{الفرع الأول}**، ثم نبين الأفعال المجرمة على متن الطائرة **{الفرع الثاني}**، وذلك للإجابة على التساؤلات السابقة.

الفرع الأول

القانون الواجب التطبيق على الأعمال التي تُرتكب على متن الطائرة

القانون الواجب التطبيق محل الدراسة يقصد به القانون واجب التطبيق على الأعمال التي ترتكب أثناء فترة الطيران فقط. وتعتبر الطائرة في حالة طيران، وفقاً للنظام السعودي والقانون المصري، منذ اللحظة التي يتم فيها إغلاق جميع أبواب الطائرة الخارجية بعد صعود الركاب حتى اللحظة التي يتم فيها فتح أي من هذه الأبواب من أجل مغادرة الركاب لها، وفي حالة الهبوط الاضطراري يستمر اعتبار الطائرة في حالة طيران حتى تتولى السلطة المختصة مسؤوليتها عن الطائرة وما على متنها من أشخاص وأموال[١].

وكانت اتفاقية طوكيو تعتبر الطائرة في حالة طيران "منذ لحظة تشغيل الآلات المحركة استعداداً للبدء في الطيران إلى لحظة الانتهاء من عملية الهبوط إلى الأرض"[٢]، وبناء عليه كانت نصوص الاتفاقية لا تطبق إلا إذا وقعت الجريمة على متن الطائرة قبل البدء في تشغيل الآلات المحركة لاستعداد البدء في الطيران كما كانت لا تنطبق أيضاً بعد الانتهاء من عملية الهبوط إلى الأرض حيث يكون الاختصاص لقانون دولة السطح[٣]، ولكن عدلت الاتفاقية بتاريخ ١٤ إبريل ٢٠١٤م،

١ – المادة ١/١٥٦ من نظام الطيران المدني السعودي، والمادة ١/١٤٣ من قانون الطيران المدني المصري.

٢ – المادة ٣/١ من اتفاقية طوكيو.

٣ – د. عبد الفضيل محمد أحمد، السابق، ص١٦١.

١٢ – التدابير الوقائية كإحدى السلطات الاستثنائية لقائد الطائرة

ونصت على أن الطائرة تُعدُّ "في حالة طيران في أي وقت منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب إليها ولغاية اللحظة التي يتم فيها فتح أي من تلك الأبواب بغرض إنزالهم؛ وفي حالة الهبوط الاضطراري، تعتبر الرحلة متواصلة حتى الوقت الذي تتولى فيه السلطات المختصة المسؤولية عن الطائرة وعن الأشخاص والممتلكات على متنها....."[١].

ويجب الأخذ في الاعتبار أن مسألة القانون الواجب التطبيق على الأعمال التي تُرتكب على متن الطائرة أثناء رحلتها الجوية كانت تثير جدلاً لم تثيره مسألة أخرى في مجال القانون الجوي، ويرجع ذلك إلى سرعة الطائرة في قهر المسافات بين نقطة الإقلاع ونقطة الوصول، حيث قد تصبح الطائرة في دولة وتُمسي في دولة أخرى. وقد ثار هذا الجدل بين الفقه والقضاء وسلطات الدولة[٢] إلى أن ابرمت اتفاقية طوكيو في عام ١٩٦٣ بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرة، وحسمت الأمر بخصوص القانون الواجب التطبيق على الجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرة، حيث اتجهت إلى أن الأصل في تحديد القانون الواجب التطبيق على الأفعال والجرائم المرتكبة على متن الطائرة هو قانون دولة علم الطائرة،

---

[١] – المادة ٣/١ من اتفاقية طوكيو، المعدلة وفقاً لبروتوكول تعديل الاتفاقية المحرر في مونتريال بتاريخ ٤ أبريل ٢٠١٤م

[٢] – لمزيد من التفصيل حول التفرقة بين الفقه والقضاء وسلطة الدولة بشأن القانون الواجب التطبيق على الجرائم والتصرفات التي تحدث على متن الطائرة، أنظر د. حمد الله محمد حمد الله، السابق، ص ٥٨ وما بعدها.

فنصت على أنه "يكون لدولة تسجيل الطائرة الصلاحية في ممارسة الاختصاص بالنسبة للجرائم والأفعال التي ترتكب علي متن تلك الطائرة"[١]، وهو ما نص على صراحة المنظم السعودي والمشرع المصري ونظيره الفرنسي[٢].

وإذا كان الأصل، وفقاً لاتفاقية طوكيو، في تحديد القانون الواجب التطبيق هو دولة علم الطائرة، إلا أن هذا الأصل ورد عليه بعض الاستثناءات من قبل اتفاقية طوكيو أيضاً، حيث منحت صلاحية ممارسة الاختصاص القضائي على الأفعال أو الجرائم المرتكبة على متن الطائرة للدول التالية[٣]:

١- **دولة الهبوط:** وذلك عندما تهبط الطائرة التي ترتكب على متنها الجريمة أو يرتكب على متنها الفعل في إقليمها والشخص الذي يدعى ارتكابه للجريمة أو للفعل لايزال على متنها.

٢- **دولة المشغل:** وذلك عندما ترتكب الجريمة أو يرتكب الفعل على متن طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون المقر الرئيسي لأعماله في تلك الدولة أو يكون مقر إقامته الدائم في تلك الدولة إن لم يكن مقره الرئيسي فيها.

وإضافة إلى الاستثناءات السابقة منحت أيضاً اتفاقية طوكيو الدولة المتعاقدة غير دولة علم الطائرة الحق في أن تتدخل في تشغيل طائرة في حالة طيران من أجل

---

١ – المادة ١/٣ من اتفاقية طوكيو.

٢ – المادة ٣ من نظام الطيران المدني السعودي، والمادة ٢ من قانون الطيران المدني المصري، والمادة L. 6111-6 من قانون النقل الفرنسي.

٣ – المادة ١/٣ مكرر من اتفاقية طوكيو.

١٢ – التدابير الوقائية كإحدى السلطات الاستثنائية لقائد الطائرة

أن تمارس اختصاصها الجنائي بالنسبة لجريمة ما ارتكبت علي متن تلك الطائرة، وذلك حينما يكون للجريمة أثر علي إقليم تلك الدولة؛ أو ارتكبت ضد مواطن من تلك الدولة أو شخص يقيم فيها بصفة دائمة؛ أو تمس أمن تلك الدولة؛ أو تشكل الجريمة انتهاكا للقواعد والأنظمة النافذة في تلك الدولة المتعلقة بالطيران أو بتحركات الطائرات؛ أو أن تكون ممارسة هذا الاختصاص ضرورية لكفالة قيام تلك الدولة بالوفاء بالتزام واقع عليها بموجب اتفاق دولي متعدد الأطراف[١]. وبناء عليه يحق

[١] – المادة ٤ من اتفاقية طوكيو، و د. عبد الفضيل محمد أحمد، السابق، ص ١٥٩، د. حمد الله محمد حمد الله، السابق، ص ٦٣. وإضافة إلى ما سبق نصت اتفاقية طوكيو على أن لكل دولة متعاقدة أن تتخذ أيضاً ما يلزم من التدابير لإقامة اختصاصها القضائي على الجرائم المرتكبة على متن الطائرات بصفتها دولة الهبوط، عندما تكون النقطة الأخيرة للإقلاع أو نقطة الهبوط المقصود التالية للطائرة التي ترتكب على متنها الجريمة في إقليمها، وتهبط الطائرة بعد ذلك في إقليمها والشخص الذي يدعى ارتكابه للجريمة لا يزال على متنها، وعندما تتعرض سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها للخطر، أو يتعرض حسن النظام والانضباط على متنها للخطر؛ وبصفتها دولة المشغل، عندما تكون الطائرة التي ترتكب على متنها الجريمة طائرة مؤجرة بدون طاقم إلى مستأجر يكون المقر الرئيسي لأعماله في تلك الدولة، أو إذا لم يكن للمستأجر هذا المقر الرئيسي، يكون مقر إقامته الدائم في تلك الدولة، وعلى الدولة، عند ممارستها لاختصاصها القضائي باعتبارها دولة الهبوط، أن تنظر في ما إذا كانت الجريمة المعنية تشكل جريمة في دول المشغل، في حالة إخطار أي دولة متعاقدة، تمارس اختصاصها القضائي وفقاً لنصوص اتفاقية طوكيو، أو إذا علمت بصورة أخرى بأن هناك دولة متعاقدة أخرى أو أكثر تجري تحقيقا أو ملاحقة أو تتخذ إجراءات قضائية بصدد نفس الجرائم أو الأفعال، على هذه الدولة المتعاقدة أن تجري ما يلزم من مشاورات مع الدول المتعاقدة الأخرى بهدف تنسيق إجراءاتها، المادة ٣ مكرر من اتفاقية طوكيو المعدلة وفقاً لبروتوكول تعديل الاتفاقية المحرر في مونتريال بتاريخ ٤ أبريل ٢٠١٤م.

للدولة المضيفة حال توافر إحدى الحالات سالفة الذكر، إلزام قائد الطائرة بإنزال المتهم وتسليمه إليها.

الفرع الثاني

الأفعال المُجَرَّمَة على متن الطائرة

بداية، يجب الأخذ في الاعتبار أن الأفعال المُجرَّم ارتكابها على متن الطائرة ليست هي فقط الأفعال التي قد تشكل خطراً على الطائرة وسلامة رحلتها الجوية، وإنما قد يكون هناك أفعال أخرى قد لا تكون أفعال مجرمة وإنما قد تعرض سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الأمتعة أو حسن النظام والضبط للخطر[١]، وبناء عليه يكون قائد الطائرة، بخصوص هذه الأفعال، هو صاحب السلطة في تقدير ما إذا كانت هذه الأفعال تشكل خطراً أو من المحتمل أن تشكل خطراً على سلامة الطائرة أو ما على متنها من أشخاص أو أموال[٢].

ومن الأفعال المُجرَّمة على متن الطائرة وفقاً للنظام السعودي[٣]، أن يكون الراكب في حالة سكر[١] أو يحمل معه مواد مخدرة[٢]، أو مواد خطرة، أو يقوم بعمل من

[١] – المادة ١/١٥٧ من نظام الطيران المدني السعودي، المادة ١٤٦ من قانون الطيران المدني المصري.

[٢] -د. عبد الفضيل محمد أحمد، السابق، ص ١٥٩.

٣ – ولمزيد من التفصيل حول الأفعال المجرمة على متن الطائرة وفقاً للنظام السعودي، أنظر نظام الطيران المدني السعودي، الباب الحادي عشر: الجرائم والأفعال التي ترتكب ضد أمن الطيران المدني وسلامته: الفصل الأول: تحديد الجرائم والأفعال.

١٢ – التدابير الوقائية كإحدى السلطات الاستثنائية لقائد الطائرة

أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران إذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة الطائرة للخطر، أو يقوم بالاعتداء أو الترهيب أو التهديد بدنيا أو بالقول ضد أحد أعضاء طاقم الطائرة، مما يؤثر على أداء مهام هذا الشخص أو يقلل من قدرته على الاضطلاع بتلك المهام[٣]. ويُعِدُّ المشرّعُ الفرنسي كل فعل يقوم به أحد الركاب يهدد سلامة الطائرة أثناء الطيران من الأفعال المجرمة المعاقب عليها. ومن هذه الأفعال القيام بالتدمير المتعمد أو الإتلاف لأحد عناصر الطائرة أو معدات السلامة الموجودة على متنها[٤].

ولم يُبقي المشرع المصري على النصوص التي كانت تبين الأفعال المجرمة على متن الطائرة، حيث أُلغيت بموجب القانون رقم ١٣٦ لسنة ٢٠١٠م، ليوسع المشرع المصري بناء على ذلك من سلطات قائد الطائرة في تحديد ما إذا كان الفعل

---

١ – المادة ١٠٥ من نظام الطيران المدني السعودي،

c. Art., L. 6225-2, du Code des transports, Créé par Ordonnance n°2022-830 du 1er juin 2022 - art. 1, https://www.legifrance.gouv.fr.

[٢] – المادة ٢/١٩ من نظام الطيران المدني السعودي.

٣ – لمزيد من التفصيل حول الأفعال المجرمة على متن الطائرة أثناء الطيران أنظر المادة ١٥٤ من نظام الطيران المدني السعودي.

٤ – حيث نصت المادة L. 6433-3 من قانون النقل الفرنسي على أنه:

i. *"Le fait pour un passager de compromettre la sécurité d'un aéronef en vol par la destruction, la dégradation ou la détérioration volontaires d'un de ses éléments ou du matériel de sécurité à bord est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende", Art., L. 6433-3, du Code des transports, Créé par Ordonnance n°2022-831 du 1er juin 2022 - art. 3, https://www.legifrance.gouv.fr; Philippe Delebecque, Droit des transports,Edition, op. cit., p. 846.*

المرتكب من قبل الراكب يعد من الأفعال المجرمة أو من الأفعال التي قد تشكل خطراً على سلامة الرحلة الجوية من عدمه. ونعتقد أن تحديد الأفعال المجرمة على متن الطائرة وكذلك الأفعال التي قد تعرض الرحلة الجوية للخطر، قد يحيد من إساءة استخدام السلطة من قبل قائد الطائرة ويضمن أقل أنواع الحماية للراكب من تعسفه في استخدام السلطة.

ولم تحدد اتفاقية طوكيو الأفعال المجرمة على متن الطائرة، وإنما أحالت في تحديد تلك الأفعال إلى القوانين الوطنية للدول المتعاقدة، وبناء عليه قد يكون الفعل المُجرَّم في قانون دولة متعاقدة وغير مجرم في قانون دولة متعاقدة أخرى، ولكن تطبق الاتفاقية حال كان الفعل مجرم وفقاً لقانون دولة متعاقدة أخرى[١]، على أن الاتفاقية لا تنطبق متى كان الفعل المجرم ذا طابع سياسي أو ديني أو عنصري ما دام أنه لا يمس بأمن الطائرة وسلامتها[٢].

المطلب الثاني

إنزال المتهم ومساعدة قائد الطائرة في إعادة السيطرة عليها

لا شك أن الهدف الرئيسي من التدابير الوقائية المتخذة من قبل قائد الطائرة هو سلامة الرحلة الجوية بصفة عامة، أي سلامة الطائرة وأمنها بمن على متنها من أشخاص وأموال، لذلك يكون الهدف الرئيس لقائد الطائرة هو إزالة كل العواق التي

١ – المادة ١ من اتفاقية طوكيو.

٢ – د. عبد الفضيل محمد أحمد، السابق، ص ١٥٨، وما بعدها.

تحول دون سلامة وأمن الطائرة أثناء الرحلة الجوية، أو بمعنى أدق أثناء فترة الطيران، وهي الفترة التي يكون لقائد الطائرة فيها السلطة الرئاسية على الطائرة[١]، وبناء عليه يحق لقائد الطائرة إنزال المتهم متى كان يشكل تواجده على متن الطائرة خطراً عليها **{الفرع الأول}**، كما يحق لقائد الطائرة أيضاً، متى تطلب الأمر ذلك، أن يطلب من الدولة المضيفة مساعدته في اتخاذ التدابير اللازمة لإعادة سيطرته على الطائرة **{الفرع الثاني}**.

الفرع الأول

إنزال المتهم

بداية يجب التوضيح بأن إنزال الشخص من على متن الطائرة لا يتطلب بالضرورة أن يكون قد ارتكب فعل من الأفعال المجرمة على متنها، أو شرع في ارتكابه، وإنما يكفي فقط أن يكون لدى قائد الطائرة أسباب معقولة بأن الفعل الذي ارتكبه قد يعرض سلامة الطائرة للخطر أو الأشخاص أو الأموال على متنها أو يعرض للخطر حسن النظام والضبط على متنها، وهو ما أكده نظام الطيران المدني السعودي، وقانون الطيران المدني المصري، وقانون النقل الفرنسي، واتفاقية طوكيو[٢].

١ – د. أبو زيد رضوان، السابق، ص ١٠٩.

٢ – تفصيلا في ذلك أنظر المادة ١٥٧ من نظام الطيران المدني السعودي، والمادة ١٤٦ من قانون الطيران المدني المصري، والمادة ١/٦ من اتفاقية طوكيو،

Art., L. 6522-3, du Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr.

وإضافة إلى ما سبق، يحق لقائد الطائرة، وفقاً للنظام السعودي، أن يطلب من السلطات المختصة في الدولة التي تهبط الطائرة في إقليمها إنزال الشخص الذي ارتكب أو شرع في ارتكاب أحد الأفعال المجرمة على متن الطائرة أو أي فعل يعرض أو قد يعرض للخطر سلامة الطائرة، وعليه أن يبين الأسباب المسوغة لاتخاذ قرار الإنزال[١]. وعلى السلطات المختصة في المملكة أن تسمح لقائد الطائرة بإنزاله أو تسليمه[٢]. وإذا رأى قائد الطائرة أن تسليم المتهم إلى السلطات المختصة يرجع إلى "خطورة الجريمة التي ارتكبها فعليه إخطار سلطات الدولة التي تهبط الطائرة في

[١] – المادة ٣/١٥٧ من نظام الطيران المدني السعودي.

[٢] – المادة ١٥٩ من نظام الطيران المدني السعودي، وقد سمح المنظم السعودي للسلطات المختصة عند تسلمها أي متهم قام بارتكاب الأفعال سالفة الذكر أن تتخذ ضده "الإجراءات القانونية الآتية وفقا للأنظمة والقواعد المطبقة:١- احتجاز هذا الشخص للفترة اللازمة لإتمام الإجراءات القضائية أو إجراءات تسليمه لدولة أخرى، مع السماح للشخص بالاتصال فورًا بأقرب ممثل مختص للدولة التي يحمل جنسيتها، ٢- إجراء تحقيق فوري في الحادث للتحقق من ارتكابه جريمة تدخل في الاختصاص القضائي لمحاكم المملكة، وتقديمه للمحاكمة إذا ثبت هذا الاختصاص القضائي، ٣- إبعاد أو تسليم المتهم إلى الدولة التي يحمل جنسيتها أو دولة إقامته الدائمة أو الدولة التي بدأ منها رحلته الجوية إذا كانت الجريمة لا تدخل في الاختصاص القضائي للمملكة"، المادة ١٦٠ من نظام الطيران المدني السعودي، ووفقاً للمادة ١٦١ من النظام سالف الذكر، لا يعد إنزال شخص أو تسليمه من قبل قائد الطائرة "بمثابة قبول دخوله إلى إقليم المملكة، ويجوز للسلطات المختصة إبعاده، أو إعادته إلى الدولة التي يحمل جنسيتها أو إلى دولة إقامته الدائمة أو الدولة التي بدأ منها رحلته الجوية".

إقليمها بأسرع وقت ممكن مع بيان الأسباب، وعليه أن يقدم عند الهبوط عناصر الإثبات والمعلومات المتوافرة لديه"[١].

وقد الزم أيضاً المشرع المصري السلطات المختصة في أن تسمح لقائد الطائرة بإنزال أي شخص ارتكب أو شرع في ارتكاب أي من الأفعال المجرمة أو أي فعل يعرض سلامة الطائرة للخطر[٢]. وعلى السلطة المختصة أن تتسلم أي متهم قام قائد الطائرة بإنزاله وتسليمه لها، وعليها أن تجري تحقيقاً فورياً عن الحادث، وإذا تبين لهذه السلطات أن الجريمة تدخل في نطاق الاختصاص القضائي للدولة وفقاً لأحكام قانون الطيران المدني فعليها اتخاذ الإجراءات اللازمة، أما إذا تبين لها أن الجريمة لا تدخل في نطاق الاختصاص القضائي سالف الذكر، فلها أن تتخذ القرار المناسب في شأنه طبقاً للقانون. وفي جميع الأحوال – يكون لهذه السلطات طبقاً للقانون – الحق في تسليم المتهم إلى الدولة التي يحمل جنسيتها، أو الدولة التي يقيم فيها بصورة دائمة أو الدولة التي بدأ منها رحلته الجوية[٣].

[١] – المادة ٤/١٥٧ من نظام الطيران المدني السعودي.

[٢] – المادة ١٥١ من قانون الطيران المدني المصري.

[٣] – المادة ١٥٢ من قانون الطيران المدني المصري.

وقد نص المشرع الفرنسي أيضاً على سلطة قائد الطائرة في إنزال أي شخص من بين أفراد الطاقم أو الركاب إذا كان يشكل خطراً على الركاب حسن النظام على متن الطائرة[١].

وقد أكدت اتفاقية طوكيو على حق قائد الطائرة في إنزال المتهم متى توافرت أسباب معقولة تدعوه لذلك حيث نصت على أنه "يجوز لقائد الطائرة متى توفرت لديه أسباب معقولة تدعوه للاعتقاد بأن شخصاً على متن الطائرة قد ارتكب فعلا يشكل، في رأيه، جريمة جسيمة، أن يسلم ذلك الشخص للسلطات المختصة في أي دولة متعاقدة تهبط الطائرة في إقليمها"[٢]. وعلى قائد الطائرة، في أقرب وقت ممكن عمليا وإذا أمكن قبل هبوط الطائرة في أراضي دولة متعاقدة، إذا قرر أن يسلم المتهم

[1] – ".....Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers, ou toute partie du chargement, qui peut présenter un danger pour la sécurité, la santé, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef.....", Art., L. 6522-3, du Code des transports, https://www.legifrance.gouv.fr; Maurice Bernadet • Philippe Delebecque • Isabelle Bon-Garcin, Droit des transports, DALLOZ, N° 2 - Mai 2018, p. 410, https://bibliotheque.lefebvre-dalloz.fr; Cour administrative d'appel de Paris — 17 janvier 2025 — n° 23PA02198; Cour administrative d'appel de Paris — 21 juin 2024 — n° 22PA05065, https://www.dalloz.fr; Conseil d'État, 20 juillet 2023, n° 469330; Conseil d'État, 20 juillet 2023, n° 469754; Conseil d'État, 19 octobre 2022, n° 456247, https://jurisprudence.lefebvre-dalloz.fr.

[٢] – المادة ١/٩ من اتفاقية طوكيو.

للسلطات المختصة فيها أن يخطر تلك السلطات بنيته تسليم ذلك الشخص وأن يبين الأسباب التي دعت لذلك، ويزودها بالأدلة والمعلومات التي تكون في حوزته على نحو مشروع[١].

ويحق لقائد الطائرة تقييد حرية المتهم قبل اتخاذ إجراءات إنزاله من على متن الطائرة متى رأى، لأسباب معقولة، أن عدم تقييد حريته يحول دون سلامة الطائرة أو سلامة الأشخاص أو سلامة الأموال على متنها أو يخل بحسن النظام أو الانضباط على متنها[٢]، أو إذا كان تقييد حريته أمرًا ضروريا ليتمكن قائد الطائرة من إنزاله من على متن الطائرة وتسليمه إلى السلطات المختصة[٣].

ويجوز أيضاً لقائد الطائرة "أن يطلب قيام أعضاء آخرين من طاقمها أو أن يصرح لهم بمساعدته في تقييد حركة أي شخص يكون له الحق في تقييد حركته، ويجوز له أن يطلب المساعدة من حراس الأمن على متن الطائرة أو الركاب أو أن يصرح لهم بتقديمها دونما إلزام في ذلك. كما يجوز لأي من أعضاء الطاقم أو أي من الركاب أن يقوم، بدون ذلك التصريح، باتخاذ إجراءات وقائية معقولة عندما تتوافر

[١] – المادة ٢/٩، ٣ من اتفاقية طوكيو.

[٢] – المادة ١٥٧ من نظام الطيران المدني السعودي، والمادة ١/٦/أ، ب من اتفاقية طوكيو المعدلة وفقاً لبروتوكول تعديل الاتفاقية المحرر في مونتريال بتاريخ ٤ أبريل ٢٠١٤م.

[٣] – المادة ١/٦/جـ من اتفاقية طوكيو المعدلة وفقاً لبروتوكول تعديل الاتفاقية المحرر في مونتريال بتاريخ ٤ أبريل ٢٠١٤م.

لديه أسباب معقولة تدعوه للاعتقاد أن ذلك الإجراء كان من الواجب اتخاذه بصورة فورية لحماية سلامة الطائرة أو الأشخاص أو الممتلكات على متنها"[١].

وقد تضمنت اتفاقية شيكاغو توجيهاً يقتضي بموجبه على كل دولة متعاقدة أن تضع برنامجاً خاص بها لأمن الطيران المدني تدمج فيه التدابير الأمنية التي تقترحها الهيئات المختصة الأخرى[٢].

الفرع الثاني

مساعدة قائد الطائرة في إعادة السيطرة عليها

بما أن قائد الطائرة هو صاحب السلطة العليا في الطائرة أثناء فترة طيرانها، فإن سيطرته عليها تُعد الملاذ الأمن لسلامة رحلتها الجوية بصفة عامة، أي سلامة الطائرة ومن على متنها من أشخاص وما على متنها من أموال.

ولأهمية سيطرة قائد الطائرة على الطائرة في حالة الطيران، نص المنظم السعودي على إلزام السلطات المختصة في المملكة في حالة ارتكاب إحدى الأفعال المجرمة على متن الطائرة أو ارتكاب إحدى الأفعال التي تعرض أو قد تعرض "للخطر سلامة طائرة في حالة طيران أو الأشخاص أو الأموال التي على متنها، أن تتخذ الإجراءات الآتية:

١- إعادة السيطرة على الطائرة لقائدها أو المحافظة على سيطرته عليها.

---

[١] – المادة ٢/٦ من اتفاقية طوكيو.

[٢] – الملحق السابع عشر من ملاحق اتفاقية شيكاغو.

٢– إعادة الطائرة التي هبطت في المملكة والبضائع التي على متنها إلى الأشخاص الذين لهم الحق في حيازتها قانونا، والسماح لركاب وطاقم الطائرة بمواصلة رحلتهم بأسرع ما يمكن"[١].

ولتجنب فقدان قائد الطائرة سيطرته عليها – أي على الطائرة – فقد وضع قانون الطيران المدني المصري تدابير احترازية مسبقة حيث نص على أن "تضع سلطة الطيران المدني بالاشتراك مع السلطات المصرية المختصة الأخرى برنامجاً وطنياً لأمن الطيران المدني وفقا للقواعد الدولية السارية ويتضمن البرنامج تحديداً واضحاً للسلطات وللجهات المعنية بتنفيذه ومسئوليات واختصاصات كل منها. ويكون لسلطات وجهات الأمن المحددة بالبرنامج الحق في منع أو تقييد الدخول إلى بعض المناطق بالمطارات ومنشآت الخدمات الملاحية وفي تفتيش الأشخاص والأمتعة والمركبات التي تدخل المطارات وسؤال أي مشتبه في أمره وعليها التحقق من عدم حيازة الأشخاص وخلو المركبات من أية أسلحة أو آلات أو مواد أخرى يمكن استعمالها فيما يهدد الطائرة أو المطار أو منشآت الخدمات الملاحية"[٢]. كما نص

---

[١] - المادة ١٥٨ من نظام الطيران المدني السعودي.

٢ – المادة ٢٧ من قانون الطيران المدني المصري، وقد سمح المشرع الفرنسي للجهات المختصة بإخضاع أي طائرة موجودة في مطار فرنسي للتفتيش للتأكد من امتثالها لمعايير السلامة والأمن المطبقة عليها، وفقاً للمادة L. 6221–2 من قانون النقل، ونصها التالي:

“L'autorité administrative peut soumettre à des inspections tout aéronef se trouvant sur un aérodrome français pour s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de sûreté qui lui sont applicables”, https://www.legifrance.gouv.fr; Philippe Delebecque, Droit des transports,Edition, op. cit., p. 682.

على أنه "لا يجوز لأي شخص على متن الطائرة أن يحمل، دون تصريح من سلطة الطيران المدني، سالحا أو مواد قابلة للاشتعال أو أية مواد أخرى يمكن استعمالها في أي عمل من أعمال التخريب أو العنف أو التهديد أثناء الرحلة"[١].

وإضافة إلى ما سبق إذا تعرض قائد الطائرة لفقدان السيطرة على طائرته نتيجة ارتكاب أحد الأشخاص على متنها للأعمال المجرمة أو الشروع في ارتكابها أو ارتكابه لأي فعل من الأفعال التي تعرض سلامة الطائرة للخطر، فإن على السلطات المختصة اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لإعادة سيطرة قائد الطائرة عليها أو المحافظة على سيطرته عليها[٢] إن لم يكن قد فقد تلك السيطرة.

ويسمح في الحالات السابقة "لركاب وطاقم الطائرة التي هبطت في إقليم الدولة بمواصلة رحلتهم بأسرع وقت ممكن، وعلى السلطات المختصة إعادة الطائرة والبضائع التي على متنها إلى الأشخاص الذين لهم الحق في حيازتها قانونا"[٣].

ويجب على السلطات المختصة عند اتخاذها للتدابير سالفة الذكر أن تتفادى أي تأخير غير ضروري بالنسبة للطائرة أو الركاب أو الطاقم أو البضائع، وهو ما أكدته اتفاقية طوكيو حيث نصت على أنه "عند اتخاذ أي تدابير لإجراء التحقيق أو إلقاء القبض أو ممارسة الاختصاص القضائي بشكل آخر فيما يرتبط بأي جريمة ترتكب على متن إحدى الطائرات، على الدول المتعاقدة أن تولي الاعتبار الواجب

[١] – المادة ١/٢٨ من قانون الطيران المدني المصري.

[٢] – المادة ١/١٤٩ من قانون الطيران المدني المصري.

[٣] – المادة ٢/١٤٩ من قانون الطيران المدني المصري.

للسلامة والمصالح الأخرى للملاحة الجوية وأن تتصرف بحيث تتفادى أي تأخير غير ضروري بالنسبة للطائرة أو الركاب أو الطاقم أو البضائع"[١].

وعلى كل دولة متعاقدة أن تتصرف "عند الوفاء بالتزاماتها، أو ممارستها لسلطة تقديرية مخولة لها بموجب الاتفاقية، وفقا لالتزامات ومسؤوليات الدول بمقتضى القانون الدولي. وفي هذا الصدد، تُولي كل دولة متعاقدة اعتبارا خاصا لمبادئ مراعاة الأصول القانونية والمعاملة المنصفة"[٢].

وقد أكد المشرع المصري على سلطات الطيران المدني في أن تتخذ "كافة الإجراءات الوقائية اللازمة لمنع ارتكاب الأفعال والجرائم التي ترتكب ضد أمن وسلامة الطيران المدني بالدولة وتلك التي ترتكب على متن الطائرات الوطنية وذلك على ضوء القواعد الدولية المتعلقة بذلك"[٣].

[١] – المادة ١/١٧ من اتفاقية طوكيو.

[٢] – المادة ١/١٧ من اتفاقية طوكيو.

[٣] - المادة ١٥٣ من قانون الطيران المدني المصري.

الخاتمة

بعد أن انتهيت من هذا البحث بحمد الله وتوفيقه، أبين في هذه الخاتمة ما توصلت إليه من نتائج وتوصيات على النحو التالي:

أولاً: النتائج:

١- قائد الطائرة هو صاحب السلطة على جميع الأشخاص الموجودين على متن الطائرة، وهو المسؤول الأول عن سلامة الرحلة الجوية أثناء فترة الطيران. والتدابير الوقائية التي يحق لقائد الطائرة اتخاذها تكون فقط خلال فترة الطيران. وعلى جميع الأشخاص الموجودين على متن الطائرة تنفيذ أي أوامر أو تعليمات يصدرها قائد الطائرة لضمان سلامة الطائرة وحمولتها.

٢- لم ينص المنظم السعودي صراحة، على خلاف نظيره المصري والفرنسي، على ضرورة توقف صلاحية الإجازة سارية المفعول لقائد الطائرة إذا كانت حالته الصحية تحول دون قيامه بالمهام المسندة إليه.

٣- يجوز لقائد الطائرة إذا اعتقد لأسباب معقولة أن شخصاً قد ارتكب أو شرع في ارتكاب إحدى الأفعال المجرمة أو أي فعل يعرض سلامة الطائرة للخطر أن يتخذ تجاه هذا الشخص ما يراه مناسباً من تدابير وقائية أخرى، بما فيها تقييد حريته.

٤- التدابير الوقائية تعد إجراءً مؤقتا يستطيع قائد الطائرة تعديله أو العدول عنه كلياً في أي وقت. والأصل أن سلطة قائد الطائرة فيما يتعلق بالتدابير الوقائية

تنتهي بمجرد هبوط الطائرة حيث تكون السلطة للجهات المختصة بشأن مرتكب الجريمة.

٥- أجاز المنظم السعودي والمشرع المصري ونظيره الفرنسي لقائد الطائرة مخالفة قواعد النزول في المطارات الدولية متى كان في ذلك سلامة الطائرة ومن على متنها. كما يحق له أيضاً، إلقاء الأشياء المشحونة على متن الطائرة أو بعضها، وكذلك وقود الطائرة، حينما يكون الأمر متعلق بنجاة الطائرة وسلامة الرحلة الجوية بصفة عامة، وعلى خلاف المشرع المصري والفرنسي، لم ينص المنظم السعودي صراحة على سلطة قائد الطائرة في مخالفة قواعد الجو في الحالات الاضطرارية.

٦- على خلاف المشرع المصري واتفاقية طوكيو لم ينص صراحة المنظم السعودي والمشرع الفرنسي على انتفاء مسئولية قائد الطائرة عن التدابير الوقائية التي يتخذها في مواجهة الراكب حفاظاً على سلامة وأمن الطائرة وسلامة رحلتها الجوية.

٧- لم يرد المنظم السعودي والمشرع المصري ونظيره الفرنسي، نص صريح يعفى بناء عليه قائد الطائرة حينما يخالف قواعد الجو وقواعد النزول في المطارات الدولية، وكذلك حينما يقرر إلقاء الأشياء المشحونة أو بعضها أو وقود الطائرة متى كان ذلك لسلامة الرحلة الجوية.

٨- القانون الواجب التطبيق على الطائرة أثناء فترة الطيران هو قانون دولة تسجيل الطائرة، أو بمعنى آخر هو قانون دولة علم الطائرة.

٩- إنزال الشخص من على متن الطائرة لا يتطلب بالضرورة أن يكون قد ارتكب فعل من الأفعال المُجرَّمة على متنها، أو شرع في ارتكابه، وإنما يكفي فقط أن يكون لدى قائد الطائرة أسباب معقولة بأن الفعل الذي ارتكبه قد يعرض سلامة الطائرة للخطر أو الأشخاص أو الأموال على متنها أو يعرض للخطر حسن النظام والضبط على متنها.

١٠- على الدولة المضيفة مساعدة قائد الطائرة في إعادة السيطرة عليها.

ثانياً: التوصيات:

يوصي الباحث بما يلي:

١- مراعاة المنظم السعودي النص على ضرورة توقف صلاحية الإجازة سارية المفعول لقائد الطائرة إذا كانت حالته الصحية تحول دون قيامه بالمهام المسندة إليه، والنص أيضاً على الحالات الصحية التي تحول دون سريان الإجازة الممنوحة لقائد الطائرة، حفاظاً على سلامة الرحلة الجوية.

٢- أن ينص المنظم السعودي صراحةً، كما ذهب المشرع المصري والمشرع الفرنسي، على أن يكون لقائد الطائرة الحق في مخالفة قواعد الجو متى كان في ذلك سلامة الطائرة ومن على متنها.

٣- أن يورد المنظم السعودي، على خطى المشرع المصري ونظيره الفرنسي، نصاً صريح بمقتضاه يكون لقائد الطائرة الحق في إلقاء الأشياء المشحونة أو الوقود متى تطلبت سلامة الرحلة الجوية ذلك.

٤- على المشرع المصري العدول عن الإعفاء الكامل لقائد الطائرة فيما يتخذه من تدابير وقائية لحماية أمن الطائرة وسلامتها؛ لأن الشخص حينما يكون على يقين بإعفائه من المسؤولية قد لا يحسن التدبير في ما يتخذه من قرارات مما يترتب عليه الإضرار بالأخرين. وكي لا نُفرط في تحمل قائد الطائرة المسؤولية عما يتخذه من تدابير وقائية قد تكون خاطئة، وكي يكون له سلطة اتخاذ القرار وسلطة التقدير في اتخاذه للمحافظة على سلامة الرحلة الجوية، فيجب أن تكون مسؤوليته عن الأخطاء مثبتة من قبل المتضرر.

٥- أن يبين المشرع المصري الأفعال المجرمة على متن الطائرة وكذلك الأفعال التي قد تعرض الرحلة الجوية للخطر كي يحد ذلك من إساءة استخدام السلطة من قبل قائد الطائرة، ويضمن أقل أنواع الحماية للراكب من تعسفه في استخدام السلطة.

المراجع

أولاً: المراجع العربية:

١- د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، دار الفكر العربي، ١٩٨٣

٢- د. آسر محمد أبو ضيف، القانون البحري والقانون الجوي، دار الإجادة، الطبعة الأولى، ١٤٤٣هـ، ٢٠٢١م .

٣- د. حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، مكتبة القانون والاقتصاد، الطبعة الأولى، ٢٠١٦.

٤- د. زبيده عبد الهادي اتيم، الوجيز في القانون الجوي السعودي، الطبعة الأولى، دار الكتاب الجامعي، ١٤٣٩هـ.

٥- ضياء نجم الدين جديع، الطبيعة القانونية لمركز قائد الطائرة، مجلة الشرق الأوسط للدراسات القانونية والفقهية، المجلد ٣، العدد ٢، ٢٠٢٣م.

٦- د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة، ٢٠٠٥.

٧- د. عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء الأول، نظرية الالتزام بوجه عام، دار إحياء التراث العربي، بدون سنة نشر.

٨- د. عبد الرازق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، الجزء السابع، المجلد1، العقود الواردة على العمل، دار إحياء التراث العربي، بدون سنة نشر.

٩- د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون، ٢٠١٢.

١٠– عبد المحسن بن صالح العويس، السلطات الاستثنائية لقائد الطائرة، رسالة ماجستير، المعهد العالي للقضاء، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، ٢٠٢٠م.

١١– د. محي الدين إسماعيل، شرح قانون التجارة الجديد، بدون ناشر، ١٩٩٩م.

١٢– د. هارون أروان، اتفاقية طوكيو ١٩٦٣ نصف قرن من التطبيق، أية حماية للطيران المدني، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد الأول، جوان ٢٠١٧.

١٣– د. وليد على ماهر، مسئولية المراقب الجوي، مجلة حقوق حلوان للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد ٣٨، العدد ٣٨، يناير ٢٠١٨.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

14- Michael Walz • Marie-Odile Nicoud • Philippe Delebecque • Jean-Arié Lévy • Isabelle Bon-Garcin • Xavier Delpech, Code des transports 2025, annoté & commenté, N° 7 - Octobre 2024, https://bibliotheque.lefebvre-dalloz.fr.

15- Karolina Zilenaite, Pilot In Command: What Are the Responsibilities, Flight Training Blog, 04/09/2024, https://baatraining.com.

16- Rémy Cabrillac, Droit des obligations, N° 16 - Août 2024, https://bibliotheque.lefebvre-dalloz.fr.

17- Philippe Delebecque, Droit des transports,Edition, DALLOZ, N° 1 - Janvier 2023, https://bibliotheque.lefebvre-dalloz.fr.

18- Maurice Bernadet • Philippe Delebecque • Isabelle Bon-Garcin, Droit des transports, DALLOZ, N° 2 - Mai 2018, https://bibliotheque.lefebvre-dalloz.fr.

ثالثاً: المواقع الإليكترونية:

19- https://baatraining.com.
20- https://bibliotheque.lefebvre-dalloz.fr.
21- https://www.dalloz.fr.
22- https://jurisprudence.lefebvre-dalloz.fr.
23- https://www.legifrance.gouv.fr.