

بِحَرَمِ مَحْكَمٍ

المسؤولية عن السلامة في الطيران المدني
من خلال الأنظمة والقوانين المعاصرة

إعداد

الأستاذ الدكتور / عبد الله بن إبراهيم الموسى
أستاذ الفقه بجامعة الملك فيصل بالاحساء

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على سيد المرسلين، وعلى آله وصحبه أجمعين، وبعد:

فقد تطوّرت وسائل النقل في الآونة الأخيرة بصورة واضحة جليّة، فما كان يُقطع بأيّام وشهور، صار يقطع بساعات، عبر الملاحة الجويّة، وهذه بلا شكّ من نعم الله تعالى على عباده، إلا أنه مع اتساع هذه الدائرة، من انتشار وسائل النقل الجوي، اتسعت بالمقابل الدائرة في عدد الحوادث والمآسي التي نتجت عن الرحلات الجويّة في كثير من المواقع في العالم، فكان التناسب طردياً: زيادة في الخدمة والرفاهيّة، يقابلها زيادة في الحوادث والوفيات.

ولما كانت السّلامة هي المطلب الأساسي، والهدف الأسمى، الذي يُقصد من خلال الرحلة الجويّة، فإنني أقدم هذا البحث الذي جاء تحت عنوان: (المسؤولية عن السّلامة في الطيران المدني من خلال الأنظمة والقوانين المعاصرة)؛ أملاً في إبراز هذا الجانب، وسعيّاً لتحقيق السّلامة ما أمكن في الملاحة الجويّة.

ولقد وزعت المسؤولية في هذا البحث على أركانها الثلاثة: قائد الطائرة، والمستثمر، والسلطة الوطنيّة للطيران المدني؛ لينهض كل منهم بواجبه، مدرّكاً مسؤوليته، انطلاقاً

من قوله صَلَّى اللهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ: (كلكم راع، وكلكم مسؤول عن رعيته)^(١)، فالطيار راع في طاقمه وركابه ومسؤول عن رعيته، والمستثمر راع في تشغيل طائرته ومسؤول عن رعيته، والسلطة الوطنية راعية في هذه المؤسسة، ومسؤولة عن رعيته.

- منهجية البحث:

سلكت في كتابة البحث الطريقة التالية:

١- استخدمت المنهج الاستنتاجي في تتبع قواعد الأمن والسلامة في الأنظمة والقوانين المعاصرة، واستخراجها وإبرازها.

٢- قصرت الدراسة على القوانين والأنظمة العربية الأربعة: السورية، والسعودية، والإماراتية، والقطرية، وعلى اتفاقية (شيكاغو) الدولية، وقارنت بينها، فيما يتعلق بسلامة الملاحة الجوية.

٣- دعمت الأفكار بإيراد نصوص المواد القانونية المتعلقة بها حرفياً؛ لأن ذلك ادعى إلى اطمئنان القارئ من جهة، وإكساب البحث الصبغة القانونية من جهة أخرى.

٤- تخيرت من النصوص المتشابهة ما كان ألصق بالفكرة، مؤكداً عليها أكثر، واعتمدته، مشيراً ومحيلاً إلى النصوص في القوانين الأخرى.

٥- لما كان البحث قانونياً صرفاً، فإني ابتعدت عن الحشو والأسلوب الإنشائي، مكتفياً بإيراد النصوص القانونية، محكماً عرضها بصورة منطقية، معلقاً ومبيناً حسب ما يقتضي الحال.

٦- وثقت باقي المعلومات من مصادرها الأصلية.

(١) البخاري (٨٩٣) كتاب الجمعة، باب: الجمعة القرى والمدن، ومسلم (١٨٢٩) كتاب الإمارة، باب: فضيلة الإمام العادل وعقوبة الجائر، والحث على الرفق بالرعية، والنهي عن إدخال المشقة عليهم، وأبو داود (٢٩٢٨) كتاب الخراج والإمارة والفيء، باب: ما يلزم الإمام من حق الرعية.

هذا وقد جاء البحث مكوناً من: تمهيد وثلاثة مطالب وخاتمة، على النحو التالي:

- التمهيد: في تحديد معنى المسؤولية، والسلامة، والأنظمة والقوانين المعاصرة.
- المطلب الأول: في مسؤولية قائد الطائرة عن السلامة.
- المطلب الثاني: في مسؤولية المستثمر عن السلامة.
- المطلب الثالث: في مسؤولية السلطة الوطنية عن السلامة.
- الخاتمة: وتضمنت أبرز النتائج وبعض التوصيات.

فإنَّ أصبَتْ فله الفضل والمنَّة، وإن كانت الأخرى فمن نفسي والشيطان، وأسأله سبحانه أن ينعم علي بالقارئ الناصح، والناقد البناء، والزميل المسدد؛ لنعمل جميعاً على تدارك الخلل، وتصويب الزلل، سعياً نحو الأمل، إنه خير مأمول وأكرم مسؤول، والحمد لله رب العالمين، وصلى الله على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه وسلم.

التمهيد

تحديد معنى المسؤولية، والسلامة، والأنظمة والقوانين المعاصرة

أولاً: تحديد معنى المسؤولية:

هي كلمة حديثة الاستعمال، غير موجودة بهذه الصيغة في القواميس القديمة، فهي مصدر صناعي، ولعلها تعبير استعمله رجال القانون. وهي: حال أو صفة من يُسأل عن أمر تقع عليه تبعته، يقال: أنا بريء من مسؤولية هذا العمل. وتطلق أخلاقياً على الالتزام بما يصدر عن المرء قولاً أو عملاً. وقانوناً: على الالتزام بإصلاح الخطأ الواقع على الغير طبقاً للقانون^(٢).

(٢) المعجم الوسيط (١/٤١١)، مادة: (سأل).

ثانياً: تحديد معنى السّلامة :

هي البراءة، والمعافاة، وتسلم منه: تبرأ^(٣)، وقوله تعالى: ﴿وَعِبَادُ الرَّحْمَنِ الَّذِينَ يَمْشُونَ عَلَى الْأَرْضِ هَوْنًا وَإِذَا خَاطَبَهُمُ الْجَاهِلُونَ قَالُوا سَلَامًا﴾ (الفرقان: ٦٣)، معناه: ردّوا عليهم بقول يسلمون به من شرهم ومن الأذى، تقول العرب: سلاماً: أي: تسلماً منك، أي: براءة منك^(٤). قال ابن فارس (ت: ٣٩٥هـ): «السين واللام والميم معظم بابه من الصحة والعافية، ويكون فيه ما يشدّ، والشاذ عنه قليل، فالسّلامة: أن يسلم الإنسان من العاهة والأذى. قال أهل العلم: الله - جلّ ثناؤه - هو السّلام؛ لسلامته مما يلحق المخلوقين من العيب والنقص والفناء»^(٥). وبذلك يتبيّن لنا أن السّلامة تكون بالمعافاة من الأمور الحسيّة، كما تكون بالمعافاة من الأمور المعنويّة.

ثالثاً: المقصود بالأنظمة والقوانين المعاصرة :

هي التشريعات القانونيّة، التي وُضعت في هذا الزّمن، من أجل تنظيم الملاحة الجويّة^(٦)، وقصّدتُ بها في بحثي بعض القوانين العربيّة وهي: نظام الطيران المدني الإماراتي، ونظام الطيران المدني السعودي، وقانون الطيران المدني السوري، وقانون الطيران المدني القطري. فهذه كانت متكأ البحث ومصادره، إلى جانب اتفاقية (شيكاغو)^(٧) الدوليّة، التي اعتُبرت الحجر الأساس في سائر قوانين الطيران المدني.

(٣) لسان العرب (٢٨٩/١٢)، مادة: (سلم).

(٤) الجامع لأحكام القرآن (٤٦٩/١٥)، وتفسير القرآن العظيم (٣٥٧/٣)، سورة الفرقان.

(٥) مقاييس اللغة ص (٤١٢)، مادة: (سلم).

(٦) تأسس أول اتحاد دولي للحركة الجوية عام ١٩١٩م.

(٧) وهي الموقعة في مدينة (شيكاغو) الأمريكية في ٧ كانون الأول عام ١٩٤٤م. وقد انعقد هذا المؤتمر بدعوة من الرئيس الأمريكي (روزفلت) إلى الدول المحبة للسلام، للاشتراك في منظمة على المستوى الدولي، هدفها: تطوير المبادئ والنواحي الفنية المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية، ودعم تخطيط وتطوير النقل الجوي، وأرسلت الدعوة إلى (٥٥) دولة من دول الحلفاء والدول المحايدة، للاجتماع في (شيكاغو)، بينما كانت الحرب لا تزال مشتعلة في أوروبا، وقد حضر الاجتماع آنذاك (٥٢) دولة. الشبكة العنكبوتية، موسوعة (مقاتل من الصحراء) الإصدار الثاني عشر، عام ٢٠١١م.

المطلب الأول مسؤولية قائد الطائرة عن السلامة

قائد الطائرة: هو الطيار المسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران^(٨). وهو محور عملية الملاحة الجوية، فبحسن تصرفه، وحلمه وأناته، وتقيدته بالقوانين الجوية، تتحقق سلامة الرحلة، وفي عكس ذلك، تكون المخاطر والكوارث الجوية. وقد أنيطت المسؤولية به في هذا البحث، وإن كان ثمة من يشاركه فيه من باقي أفراد طاقم الطائرة، إلا أنه هو المسؤول الأول.

جاء في المادة (١١) من نظام الطيران المدني الإماراتي: «قائد الطائرة مسؤول عن تشغيل الطائرة وسلامتها بمن عليها في أثناء فترة الطيران، وله سلطة اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ النظام على متنها، وعليه مراعاة تطبيق القواعد المعمول بها في هذا الشأن». ولقد قسمت مسؤوليته إلى ثلاث مراحل، قبل إنشاء الرحلة، وأثناءها، وبعد الانتهاء منها، وذلك على النحو التالي:

أولاً: مسؤولية قائد الطائرة قبل بدء الرحلة:

فعليه ملاحظة النقاط التالية:

١- التأكد من إمكانية إتمام الرحلة بسلام، طبقاً للقواعد والأنظمة المقررة في هذا الشأن، بما في ذلك الإجراءات البديلة إذا ما تعذر إتمام الرحلة، وفق ما مقرر لها. ويدرك الطيار هذا المعنى، ويقدر الأمور بحسب ما لديه من خبرة ودراية في الأمر.

(٨) المادة: (١) من نظام الطيران المدني الإماراتي، والفقرة (٢٢) من المادة (١) من نظام الطيران المدني السعودي.

٢- الدراسة الدقيقة لما يتوفر من التقارير والتنبؤات الجوية السارية، والمعلومات الملاحية الخاصة بالرحلة. فلربما فوجئ بأحوال جوية سيئة في رحلته، شككت خطراً على الركاب.

٣- التأكد من تزويد الطائرة بكمية الوقود اللازمة للرحلة.

٤- التأكد من إتمام إجراءات صلاحية الطائرة قبل إقلاعها^(٩).

٥- التأكد من حالته الصحية والنفسية.

جاء في الفقرة (أ) من المادة (٦٣) من قانون الطيران المدني السوري: «يجب على كل عضو طاقم قيادة ألا يستهل عمله على الطائرة إذا كانت حالته الصحية أو النفسية يمكن أن تعوقه عن أداء واجباته».

ثانياً: مسؤولية قائد الطائرة أثناء الرحلة:

وتكون بملاحظة النقاط التالية:

١- التقيّد بخطة الملاحه الجوية. فقد نصت المادة (٧٤) من قانون الطيران المدني السوري على ما يلي: «يجب على قائد الطائرة الالتزام بخطة الطيران المعتمدة، والتقيّد بكافة تصاريح وتعليمات مراقبة الحركة الجوية، ولا يجوز له أن يخالفها إلا في حالات الطوارئ، التي تستدعي التصرف الفوري، وعليه في مثل هذه الحالات أن يخطر وحده مراقبة الحركة الجوية المعنية والتنسيق معها فور سماح الحالة بذلك، وأن يحصل -إذا ما اقتضى- على تصريح معدل»^(١٠).

٢- التحفّز والاستعداد التام أثناء فترة الطيران، وعدم مغادرة غرفة القيادة، ولا أحد من زملائه.

(٩) المادة (٧٨) من قانون الطيران المدني السوري، والمادة (٢٩) من قانون الطيران المدني القطري، والمادة

(٢٣) من نظام الطيران المدني الإماراتي.

(١٠) المادة (٢٧) من قانون الطيران المدني القطري.

جاء في المادة: (٦٢) من قانون الطيران المدني السوري ما يلي: «على كل عضو من أعضاء طاقم قيادة الطائرة أن يبقى في مكانه المحدد في الحالات التالية:

أ- أثناء عملية الإقلاع والهبوط.

ب- أثناء الطيران، إلا في الحالات الاضطرارية. وعلى كل عضو من أعضاء طاقم

القيادة أن يبقي أحزمة المقعد والأكتاف مربوطة حوله مدة وجوده في مكانه».

٣- عدم السماح لأحد بدخول غرفة القيادة؛ لئلا يحصل عبث، فيهدد سلامة الرحلة.

جاء في الفقرة (٢) من المادة (٥٧) من قانون الطيران المدني القطري: «لا يجوز لأي

شخص أن يدخل غرفة قيادة الطائرة، إلا إذا كان عضواً من أعضاء طاقمها، أو مفتشاً،

أو مراقباً معيناً من قبل سلطات الطيران المدني، أو مكلفاً من قبل المشغل، أو سلطات

الطيران المدني بعمل محدد أثناء الرحلة»^(١١). فالطيار مسؤول عن إدخال غير المعنيين

بذلك، ممن يتوافر فيهم حب الفضول، فلا يسمح بذلك.

٤- التبليغ السريع عن الحالات الجوية غير العادية، وعند ملاحظة أي خلل في عمل

الطائرة، فكم أزهدت عنجھية الطيار - أحياناً - من الأرواح بسبب اعتداده

بنفسه وإعلانه الاستغناء عن الآخرين.

جاء في الفقرة (١) من المادة (٥٨) من قانون الطيران المدني القطري: «إذا صادفت

قائدة الطائرة أثناء الطيران أحوال جوية غير عادية، أو لاحظ أداءً غير عادي لمساعدات

الملاحة الجوية، أو أجهزة الطائرة، مما قد يشكل خطورة على الطيران، فعليه أن يبلغ

وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة، وسلطات الطيران المدني عن هذه الأحوال،

(١١) جاء في الفقرة (٢) من المادة (١٩) من القانون القطري نفسه: «يحظر على أي شخص غير مخوّل

رسمياً أن يتدخل في أعمال أي عضو من أعضاء هيئة القيادة، أو يعوقه عن عمله. كما يحظر على أي

شخص العبث بأي جزء من أجزاء الطائرة أو معداتها، أو ارتكاب أي عمل من شأنه تعريض سلامة

الطائرة ومن عليها للخطر». و- أيضاً - المادة (٤٥) من نظام الطيران المدني الإماراتي.

- وعليه أن يحذر عن أيّ أحوال أخرى قد تشكل خطراً على سلامة الطيران»^(١٢).
- ٥- الحذر من تناول ما يضعف القدرة العقلية أثناء الطيران. فقد جاء في المادة (١٠٦) من نظام الطيران المدني السعودي ما نصه: «يحظر على أي شخص أن يقود طائرة، أو أن يعمل كأحد أفراد طاقمها؛ ما دام تحت تأثير مسكر، أو مخدر، أو أي دواء يؤدي إلى إضعاف مقدرته على القيام بواجباته على الوجه الأكمل، وفي كل الأحوال يحظر عليه تناول أي شيء من ذلك طوال فترة عمله»^(١٣).
- وحددت المادة (١٦٦) من النظام نفسه عقوبة المخالف لهذه التعليمات بنصها: «يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات، وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلاً من الأفعال التالية:
- ٨- قيادة طائرة، وهو في حالة سكر، أو تحت تأثير مخدر، أو أي عقار يؤدي إلى إضعاف قدرته على قيادة الطائرة»^(١٤).
- ٦- الالتزام بقواعد وتعليمات الجوّ المعمول بها، ولا يحيد عنها إلا في الحالات الاضطرارية^(١٥)، فعليه تجنب الأفعال التالية:
- أ- إلقاء أو رشّ شيء من الطائرة أثناء الطيران، إلا في الحالات الاضطرارية، أو بتصريح مسبق من المؤسسة.

(١٢) المادة (٦٦) من قانون الطيران المدني السوري أيضاً.

(١٣) جاء في الفقرة (ب) من المادة (٦٢) من قانون الطيران المدني السوري ما نصه: «يعتبر جرماً يعاقب عليه القانون كل عضو طاقم طائرة يمارس عمله أثناء الرحلة، وهو في حالة سكر، أو تحت تأثير أي مواد أخرى تؤثر على قدراته العقلية».

(١٤) الفقرة (٣) من المادة (٦٩) من نظام الطيران المدني الإماراتي. والذي حدد عقوبة هذه المخالفة بالحبس بما لا يزيد على سنة، وبالغرامة بما لا يزيد على خمسين ألف درهم، أو بإحدهما.

(١٥) المادتان (٧٥، ٧٢) من قانون الطيران المدني السوري، والمادة (٢٤) من نظام الطيران المدني الإماراتي.

ب - القيام بطيران بهلواني^(١٦)، أو باستعراض، أو تشكيل جوي^(١٧)، فوق إقليم الدولة، إلا بتصريح مسبق من المؤسسة.

ج - التحليق بإهمال أو برعونة، على وجه يعرض حياة الآخرين أو ممتلكاتهم للخطر.

د - التحليق على مقربة من طائرة أخرى، على وجه يشكل خطر التصادم معها، أو تعريض سلامتها للخطر^(١٨).

هـ - التحليق على ارتفاعات منخفضة غير مسموح بها.

جاء في المادة (٧٦) من قانون الطيران المدني السوري ما نصه:

«أ- لا يجوز لأيّ طائرة أن تحلق في إقليم الدولة على ارتفاعات تقل عن تلك التي تحددها المؤسسة، إلا بتصريح مسبق من المؤسسة، أو عندما تقتضي الضرورة القصوى، ويجب على قائد الطائرة في هذه الحالة إخطار وحدة المراقبة المعنية بأسرع ما يمكن.

ب - فيما عدا متطلبات الإقلاع والهبوط، أو بتصريح مسبق من المؤسسة، لا يجوز لأيّ طائرة أن تحلق فوق مدينة أو مكان مأهول أو مكان اجتماع عام، إلا على ارتفاع تتمكن معه في الحالات الاضطرارية من الهبوط، دون الإضرار بالأشخاص والممتلكات على سطح الأرض»^(١٩).

(١٦) البهلوان: جاء في الوجيز: البارح في نوع من الألعاب، وفي المنجد: البهلوان: الذي يمشي على الحبل. : الوجيز ص (٦٤)، والمنجد ص (٥٢)، مادة: (بهل). وعرفته الفقرة (٢٦) من المادة (١) من نظام الطيران المدني الإماراتي بأنه: «مناورات تقوم بها طائرة عن قصد، وتتضمن تغييراً مفاجئاً في وضعها، أو اتخاذ وضع غير عادي، أو تغيير في سرعتها، على نحو غير مألوف».

(١٧) التشكيل الجوي: هو ما تفعله غالباً الطائرات العسكرية، التدريبية والمقاتلة، وهو عبارة عن طيران عدة طائرات بجوار بعضها بصورة منتظمة، وربما شكلت بذلك اسماً أو رمزاً ونحوه، وهو أمر خطير، يحتاج دربة ومهارة، ويجب أن تكون الطائرات المدنية بمنأى عن ذلك.

(١٨) المادة (٧٩) من قانون الطيران المدني السوري، والفقرة (٢) من المادة (٢٢) من نظام الطيران المدني الإماراتي.

(١٩) الفقرة (١) من المادة (٢٤) من نظام الطيران المدني الإماراتي.

٧- المسارعة في اتخاذ التدابير اللازمة، لمنع حصول جريمة: فقائد الطائرة مسؤول عن ذلك، وعليه أن يسارع بدفع الخطر بما يستطيع .

جاء في المادة (١٥٧) من نظام الطيران المدني السعودي ما نصه:

١- يجوز لقائد الطائرة، إذا اعتقد لأسباب معقولة، أن شخصاً على متن الطائرة، وهي في حالة طيران، قد ارتكب أو قد يشرع في ارتكاب إحدى الجرائم المنصوص عليها في هذا الباب، أو أي فعل قد يعرض للخطر سلامة الطائرة، أو الأشخاص، أو الأموال على متنها، أو يعرض للخطر حسن النظام والضبط على متنها، أن يتخذ اتجاه هذا الشخص ما يراه من تدابير ضرورية ووقائية، بما فيها تقييد الحرية.

٤- إذا رأى قائد الطائرة تسليم شخص على متن الطائرة، بسبب خطورة الجريمة التي ارتكبتها، فعليه إخطار سلطات الدولة التي تهبط الطائرة في إقليمها بأسرع وقت ممكن، مع بيان الأسباب، وعليه أن يقدم عند الهبوط عناصر الإثبات، والمعلومات المتوافرة لديه»^(٢٠).

٨- إخطار وحدة المراقبة الجوية عند دخول منطقة محرمة: إذا تبين للطيار أنه يطير فوق منطقة محرمة^(٢١)، فعليه المسارعة في إخطار وحدة المراقبة؛ لئلا يعرض طائرته للخطر. فقد جاء في المادة (٢٢) من نظام الطيران المدني الإماراتي ما نصه:

١- إذا تبين لقائد الطائرة أنه يحلق فوق منطقة محرمة، وجب عليه أن يخطر بذلك

(٢٠) كما جاء في الفقرة (١) من المادة (١٩) من قانون الطيران المدني القطري ما نصه: «يكون قائد الطائرة مسؤولاً عن تشغيل الطائرة وسلامتها ومن عليها، أثناء الطيران، وله سلطة اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ النظام على متنها، وعليه مراعاة تطبيق القواعد المعمول بها في هذا الشأن». - أيضاً - المادة (١١) من نظام الطيران المدني الإماراتي.

(٢١) وحددتها الفقرة (١٩) من المادة (١) من نظام الطيران المدني الإماراتي بنصها: «المنطقة المحرمة: هي منطقة محددة من الفضاء الجوي للدولة، تعلن عنها السلطة المختصة، ويكون الطيران فيها محرماً».

فوراً وحدة المراقبة الجوية المختصة، وعليه اتباع تعليماتها بكل دقة، وإذا تعذر وجب عليها أن يسارع بالهبوط في أقرب مطار في الدولة، خارج المنطقة المحرمة، وأن يقدم لكل من السلطة المختصة والمعنية تقريراً عن هذه الواقعة ومبرراتها^(٢٢).

٢- إذا أُنذرت السلطة المختصة طائراً بسبب طيرانها فوق منطقة محرمة، فعليها أن تنفذ فوراً التعليمات التي تصدرها لها السلطة، وإلا فتجبر على الهبوط بالقوة بعد إخطارها». وحددت المادة (٧٠) من نظام الطيران المدني الإماراتي عقوبة ذلك بنصها:

«يعاقب بالحبس لمدة لا تزيد على ثلاث سنوات، وبالغرامة التي لا تزيد على مائة ألف درهم، أو بإحدى هاتين العقوبتين:

٢- كل من قاد طائرة فوق منطقة محرمة، أو وجد من غير قصد فوق إحدى هذه المناطق، ولم يدعن للأوامر الصادرة إليه».

ثالثاً: مسؤولية قائد الطائرة بعد الانتهاء من الرحلة :

وتلك نقطة واحدة، وهي تسجيل ملاحظاته على الطائرة أثناء الرحلة، ليُتدارك الخلل إن وجد، ويُصار إلى إصلاحه، تحقيقاً للسلامة في رحلة قابلة على هذه الطائرة، قام بها هو أو غيره. فقد جاء في المادة (٦٧) من قانون الطيران المدني السوري ما نصه: «يجب على قائد الطائرة أن يدوّن في السجل الفني للطائرة أي عطل، أو أداء غير عادي لأيٍّ من أجهزة الطائرة قد يحدث أو يلاحظ أثناء الرحلة، وكذلك أن يدوّن بوضوح ما يشير إلى عكس ذلك، عند عدم ظهور عطل أو أي شيء غير اعتيادي، كما عليه قبل بدء الرحلة أن يتأكد عمّا تمّ بشأن أيّة أعطال أو ملاحظات سبق تدوينها في السجل الفني للطائرة في رحلتها السابقة».

(٢٢) الفقرة (٤) من المادة (١٦٦) من نظام الطيران المدني السعودي، وقد حددت العقوبة المترتبة فوق المنطقة المحظورة.

المطلب الثاني مسؤولية المستثمر عن السلامة

عرفت المادة (٢) من قانون الطيران المدني السوري المستثمر بأنه: «الشخص الطبيعي أو المعنوي، الذي يقوم بتشغيل الطائرة لحسابه، وتخضع هيئة قيادتها لأوامره»؛ ويسمى في قوانين وأنظمة بعض الدول (المشغل)^(٢٣). فسلطته في الطيران المدني أوسع مجالاً من سلطة قائد الطائرة، التي تحدثنا عنها في المطلب الأول.

إلا أنه دون السلطة الوطنية المختصة بالطيران المدني؛ فهو ينفرد بمسؤوليات خاصة به، وتنفرد السلطة الوطنية بأخرى خاصة بها، ويلتقيان في نقاط مشتركة. فالعلاقة بينهما: علاقة عموم وخصوص من وجه^(٢٤). وقد تدرج مسؤوليات المستثمر ضمن مسؤوليات السلطة الوطنية للطيران المدني، عندما تكون الطائرة تابعة لهذه الأخيرة، كما في طيران الخطوط الجوية السوريّة، والخطوط السعوديّة، وطيران الإمارات، ونحوه. أما أبرز مسؤوليات المستثمر فيما يتعلق بالسلامة فهي:

أولاً: تعيين قائد للطائرة بكفاءة عالية :

جاء في المادة (١٠٢) من نظام الطيران السعودي ما نصه: «على مشغل الطائرة ألا يقوم بتشغيل أي رحلة جويّة بطائرته، إلا بعد أن يعيّن أحد الطيارين قائداً لها، يكون مسؤولاً عن سلامة الطائرة ومن على متنها، وعلى جميع الأشخاص الموجودين على

(٢٣) الفقرة (٧) من المادة (١) من قانون الطيران المدني القطري، والفقرة (١٤) من المادة (١) من نظام الطيران المدني السعودي، والفقرة (٨) من المادة (١) من نظام الطيران المدني الإماراتي.

(٢٤) وهي في علم المنطق: النسبة بين معنى كلي ومعنى كلي آخر، من جهة انطباق كل منهما على بعض الأفراد التي ينطبق عليها الآخر، وانفراد كل منهما بانطباقه على أفراد لا ينطبق عليها الآخر، ويمثل لهما بدائرتين متلاقيتين في جزء منهما. المنطق ومناهج العلوم ص (٣٠).

متن الطائرة تنفيذ أي أوامر أو تعليمات يصدرها قائد الطائرة، لضمان سلامة الطائرة وحمولتها، وتحدد اللائحة ما يلزم على أعضاء طاقم الطائرة التقيد به أثناء عمليات الهبوط والإقلاع وأثناء الطيران، ضماناً لسلامة الطائرة وحمولتها».

ومن شروط الطيار: الكفاءة والخبرة، فلا يجوز لمن لا يحمل إجازة رسمية أن يتولى القيادة، وذلك لخطورة الأمر. فقد جاء في المادة (٩١) من نظام الطيران المدني السعودي أيضاً ما نصه: «يُشترط فيمن يعمل عضواً في هيئة قيادة أي طائرة في إقليم المملكة، أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول، صادرة عن دولة التسجيل، عن سلطة تسجيل العلامة العامة، تراعى فيها المعايير التي نصت عليها المعاهدات الدولية».

وجاء في المادة (٩٣) من النظام السابق نفسه: «لا يجوز لغير حائز الإجازة المطلوبة أن يعمل كطيار في طائرة مسجلة في المملكة، إلا لتلقي التدريب، أو لإتمام الاختبار، بغرض الحصول على إجازة طيران، أو اعتمادها، أو تجديدها، بشرط أن يكون قائد الطائرة حائزاً على الإجازات المطلوبة، وألا يوجد على متن الطائرة أثناء ذلك إلا:

١- شخص يعمل كأحد أعضاء طاقم الطائرة.

٢- مراقب أو مفتش أو ممتحن، أو أي شخص آخر تعتمده الهيئة».

ولقد حددت الفقرة (٣) من المادة (١٦٦) من النظام السابق العقوبة المترتبة على قيادة الطائرة دون إجازة بنصها:

«يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن ثلاث سنوات، وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى العقوبتين كل من ارتكب فعلاً من الأفعال التالية:

٣- قيادة طائرة دون الحصول على الشهادات، أو الإجازات المقررة، أو في غير الحالات المحددة في أحكام هذا النظام، وذلك دون الحصول على إجازة خاصة بذلك من الهيئة».

ثانياً: تحقيق شروط الصلاحية في الطائرة:

جاء في الفقرة (١) من المادة (٣٠) من نظام الطيران المدني الإماراتي ما نصه:
 «لا يجوز لأيّ طائرة أن تعمل في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه، ما لم تكن لها شهادة صلاحية سارية المفعول، صادرة أو معتمدة من السلطة المختصة بدولة التسجيل، طبقاً للقوانين والقواعد والأنظمة المعمول بها لديها، وما لم تلتزم بما تحويه شهادة صلاحيتها من شروط وقيود. ويستثنى من ذلك الرحلات الداخلية التي يصدر بها تصريح خاص من السلطة المختصة»^(٢٥).

ومن شروط الصلاحية:

١- الاحتفاظ بسجلات فنيّة لكلِّ طائرة مسجلة، تدون فيها البيانات التي تحددها السلطة الوطنية للطيران المدني^(٢٦).

٢- تحديد وزن كل طائرة تصدر لها السلطة الوطنية شهادة صلاحية، وعلى المستثمر أن يقوم بإعداد جدول أوزان الطائرة، وفقاً لما تحدده السلطة، وأن يحتفظ بهذا الجدول، ولا يُتصرف فيه إلا بإذن السلطة^(٢٧). جاء في المادة (٥٠) من قانون الطيران المدني السوري ما نصه: «يجب أن يتمّ وزن وتوازن كل طائرة تصدر أو تعتمد لها المؤسسة شهادة صلاحية للطيران، وأن يتحدد مركز ثقلها كل فترة من الزمن، طبقاً لتعليمات المؤسسة»^(٢٨).

٣- تجهيز الطائرة بالأجهزة والمعدات المنصوص عليها في ملاحق اتفاقية (شيكاغو)، وتحدد اللائحة الشروط والمتطلبات اللازمة لذلك^(٢٩). جاء في المادة (٣١) من

(٢٥) الفقرة (أ) من المادة (٤٧) من قانون الطيران المدني السوري، والفقرة (٧) من المادة (١٣) من قانون الطيران المدني القطري، والفقرة (ب) من المادة (١٠) من نظام الطيران المدني السعودي.

(٢٦) الفقرة (١) من المادة (٨٢) من نظام الطيران المدني السعودي.

(٢٧) الفقرة (٢) من المادة السابعة من النظام السابق.

(٢٨) الفقرة (١) من المادة (٣٤) من نظام الطيران المدني الإماراتي.

(٢٩) الفقرة (٢) من المادة (٨٢) من نظام الطيران المدني السعودي.

نظام الطيران المدني الإماراتي ما يلي: «لا يجوز تشغيل الطائرة دون أن تكون مجهزة بالأجهزة والمعدات اللازمة لطيرانها وملاحتها، سواء في الأحوال العادية أو الاضطرارية، وذلك طبقاً لما منصوص عليه في شهادة صلاحيتها للطيران وملاحق اتفاقية (شيكاغو) المعمول بها، ولا يجوز للسلطة المختصة أن تستثني أية طائرة من ذلك، إذا رأت أنها مجهزة بأجهزة ومعدات بديلة تعطي البيانات، أو تحقق الأغراض المطلوبة».

ولقد حددت الفقرة (٢) من المادة (١٦٦) من نظام الطيران المدني السعودي العقوبة المترتبة على تشغيل طائرة دون شهادة صلاحية بنصها: «يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن ثلاث سنوات، وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلاً من الأفعال التالية:

٢- تشغيل طائرة قبل الحصول على الشهادات اللازمة لتسجيلها أو صلاحيتها للطيران، دون ترخيص أو تصريح، أو إجازة خاصة من سلطة الطيران، أو بعد وقف، أو بعد تعليق، أو سحب، أو إلغاء، أو انتهاء مفعول أي من هذه الشهادات».

٤- إظهار أماكن معدات الطوارئ ووسائل النجاة، بحيث تكون بمتناول الركاب عند الحاجة إليها.

جاء في الفقرة (ج) من المادة (٤٩) من قانون الطيران المدني السوري ما يلي: «يجب إظهار معدات الطوارئ، المعدة لاستخدام الركاب، ومسالك النجاة، في كل طائرة مسجلة في الدولة، وتعمل في النقل الجوي التجاري، وذلك باستخدام علامات واضحة، وعلى وجه الخصوص يجب الإعلان بطريقة ظاهرة عن أماكن عوامات (قمصان) النجاة عندما يكون وجودها شرطاً لازماً، وأقنعة الأكسجين للنظام الثابت،

- وطريقة استعمالها، وذلك في جميع حجرات الركاب»^(٣٠).
- ٥- مراقبة عملية الطيران. فقد جاء في المادة (١٠١) من نظام الطيران المدني السعودي ما يلي: «يكون المشغل - المستثمر - أو ممثله مسؤولاً عن مراقبة عمليات الطيران الخاصة بطائره، بما يضمن القيام بها، طبقاً لمستويات السلامة المحددة، وتنفيذ أحكام الأنظمة والتعليمات الصادرة بشأنها».
- ٦- التأمين على الأرواح والأموال: وذلك على طاقم الطائرة وركابها والبضائع. وهذا ما نصت عليه الفقرة (و) من المادة (١٠) من نظام الطيران المدني السعودي: «أن يتمّ التأمين لصالح طاقمها وركابها والبضائع والأمتعة التي على متنها، وللغير على سطح الأرض، ولتغطية الأضرار التي قد تنجم عن مخاطر الطيران التي يتعرّض لها مستخدموه. ويجوز الاستعاضة عند الضرورة عن التأمين المذكور بإيداع تأمين نقدي، بتقديم كفالة مصرفية، أو تقديم كفالة من سلطات عامة، وتنظم اللائحة شروط ذلك»^(٣١).
- ٧- التأكد من سلامة الحمولة: فثمة حمولة تشكل خطراً على الطائرة وسلامة الركاب، ولهذا حددت المادة (١٨) من قانون الطيران المدني القطري أبرز هذه الممنوعات بنصها: «لا يجوز نقل الأشياء التالية بالطائرات إلا بتصريح من السلطات المختصة، ووفقاً للشروط التي تحددها سلطات الطيران المدني في هذا الشأن:
- ١- المتفجرات أو المفرقات، إلا ما كان لازماً منها لتسيير الطائرة، أو لإعطاء الإشارة المقررة.
- ٢- الأسلحة والذخائر الحربية.

(٣٠) المادة (٣٣) من نظام الطيران المدني الإماراتي.

(٣١) الفقرة (٦) من المادة (١٣) من قانون الطيران المدني القطري.

٣- المواد النووية، والنظائر المشعة، وكل ما يتعلق بها.

٤- الغازات السامة.

٥- الجراثيم والمواد الخطرة.

٦- أي شيء آخر تحدده السلطة المختصة^(٣٢).

فيلاحظ أن نص المادة انصب على أبرز هذه المنوعات، والفقرة الأخيرة منها تركت المجال مفتوحاً لمنوعات أخرى، تحددها السلطة حسب مقتضى الحال.

كما نصت المادة (٢٠) من القانون السابق على ما يلي:

«١- لا يجوز لأي شخص على متن الطائرة أن يحمل دون تصريح من السلطة المختصة سلاحاً، أو أي مواد أخرى يمكن استعمالها في أي عمل من أعمال التخريب، أو العنف، أو التهديد أثناء الرحلة.

٢- في حال نقل أي من المواد المشار إليها في البند السابق وفقاً للقواعد المقررة، فإنه يجب على حائزها تسليمها قبل دخول الطائرة إلى ممثل المشغل، الذي عليه أن يضعها في مكان بالطائرة لا يمكن وصول الركاب إليه، وترد لمن سلمها بعد انتهاء الرحلة»^(٣٣).

ولقد حددت الفقرة (٧) من المادة (١٦٦) من نظام الطيران المدني السعودي العقوبة المترتبة على حمولة الأسلحة والذخائر دون ترخيص بنصها: «يعاقب بالحبس مدة لا تزيد عن ثلاث سنوات، وبغرامة لا تزيد على ثلاثمائة ألف ريال، أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من ارتكب فعلاً من الأفعال التالية:

٧- قيادة طائرة في إقليم المملكة من دون إجازة وعلى متنها:

(٣٢) الفقرة (٢) من المادة (١٣) من نظام الطيران المدني الإماراتي، والفقرة (أ) من المادة (٣٥) من اتفاقية (شيكاغو) الدولية.

(٣٣) الفقرة (ب) من المادة (٧٠) من قانون الطيران المدني السوري، والمادة (١٤) من نظام الطيران المدني الإماراتي.

أ- أسلحة وذخائر حربية، أو أي مواد أخرى تحرّم الأنظمة نقلها.
 ب- الأشخاص بقصد القيام بأعمال التهريب، أو ارتكاب جناية، ولو لم يتم ارتكابها».

فلهذا كله، كان المستثمر مسؤولاً عن تفتيش الركاب؛ للتأكد من سلامة بضائعهم، وما بحوزتهم من أشياء تُهدد سلامة الرحلة.

٨- توعية الركاب بقواعد الأمن والسلامة: فقد جاء في الفقرة (٣) من المادة (٤٥) من نظام الطيران المدني الإماراتي: «على المستثمر التأكد من جعل الركاب بالطائرة ملمين بمواقع وطرق استعمال أحزمة المقاعد ومنافذ الطوارئ الأخرى، المعدة للاستعمال الشخصي أو الجماعي».

وجاء في المادة (٦٨) من قانون الطيران المدني السوري: «أ- على المستثمر اتخاذ الإجراءات الكفيلة بإرشاد ركاب الطائرة إلى مواقع وطرق استعمال أحزمة المقاعد، ومنافذ الطوارئ، وقمصان النجاة، وأجهزة الأكسجين، وتجهيزات الطوارئ الأخرى، المعدة للاستعمال الشخصي أو الجماعي».

ب- في حالة الطوارئ أثناء الطيران، يجب إرشاد الركاب إلى إجراءات الطوارئ، التي تتطلبها الحالة».

المطلب الثالث

مسؤولية السلطة الوطنية عن السلامة

- يقصد بالسلطة الوطنية: الجهة المسؤولة رسمياً في الدولة عن شؤون الطيران المدني. واتخذت في كل دولة اسماً خاصاً بها في قوانين وأنظمة الطيران المدني العربيّة:
- فهي في الجمهورية العربيّة السورية: المؤسسة العامّة للطيران المدني^(٣٤).
 - وفي المملكة العربيّة السعوديّة: الهيئة العامّة للطيران المدني^(٣٥).
 - وفي دولة قطر: الهيئة العامّة للطيران المدني أيضاً^(٣٦).
 - وفي الإمارات العربيّة المتحدّة: جهة مُعيّنة في وزارة المواصلات، يُعهد إليها الإشراف على شؤون الطيران المدني وتطويره^(٣٧).
- وتُعدُّ هذه الجهة، هي صاحبة المسؤولية العامّة والواسعة، المؤيدة من قبل السلطة الوطنيّة، تنصوي تحتها معظم المسؤوليات.
- أما أبرز جوانب مسؤوليتها عن سلامة الطيران المدني، فإنّها تبرز في النقاط التالية:

أولاً: إيجاد حقوق الارتفاق الجويّة وحمايتها:

الارتفاق لغة: من الرفق، وهو ضدّ العنف، ورفق به: لطف، والرفق: لين الجانب ولطافة الفعل، وفي الحديث: (يا عائشة إن الله رفيق يحب الرفق، ويعطي على الرفق ما لا يعطي على العنف، وما لا يعطي على سواه)^(٣٨). والمرفق: ما استعين به، وفي التنزيل

(٣٤) المادة (٢) من قانون الطيران المدني السوري.
(٣٥) الفقرة (٨) من المادة (١) من نظام الطيران المدني السعودي.
(٣٦) الفقرة (٤) من المادة (١) من قانون الطيران المدني القطري.
(٣٧) الفقرة (٤) من المادة (١) من نظام الطيران المدني الإماراتي أيضاً.
(٣٨) مسلم (٢٥٩٣) كتاب البر والصلة والصدقة، باب: فضل الرفق، وأبو داود (٤٨٠٧) كتاب الأدب، باب: في الرفق، واللفظ لمسلم.

﴿ وَإِذْ أَعَزَّلْتُمُوهُمْ وَمَا يَعْبُدُونَ إِلَّا اللَّهَ فَأَوَّاؤُا إِلَى الْكَهْفِ يَنْشُرْ لَكُمْ رَبُّكُمْ مِنْ رَحْمَتِهِ وَيَهَيِّئْ لَكُمْ مِنْ أَمْرِكُمْ مَرْفَقًا ﴾ (الكهف: ١٦)، ومرافق الدار: مصاب المياه، والمغتسل، والكنيف ونحوه، ومن معاني المرفق: المتكأ والمخدة، تقول: ارتفق عليه: اتكأ^(٣٩).

وهي تعني بالنسبة للطيران المدني: المنشآت والأجهزة والوسائل والتدابير التي تحقق حسن سير العمل، وتبعد المخاطر؛ لتأمين سلامة الملاحة الجوية. وهذه الأمور من واجبات السلطة الوطنية للطيران المدني ومسؤولياتها.

جاء في المادة (٤٠) من نظام الطيران المدني السعودي مانصه: «تنشأ حقوق ارتفاع خاصة، تُسمى حقوق ارتفاع جوية؛ لتأمين سلامة الملاحة الجوية وحسن عمل الأجهزة المتعلقة بها...».

وتتلخص حقوق الارتفاع بما يلي:

- ١- منع إقامة وإزالة أي مبانٍ أو منشآت، أو غراس، أو أي عوائق مهما كان نوعها، وذلك في المناطق المجاورة للمطارات ومنشآت الأجهزة الملاحية.
- ٢- مدد أو تثبيت الأسلاك والحوارج في المناطق المجاورة للمطارات ومنشآت الأجهزة الملاحية، حماية لها.
- ٣- وضع علامات للإرشاد عن العوائق، التي تشكل خطراً على سلامة الملاحة الجوية^(٤٠).
- ٤- منع إنشاء أي منارة ضوئية، إلا بعد موافقة السلطة المعنية بالتنسيق مع السلطة المختصة.
- ٥- إزالة أي جهاز ضوئي، قد يحدث التباساً مع الأجهزة الضوئية المساعدة للملاحة الجوية.

(٣٩) لسان العرب (١١٨/١٠ - ١٢٠)، مادة: (رفق).

(٤٠) المادة (٨٦) من قانون الطيران المدني السوري.

- ٦- وضع قيود على المنشآت التي يتصاعد منها دخان، أو كل ما من شأنه أن يؤثر على الرؤية بجوار المطارات، أو يؤثر على تأمين سلامة الملاحة الجوية.
- ٧- وضع قيود على كل من يملك أو يستعمل تجهيزات كهربائية، أو منشآت معدنية، ثابتة أو متحركة، من شأنها أن تحدث تداخلاً يعرقل عمل الأجهزة اللاسلكية، أو الأجهزة المساعدة للملاحة الجوية، ويحق للسلطة المختصة منع استعمال ذلك، أو إزالته، إذا دعت الحاجة إلى ذلك^(٤١).
- ٨- منع استخدام أجهزة الاتصالات الصوتية على الموجات المعدنية للاستقبال والإرسال من قبل الأفراد، داخل المطار وخارجه، التي لها علاقة بالخدمات الأراضية في مجال الطيران المدني، إلا بتصريح من سلطات الطيران المدني^(٤٢). فالسلطة الوطنية، معنية بحماية هذه الحقوق، ومسؤولة عن سلامتها.
- جاء في المادة (٨٤) من قانون الطيران المدني السوري ما يلي: «تقوم المؤسسة بالاشتراك مع السلطات المختصة الأخرى بوضع وتطبيق الأنظمة والتعليمات، واتخاذ ما تراه ضرورياً لحفظ الأمن بمطارات الدولة، وضمان سلامة الطائرات والركاب والمساعدات الملاحية، ولها في سبيل ذلك أن تقوم بالآتي:
- أ- تقييد أو منع دخول الأفراد إلى بعض المناطق في المطارات دون تصريح.
- ب- التحقق من شخصية الأفراد والمركبات التي تدخل المطار ومراقبتهم، واستجواب من تشك في أمره، وتفتيشه إذا تطلب الأمر ذلك.
- ج- تفتيش أي راكب تشبه في حمّله أسلحة أو مواد خطيرة، أو أي مواد أخرى يمكن استعمالها في أي عمل من أعمال التخريب، أو العنف أو التهديد.

(٤١) المادة (١٠) من نظام الطيران المدني الإماراتي، والمادة (٩) من قانون الطيران المدني القطري.

(٤٢) الفقرة (٤) من المادة (٩) من قانون الطيران المدني القطري.

د- تجهيز المطارات بوحدات الإنقاذ والإسعاف والإطفاء».

ولقد حددت المادة (٧١) من نظام الطيران المدني الإماراتي العقوبة لمن يعرض مرافق الملاحة الجوية للخطر بنصها: «يعاقب بالسجن مدة لا تزيد على خمس سنوات:

١- كل من سرق معدات خدمات تسهيلات الملاحة الجوية، أو أية أجهزة، أو أسلاك، تكون لازمة لتأمين سلامة الطيران، أو متصلة بذلك.

٢- كل من عرض للخطر عمداً: المنشآت، أو المباني، أو الأجهزة، أو المعدات، اللازمة لتأمين سلامة الطيران، أو المتصلة بذلك».

ثانياً: إصدار واعتماد شهادات صلاحية للطائرات:

الطائرة غير الصالحة عرضة للخطر، لذلك اشترطت الاتفاقيات الدولية صلاحية الطائرة للملاحة الجوية، ووضعت ضوابط لهذه الصلاحية من المواصفات والمقاييس اللازمة، والشروط والقيود، والسلطة الوطنية في الدولة مسؤولة عن إصدار هذه الشهادات لتكون معياراً دقيقاً لتحقيق هذا الغرض. جاء في المادة (٨١) من نظام الطيران المدني السعودي ما نصه:

«١- تصدر الهيئة شهادات الصلاحية للطيران، للطائرات المسجلة في المملكة، ولها اعتماد أي شهادة صلاحية طائرة للطيران، صادرة من دولة أخرى لطائرة مسجلة في المملكة، وفقاً للشروط التي تحددها اللائحة.

٢- لا يجوز لأي طائرة أن تطير في إقليم المملكة ما لم تكن لها شهادة صلاحية للطيران، سارية المفعول، صادرة أو معتمدة من سلطة التسجيل المختصة، ويجب الالتزام بالشروط والقيود الواردة في الشهادة، ودليل الطيران الخاص بالطائرة»^(٤٣).

(٤٣) الفقرة (٢) من المادة (٣٠) من نظام الطيران المدني الإماراتي.

ثالثاً: وضع الشروط والقيود لتدريب الطيارين:

فقد وضعت الهيئة العامة للطيران المدني السعودي ضوابط لتدريب الطيارين المدنيين، تحاشياً للخطر، وتحقيقاً للسلامة، وهو ما نصت عليه المادة (٩٦) من نظام الطيران المدني السعودي:

«١- لا يجوز لأي شخص أن يدرّب شخصاً آخر على الطيران في المملكة لغرض إعداده، للحصول على إجازة طيران أو تأهيله، ما لم يكن المدرّب حاصلاً على إجازة سارية المفعول لقيادة الطائرة المستخدمة في التدريب، صادرة أو معتمدة من الهيئة، وأن تتضمّن هذه الإجازة صلاحيته للقيام بالتدريب المطلوب، والأحوال التي يقوم فيها بالتدريب.

٢- مع مراعاة أحكام الفقرة (١) من هذه المادة، وأحكام المادة (الثالثة والتسعين) من هذا النظام، لا يجوز لغير حائز على إجازة الطيران المطلوبة أن يتّمرّن أو يتدرّب كطيار لطائرة في إقليم المملكة، إلا إذا كان تحت إشراف مدرّب معتمد، وكانت الطائرة من دون ركاب».

رابعاً: التفيتيش عن صلاحية الطائرات:

صلاحية الطائرة، وتجهيزها بكامل مواصفاتها وشروطها إحدى مسؤوليات المستثمر^(٤٤)، ولكن هذا قد يتساهل في تحقيق بعض هذه الشروط والمواصفات، تغليباً للمصلحة الخاصة على العامة، ولا سيما إذا كان إعادة تعميم^(٤٥) الطائرة أمراً مكلفاً بعد استهلاك عمرها، فيكون بذلك قد عرض الرحلة الجوية في كل مرة على متن الطائرة للخطر.

(٤٤) مسؤولية المستثمر عن صلاحية الطائرة في المطلب الثاني من هذا البحث.

(٤٥) يقال لصيانة الطائرة، وإعادة تجهيزها (تعمير)، وهذا مصطلح خاص بالطيران.

فكان من مسؤولية السلطة الوطنية في الدولة التفتيش على شهادة الصلاحية، تحقيقاً للأمن والسلامة.

جاء في المادة (١٧) من نظام الطيران المدني الإماراتي: «للسلطة المعنية الحق عند الضرورة في تفتيش الطائرات، ومنعها من الطيران، أو حجز أية وثائق تتعلق بها، لمراقبة تنفيذ هذا القانون».

وأكدت ذلك المادة (٣٥) بنصها: «للسلطة المختصة أن تقوم أو تطلب القيام بالتفتيش، أو بإجراء اختبارات أو بطيران لغرض التجربة، حيث يتراءى لها ذلك، للتحقق من صلاحية الطائرة، أو أي من أجهزتها أو معداتها أو مكوناتها، ويكون لممثل السلطة حق الدخول في أي وقت إلى أي مكان لمباشرة أية من هذه الأعمال، ويتحمل المستثمر أية تكاليف تتطلبها تلك الإجراءات»^(٤٦).

وإذا تبين للجنة الفنية التي عينتها السلطة عدم صلاحية الطائرة بعد تفتيشها، فلها أن تسحب منها شهادة الصلاحية، وتوقفها عن الطيران إلى أن يُتدارك ذلك الخلل.

جاء في الفقرة (ج) من المادة (٤٧) من قانون الطيران المدني السوري ما نصه: «يحق للمؤسسة إذا تبين لها عدم سلامة أي طائرة مسجلة في الدولة، أو عدم صلاحية طرازها للطيران، أن توقف أو تسحب شهادة صلاحيتها للطيران، ولها أن تخضع الطائرة لكشف فني، وألا تسمح بطيرانها إلا بعد اتخاذ التدابير الكفيلة بتأمين سلامة طيرانها»^(٤٧).

ولقد وصفت الفقرة (٢) من المادة (١٤) من قانون الطيران المدني القطري ضوابط لهذا التفتيش، غايتها التحقق من الصلاحية من جهة، دون الأثقال والتأخير على

(٤٦) المادة (٥٢) من قانون الطيران المدني السوري، والمادة (٨٣) من نظام الطيران المدني السعودي، والمادة (١٤) من قانون الطيران المدني القطري.

(٤٧) الفقرة (٤) من المادة (٣٠) من نظام الطيران المدني الإماراتي، والفقرة (١) من المادة (١٤) من قانون الطيران المدني القطري.

شركات الطيران من جهة ثانية، وذلك بنصها: «لسلطات الطيران المدني أن تفتش - دون أن تسبب تأخيراً غير مبرر - طائرات الدول المتعاقدة الأخرى عند هبوطها أو طيرانها، كما لها أن تفحص الشهادات والمستندات الأخرى المنصوص عليها في هذا القانون».

والمادة (٢٩) من اتفاقية (شيكاغو) الدوليّة حددت أبرز الوثائق التي يتم التفتيش عنها، وهي:

- ١- شهادة تسجيل الطائرة.
- ٢- شهادة صلاحيتها للطيران.
- ٣- الإجازات الخاصّة بكلّ أعضاء طاقمها.
- ٤- سجّل الرحلات الخاصّة بالطائرة.
- ٥- رخصة جهازها اللاسلكي.
- ٦- كشف بأسماء الركاب، والمكان الذي غادروا منه، والجهة المتوجهون إليها، إذا كانت الطائرة تحمل ركاباً.
- ٧- كشف بالمشحونات، وإقرارات بكلّ التفاصيل الخاصّة بها، إذا كانت الطائرة تحمل البضائع^(٤٨).

خامساً: المسؤولية عن وحدة المراقبة الجوية:

وحدة المراقبة الجوية: يمثّلها برج المراقبة، وهو جزءٌ من حقوق الارتفاق، السالف ذكرها، التي هي من مسؤولية السلطة الوطنيّة للطيران المدني في الدولة، وأبرزتها هنا كمسؤولية مستقلة نظراً لأهميتها، فالسلطة مكلفة بإسناد هذه المهمة للأكفاء في معرفة

(٤٨) المادة (١٢) من قانون الطيران المدني السوري، والتي زادت في الوثائق السابقة: شهادة تأمين لها وللغير على سطح الأرض، وأن يشمل التأمين: طاقمها وركابها والبضائع التي تحملها.

الملاحة الجوية عامة، وعمليات الإقلاع والهبوط وتوجيه الطائرات خاصة، وهذه المهمة تُسند في المطارات العسكرية للطيارين أنفسهم؛ لأنهم الأعراف في تقدير الأمور، وعندهم من حسن التدبير والإرشاد ما ليس عند غيرهم. ويبدو أن الأمر مشابه له تمامًا في المطارات المدنية، فينبغي أن تسند السلطة هذا الأمر للطيارين، أو من لهم دراية تامة بأمر الطيران، فكم من طائرة شارفت على السقوط ووقوع الكارثة، ثم إنقاذها بحسن إرشادات عامل البرج، وكم من كارثة وقعت في الأجواء أو على أرض المطار بسبب غفلته وقلة خبرته.

الخاتمة

وبعد، فهذا مرور سريع في رحاب المسؤولية عن السلامة في الطيران المدني في النظم والقوانين المعاصرة، نخلص منه إلى أبرز النتائج، وبعض التوصيات. أما النتائج فهي:

- ١- أن السلامة من أهم مقاصد الملاحة الجوية.
- ٢- أن التشريعات المعاصرة أولت الملاحة الجوية عناية خاصة بالتقنيات الحافظة والضابطة لها، ولا سيما ما يتعلق منها بالسلامة.
- ٣- أن قائد الطائرة هو المسؤول الأول عن سلامة الرحلة، ومسؤوليته تتلخص - قبل بدء الرحلة - بما يلي:

- أ- التأكد من إمكان إتمام الرحلة بسلام.
- ب- الدراسة الدقيقة لما يتوفر من التقارير والتنبؤات الجوية.
- ج- التأكد من تزويد الطائرة بالوقود.
- د- التأكد من إتمام إجراءات صلاحية الطائرة.
- هـ- التأكد من حالته الصحية والنفسية.
- أما أثناء الرحلة، فهو مسؤول عن:
 - أ- التقيد بالخطة الملاحية.
 - ب- التحفّز والاستعداد التام أثناء الطيران.
 - ج- عدم السماح لأحد بدخول غرفة القيادة.
 - د- التبليغ السريع عن الحالات الجوية غير العادية.
 - هـ- الحذر من تناول ما يضعف القدرة العقلية.
 - و- الالتزام بقواعد وتعليمات الجو المعمول بها.
 - ز- المسارعة في اتخاذ التدابير اللازمة عند الخطر.

- ح - إخطار وحدة المراقبة عند دخول منطقة محرمة .
 - أما بعد الانتهاء من الرحلة:
 فتكون بتسجيل ملاحظاته على الطائرة أثناء الرحلة .
 ٤- أن مسؤولية المستثمر تتلخص بالنقاط التالية:
 أ- تعيين قائد كفء للطائرة .
 ب- تحقيق شروط الصلاحية في الطائرة، وتلخص بما يلي:
 - الاحتفاظ بسجلات فنية لكل طائرة .
 - تحديد وزن كل طائرة .
 - تجهيز الطائرة بالأجهزة والمعدات اللازمة .
 - إظهار أماكن معدات الطوارئ ووسائل النجاة .
 - مراقبة عملية الطيران .
 - التأمين على الأرواح والأموال .
 - التأكد من سلامة الحمولة .
 - توعية الركاب بقواعد الأمن والسلامة .
 ٥- أن مسؤولية السلطة الوطنية للطيران، تتلخص بالنقاط التالية:
 أ- إيجاد حقوق ارتفاع جوية .
 ب- إصدار واعتماد شهادات صلاحية للطائرات .
 ج- وضع الشروط والقيود لتدريب الطيارين .
 د- التفطيش عن صلاحية الطائرات .
 هـ- المسؤولية عن وحدة المراقبة الجوية .

وأما التوصيات، فهي:

- ١- تشكيل رابطة موحدة للخطوط الجوية العربية والإسلامية، غايتها تسهيل أمور الانتقال والتواصل بين أبناء هذه الدول.
 - ٢- أن تعقد ندوات ومؤتمرات بين الحين والآخر، غايتها تطوير الملاحة الجوية، وتصحيح مسارها، يدعى إليها الباحثون، وممثلو السلطات الوطنية للطيران المدني في البلاد العربية والأجنبية.
 - ٣- أن تنبثق عن الرابطة المذكورة في البند (١) لجنة فنيّة متخصصة في دراسة قواعد السلامة في الطيران المدني، أو تتخذ التدابير اللازمة لتحقيقها، وتعمل على تلافي الأخطاء المؤدية إلى الحوادث، وذلك بالتعاون والتنسيق مع السلطات الوطنية للطيران المدني في البلاد.
- والحمد لله رب العالمين، وصلى الله على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه وسلم.