

## القانون رقم ( 6 )

رئيس الجمهورية  
بناء على أحكام الدستور  
وعلى ما أقره مجلس الشعب في جلسته المنعقدة بتاريخ 1425/1/11 هـ و 2004/3/2 م  
يصدر مايلي

### الباب الأول أحكام تمهيدية

#### الفصل الأول تعريف

- المادة 1- يسمى هذا القانون / قانون الطيران المدني./
- المادة 2 - يقصد بالتعابير التالية في معرض تطبيق هذا القانون، المعنى الوارد بجانب كل منها :
- الدولة : الجمهورية العربية السورية .
- إقليم الدولة : المساحات الأرضية والمياه الإقليمية الملاصقة لها والمجال الجوي الذي يعطوها.
- دولة التسجيل : الدولة التي تكون الطائرة مدرجة في سجلها.
- الوزارة : وزارة النقل.
- الوزير : وزير النقل.
- المؤسسة أو سلطة الطيران المدني : المؤسسة العامة للطيران المدني
- المدير العام : هو المدير العام للطيران المدني وهو المسؤول عن إدارة شؤون الطيران المدني وله صلاحية إصدار الأوامر والإرشادات اللازمة لتطبيق أحكام هذا القانون والأنظمة الصادرة بموجبه ومراقبة تنفيذها .
- الايكاو : منظمة الطيران المدني الدولي.
- اتفاقية شيكاغو : اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في 7 كانون الأول سنة 1944، والمصدقة قانوناً بالمرسوم التشريعي رقم 142 لعام 1949.

- ملاحق اتفاقية شيكاغو : هي الملاحق لاتفاقية شيكاغو المقررة والصادرة عن مجلس منظمة الطيران المدني الدولي والتي تتضمن القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها .
- مركبة هوائية (طائرة) : أي آلة باستطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء ، غير المنعكسة عن سطح الأرض ، وتشمل كافة المركبات الهوائية مثل الطائرات ذات الأجنحة الثابتة والطائرات العمودية والطائرات الشراعية والمناطيد والبالونات وما إلى ذلك.
- المستثمر/ المشغل : شخص أو جهة اعتبارية عامة أو خاصة يعمل أو يعرض العمل في تشغيل الطائرات بشكل مباشر أو بتأجيرها للغير.
- ناقل جوي : أي شخص أو جهة اعتبارية عامة أو خاصة يقوم بتشغيل خط أو خطوط جوية لنقل الركاب والبريد والبضائع أو أي منها .
- شهادة المستثمر الجوي : شهادة تخول لمستثمر ما القيام بعمليات محددة في النقل الجوي التجاري. الطائرة المدنية: أي طائرة مدنية مسجلة في سجل الطائرات المدنية في الدولة أو في أي دولة أخرى بهذه الصفة.
- الحركة الجوية : جميع الطائرات المحلقة في الجو أو العاملة في منطقة المناورات بالمطار. المطار : مساحة محددة على سطح الأرض أو الماء ، بما فيها من مبان ومنشآت ومعدات مخصصة كلياً أو جزئياً لاستعمال الطائرات عند وصولها أو مغادرتها أو أثناء تحركها على السطح.
- حركة المطار : حركة الطائرات والمركبات الأرضية في منطقة المناورات بالمطار وجميع الطائرات التي تحلق في المنطقة القريبة من المطار.
- مطار دولي : مطار تعينه المؤسسة في إقليم الدولة لدخول وخروج الحركة الجوية الدولية وتتخذ فيه الإجراءات المتعلقة بالجمارك والهجرة والصحة العامة والحجر الصحي (بما فيه حجر الحيوانات والنباتات) وغيرها من الإجراءات المشابهة.
- منطقة المناورات بالمطار : ذلك الجزء من المطار المستخدم لإقلاع الطائرات وهبوطها وتحركاتها الأخرى على الممرات ، ولا يشمل ساحات وقوف الطائرات.
- عضو طاقم : شخص مكلف من قبل المستثمر بالعمل على طائرة أثناء مدة مهمة الرحلة.
- قائد الطائرة : الطيار الذي يعينه المستثمر أو المالك في حالة عمليات الطيران العام، باعتباره في موقع القيادة ومكلف بالتسيير الآمن للرحلة الجوية .
- عضو طاقم القيادة : عضو طاقم يحمل إجازة ويكلف بواجبات أساسية لتشغيل الطائرة أثناء مدة مهمة الرحلة .

- مدة الطيران-للطائرات: الوقت الكلي من لحظة تحرك الطائرة بغرض الإقلاع حتى لحظة توقفها نهائياً عند نهاية الرحلة.
- مدة مهمة الرحلة : الوقت الكلي من اللحظة التي يبدأ فيها عضو طاقم القيادة واجباته، فور انتهاء فترة راحة وقبل القيام برحلة جوية أو سلسلة رحلات جوية، حتى لحظة إعفائه من كل واجباته بعد إكماله لتلك الرحلة أو لسلسلة الرحلات الجوية.
- منطقة محرمة : مجال جوي ذو أبعاد محددة يقع داخل إقليم الدولة تعلن عنه الجهات المختصة ويكون الطيران فيه محرماً.
- منطقة مقيدة : مجال جوي ذو أبعاد محددة يقع داخل إقليم الدولة يقيد الطيران فيه بشروط معينة.
- منطقة خطرة : مجال جوي ذو أبعاد محددة يقع داخل إقليم الدولة، توجد ضمنه عمليات خطيرة على الطيران في أوقات معينة ، تعلن عنه سلطة الطيران المدني.
- منطقة مقيدة(في المطار): منطقة محددة في المطار، لا يسمح بالدخول إليها والتجوال فيها إلا لمن يصرح لهم بذلك من قبل سلطة الطيران المدني.
- خط جوي : خط جوي تستخدم فيه طائرات نقل عام للركاب والبريد والبضائع أو أي منها مقابل أجر أو مكافأة ويكون مفتوحاً للجمهور.
- خط دولي منتظم : أي خط جوي تكون نقطة بدايته أو نهايته في إقليم دولة أخرى غير إقليم الدولة المسجلة فيها الطائرة أو دولة المشغل وتسير رحلاته طبقاً لبرنامج زمني منتظم ومعلن عنه.
- السجل الوطني : سجل تسجل فيه الطائرات المدنية العائدة للدولة أو المملوكة أو المستأجرة من قبل أشخاص أو مؤسسات أو شركات أو منظمات أو هيئات وطنية عامة أو خاصة تابعين للدولة.
- ترخيص الطيران : موافقة عامة تصدرها المؤسسة ، تتضمن أحكاماً وشروطاً تنظيمية تفصيلية يسمح بمقتضاها لمستثمر الطائرة أو الناقل الجوي القيام بعمليات جوية ، في إطار النشاط المحدد لذلك، خلال مدة زمنية معينة، وتحدد فيه حالات وقفه أو إلغائه.
- تصريح الطيران : موافقة محددة تصدرها المؤسسة للقيام بعملية أو عمليات جوية محددة.
- مؤسسة نقل جوي مشتركة : مؤسسة نقل جوي تشكل بين مجموعة من دول أو أشخاص اعتباريين تابعين لها وذلك طبقاً للقوانين الداخلية لدولة التسجيل.
- شهادة الصلاحية : وثيقة تصدرها سلطة الطيران المدني تشهد بموجبها بصلاحية الطائرة للطيران خلال فترة زمنية محددة.
- تشغيل نقل جوي تجاري: تشغيل طائرة لنقل ركاب أو بضائع أو بريد نظير مكافأة أو أجر .

- عمل جوي : عملية جوية تقوم بها طائرة تُستعمل لخدمات متخصصة مثل الزراعة والبناء والتصوير والمساحة والاستطلاع والدوريات والبحث والإنقاذ والإعلان الجوي ، وما شابه ذلك.
- عملية طيران عام : تشغيل طائرة لغرض آخر غير النقل الجوي التجاري أو الأعمال الجوية .
- طيران بهلواني : مناورات تقوم بها طائرة عن قصد وتتضمن تغييراً فجائياً في وضعها أو اتخاذ وضع غير عادي أو تغييراً في سرعتها على نحو غير مألوف.
- البضائع أو المواد الخطرة : الممتلكات أو البيئة والمبينة في قائمة البضائع الخطرة في التعليمات الفنية الصادرة عن الايكاو أو المصنفة بموجب تلك التعليمات .
- المواد التي تؤثر على المقدرة العقلية : هي المواد التي لها تأثير على النشاط الفكري ، وتشمل الكحول ومستحضرات الأفيون والقنب والمسكنات والمنومات والكوكايين والمنبهات الذهنية الأخرى وعقاقير الهلوسة والمذيبات المتطايرة ، ولا تشمل القهوة والتبغ.

- المادة 3 - تعتبر التعديلات التي تصدر عن المنظمة الدولية للطيران المدني بشأن التعاريف والمصطلحات الواردة أعلاه، والتي تنشر في ملاحق اتفاقية شيكاغو للطيران المدني، مالم تعترض عليها الدولة ، معدلة حكماً في هذا القانون ، دون الحاجة لتعديل القانون.
- المادة 4 - تعتبر التعاريف والمصطلحات الواردة في ملاحق اتفاقية شيكاغو وتعديلاتها ، والتي لم يرد ذكرها في المادة (2) هي المرجع المعتمد في معرض تطبيق هذا القانون، باستثناء ما اعترضت عليه الدولة .

## الفصل الثاني

### المجال الجوي وسلطات الدولة

- المادة 5 - يشكل هذا القانون الأحكام الأساسية التي تنظم شؤون الطيران المدني والخدمات المرتبطة به في الدولة ، بما في ذلك المطارات والطائرات المدنية ولا يسري على طائرات الدولة إلا بمقتضى اتفاق بين الوزير والجهة المختصة في الدولة . وتسري أحكام هذا القانون على الطائرات الأجنبية عند تشغيلها ضمن إقليم الدولة ، ما لم تشترط اتفاقية دولية موافق عليها من قبل الدولة عكس ذلك .
- المادة 6 - تطبق في الدولة أحكام اتفاقية شيكاغو المصدقة قانوناً ، كما تطبق ملاحق الاتفاقية وتعديلاتها والإضافات عليها، باستثناء ما اعترضت عليه الدولة .

المادة 7- للدولة السيادة الكاملة والمطلقة على المجال الجوي الذي يعلو إقليمها.

المادة 8- تتولى المؤسسة تنظيم وتسيير جميع شؤون الطيران المدني في الدولة وتأمين مراقبة السلامة الجوية ، وإعداد الأنظمة والتعليمات اللازمة لتنفيذ أحكام هذا القانون ورفعها إلى الوزير لإصدارها، ولها الحق في التفتيش على الطائرات المسجلة لديها وعلى الطائرات الأجنبية المستخدمة لمطارات الدولة، ويحق لها منعها من الطيران أو حجز أي وثائق تتعلق بها من خلال مراقبة التقيد بأحكام هذا القانون والأنظمة والأوامر والتعليمات الصادرة بموجبه.

المادة 9- لمدوبي الجمارك والأمن العام والحجر الصحي (البشري والحيواني والزراعي) الحق في تفتيش الطائرات أو أي شخص أو حمولة على متنها، طبقاً للقوانين والقواعد والأنظمة المعمول بها في الدولة ، ويجري هذا التفتيش تحت إشراف سلطة الطيران المدني ، دون التدخل في اختصاص المدوبين المذكورين .

المادة 10 - يجب على الركاب وأعضاء طاقم الطائرة ومرسلي البضائع سواء بأنفسهم أو بواسطة وكلاء يعملون باسمهم أو لحسابهم التقيد بالقوانين والأنظمة النافذة ، الخاصة بدخول إقليم الدولة والإقامة فيه والخروج منه ، ولا سيما المتعلقة منها بالهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحي والزراعي..الخ.

### الفصل الثالث

#### أحكام عامة

المادة 11 - لا يجوز لأي طائرة أن تعمل في إقليم الدولة إلا بموجب ترخيص أو تصريح رسمي تصدره وتحدد شروطه سلطة الطيران المدني، أو استناداً إلى :

أ - اتفاقية دولية تكون الدولة طرفاً فيها.

ب - اتفاق جوي ثنائي نافذ المفعول معقود بين الدولة ودولة أخرى عضو في منظمة الطيران المدني الدولي .

المادة 12- لا يجوز لأي طائرة أن تعمل في إقليم الدولة ما لم تتوفر فيها الشروط الآتية :

أ - أن تكون مسجلة في الدولة التابعة لها .

ب - أن تكون الطائرة صالحة للطيران ويثبت ذلك بشهادة صلاحية للطيران سارية المفعول صادرة عن الدولة المسجلة فيها الطائرة أو معتمدة منها أو من دولة المشغل في حالة استئجار الطائرة.

ج - أن تحمل بطريقة ظاهرة علامات جنسيتها وتسجيلها وفقاً للقواعد المقررة دولياً.

د - أن تكون مجهزة بالأجهزة والمعدات المقررة حسب القواعد القياسية المتعارف عليها دولياً.

هـ - أن يكون أعضاء طاقم القيادة حائزين على إجازات سارية المفعول صادرة عن سلطة الطيران المدني في دولة المستثمر أو الدولة المسجلة فيها الطائرة ، أو معتمدة منها، وأن يكونوا بالعدد المقرر من تلك السلطة .

و - أن تحمل شهادة تأمين لها وللغير على سطح الأرض وأن يشمل التأمين طاقمها وركابها والبضائع التي تحملها، وذلك وفقاً للقواعد المقررة في هذا الشأن.

المادة 13- يجوز للمؤسسة إعفاء الطائرات التي تطير بقصد التجربة الفنية أو التعليم أو الطائرات الصغيرة أو غيرها من شرط أو أكثر من الشروط المذكورة في المادة (12) .

المادة 14 - أ - يجب أن تكون أجهزة الاتصال اللاسلكية الموجودة على متن الطائرات التي تعمل في إقليم الدولة والأشخاص الذين يستخدمونها مرخصين نظامياً وفق أنظمة دولة تسجيل الطائرة أو دولة المستثمر، ولا يجوز استعمال هذه الأجهزة إلا للأغراض الخاصة بالملاحة الجوية وفقاً للشروط المقررة بشأنها وبمعرفة أعضاء طاقم القيادة.

ب - يُعتبر مرتكباً جرمياً يعاقب عليه القانون كل من يتسبب عن قصد أو غير قصد بالتشويش على الاتصالات التي تجري من وإلى الطائرة ، أو التي تجري مع خدمات الحركة الجوية، أو التشويش على الأجهزة الملاحية ، أو على أنظمة الرادار.

المادة 15- لا يجوز نقل المواد التالية في طائرات النقل الجوي التجاري التي تعمل في إقليم الدولة إلا بتصريح مسبق من المؤسسة ووفقاً للشروط المقررة في هذا الشأن:

أ - المواد الخطرة.

ب- كل شيء آخر يحظر نقله بقرار من السلطات المختصة.

المادة 16 - لا يجوز الطيران فوق إقليم الدولة بطائرات مجهزة بآلات تصوير أو مجسات مخصصة لغايات الاستطلاع الجوي أياً كان نوعها إلا بتصريح مسبق من المؤسسة ووفقاً للشروط المقررة في هذا الشأن . ويستثنى من ذلك طائرات الدولة المسجلة لمثل هذه الأعمال .

المادة 17- قائد الطائرة مسؤول عن سلامة كل أعضاء الطاقم والركاب والبضائع على متن الطائرة عندما تكون أبواب الطائرة موصدة . ويكون مسؤولاً أيضاً عن تشغيل الطائرة وسلامتها منذ لحظة استعداد الطائرة للتحرك بغرض الإقلاع حتى لحظة توقفها عند نهاية الرحلة وتوقف محركاتها المستخدمة كوحدة دفع أساسية . ولقائد الطائرة سلطة اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ النظام على متن الطائرة ، وفق القواعد المعمول بها في هذا الشأن.

المادة 18 - يحظر على أي شخص غير مخول رسمياً أن يتدخل في أعمال أي عضو من أعضاء طاقم القيادة أو يعوقه عن عمله، كما يحظر على أي شخص العبث بأي جزء من أجزاء الطائرة أو معداتها أو تجهيزاتها، أو ارتكاب أي عمل من شأنه تعريض سلامة الطائرة أو طاقم قيادتها أو ركبائها للخطر.

المادة 19- يقوم بمهام المراقبة الدائمة والتفتيش بجميع أنواعه ، سواء على المستثمرين الجويين المسجلين في الدولة أو الطائرات أو مكاتب شركات الطيران الأجنبية ووكلائهم ، بما ينص عليه هذا القانون ، وبما ينسجم مع ملاحق ووثائق منظمة الطيران المدني الدولي مفتشون معتمدون من المؤسسة يسميهم المدير العام.

المادة 20- يخول مفتشو المؤسسة بالدخول في أي وقت كان إلى أي مكان يتبع للمستثمر من أجل التفتيش ومراقبة التقيد بمواصفات التشغيل والقوانين والأنظمة والتعليمات الوطنية والدولية المعمول بها في الدولة . ولتحقيق هذا الهدف يتم التفتيش على المنشآت والأجهزة والمعدات والسجلات والوثائق ذات الصلة بتشغيل الطائرات وتدوين الملاحظات عنها والحصول على نسخ أو صور عن الوثائق التي تستدعي المتابعة والتحقق ، والتحقق من كفاءات وتدريب وأداء العاملين والتفتيش على الطائرات ومكاتب ومنشآت المستثمر في المحطات والمطارات الوطنية والخارجية. ويجب على المستثمر تأمين كافة التسهيلات اللازمة لهذه الغاية، بما فيها إعطاء التوجيهات الواضحة والصريحة لجميع العاملين لديه بعدم ممانعة أو إعاقة إجراءات التفتيش والمراقبة أو حجب أي وثيقة أو سجل أو معلومة عن المفتش عند الطلب. ويحق لمفتش سلامة الطيران إيقاف أي طائرة عن الطيران ومنعها من الإقلاع إذا ما تبين له أن سلامة التشغيل معرضة للخطر أو هناك انتهاك صريح لمواد هذا القانون ، كما يحق له منع أي عضو من أعضاء طاقم الطائرة عن الطيران، وكذلك إيقاف إجازة أي من عناصر الصيانة المجازين إذا كان مخالفاً لأحكام هذا القانون أو الأنظمة الصادرة بموجبه أو للشروط التي منحت له الإجازة بموجبها .

المادة 21 - أ - تضع المؤسسة نظام التفتيش الجوي الذي يقوم به مفتشو سلامة الطيران على متن الطائرات والتفتيش على المطارات الداخلية والخارجية التي تستخدمها الطائرات المسجلة في الدولة .

ب - تتم كافة عمليات التفتيش الجوي على نفقة المستثمر.

المادة 22- تحدد المؤسسة قيم الرسوم الواجب استيفاؤها لقاء منح شهادات مستثمر جوي وتسجيل الطائرات وصلاحيات الطائرات وتجديدها وإجازات العاملين وشهادات اعتماد مؤسسات الصيانة والشهادات الأخرى التي تمنحها المؤسسة، وفق الأنظمة والقوانين النافذة .

## الباب الثاني الملاحة الجوية

### الفصل الأول الطائرة

المادة 23- تحدد المؤسسة علامات جنسية وتسجيل الطائرات المسجلة لديها وطريقة وضعها على الطائرات ، طبقاً للقواعد والنظم المنصوص عليها في ملاحق اتفاقية شيكاغو.

المادة 24- تعد المؤسسة سجلاً وطنياً خاصاً تسجل فيه الطائرات المدنية، ويشترط لتسجيل أي طائرة بهذا السجل توفر الشروط التالية:

- أ- ألا تكون الطائرة مسجلة في سجل دولة أخرى.
- ب- أن تكون مملوكة أو مؤجرة لأشخاص عاديين أو اعتباريين متمتعين بجنسية الدولة.
- ج- أن تكون حائزة على شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول وفقاً للقواعد المقررة. وتصدر المؤسسة شهادة التسجيل بعد إتمام الإجراءات اللازمة.

المادة 25-أ- يتضمن السجل المشار إليه في المادة (24) البيانات الآتية :

- 1- رقم وتاريخ القيد.
  - 2- علامات الجنسية والتسجيل.
  - 3- البيانات الأساسية عن الطائرة ومحركاتها وشهادة صلاحيتها للطيران.
  - 4- اسم وموطن ومحل إقامة المالك أو المستأجر.
  - 5- بيان عن كافة الوثائق والعقود الدالة على ملكية الطائرة واستثمارها. وإذا كانت هناك أي مديونية على الطائرة يسجل اسم وعنوان الجهة الدائنة.
  - 6- كافة الوقائع والتصرفات القانونية التي تحدث للطائرة وتاريخ حدوثها.
  - 7- أي بيانات أخرى تقرر المؤسسة أن يحتوي عليها السجل.
- ب - يدون في السجل أي تغيير يطرأ على البيانات الواردة في الفقرات السابقة.
- ج - تحدد المؤسسة محتويات شهادة تسجيل الطائرة ، من خلال البيانات المذكورة .
- د - خلافاً لأحكام هذا الفصل يجوز للمؤسسة بالاتفاق مع السلطة المختصة في دولة أخرى، وبما لا يتعارض مع الاتفاقيات الدولية المصادق عليها قانوناً، قبول المهام والواجبات المناطة بدولة التسجيل، فيما يتعلق بالطائرة المسجلة في تلك الدولة والتي سيتم تشغيلها

من

قبل مستثمر جوي يكون مكان عمله الرئيسي في الدولة.

المادة 26 - تشطب الطائرة من السجل الوطني في الحالات الآتية :

- أ - إذا فقد مالکها أو مستأجرها جنسيته السورية.
  - ب - إذا انتقلت ملكيتها إلى جهة أجنبية، ولم تعد الدولة معنية بها.
  - ج - إذا تحطمت كلياً أو فقدت أو سحبت نهائياً من الاستعمال ، وتعتبر الطائرة بحكم المفقودة عند صدور قرار بذلك من المؤسسة .
- وعلى مالک الطائرة أو مستأجرها أن يخطر المؤسسة بكل تغيير يطرأ على الحالات التي نصت عليها هذه المادة فور حدوثه ، مع إعادة شهادة تسجيل الطائرة.

المادة 27- استثناء من المادة (24) فقرة (ب) والمادة (26) فقرة (أ) تضع المؤسسة شروط وطريقة تسجيل الطائرات المملوكة من قبل أشخاص مقيمين في الدولة وغير متمتعين بجنسيتها.

## الفصل الثاني

### ملكية الطائرات و إيجارها وحجزها ورهنها

المادة 28 - أ - الطائرة مال منقول فيما يتعلق بتطبيق القوانين والأنظمة النافذة في الدولة ، و يتم نقل ملكية الطائرة بموجب سند رسمي ، ولا يكون له أي أثر تجاه الغير إلا بعد قيده في السجل المنصوص عليه في المادة (24).

ب - إذا انتقلت الملكية عن طريق الإرث نتيجة وفاة أو حكم بنقل الملكية أو بنقل حق الاستثمار يجب قيد ذلك في السجل المذكور بناء على طلب المالك أو المستثمر الجديد.

المادة 29 - لا يجوز إجراء أي عملية بيع أو رهن أو أي تصرف قانوني على أي طائرة مسجلة في السجل الوطني إلى شخص أجنبي ، إلا بعد موافقة سلطة الطيران المدني.

المادة 30 - أ - يتم إيجار الطائرة بعقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بتمكين المستأجر من الانتفاع بطائرته مع طاقم القيادة أو بدونه ، لرحلة أو أكثر أو لعمل جوي أو لمدة معينة وذلك مقابل أجر، ويصبح عقد إيجار الطائرة ساري المفعول بعد موافقة المؤسسة .

ب- يجب تسليم نسخة من العقد الفني للإيجار إلى المؤسسة لحفظه لديها .

المادة 31 - يجب على مؤجر الطائرة تسليمها للمستأجر بحالة جيدة وصالحة للملاحة، وعليه القيام بصيانة الطائرة وإجراء الكشوفات الفنية اللازمة ما لم يتفق على خلاف ذلك .

- المادة 32 - مؤجر الطائرة مسؤول عن الأضرار الموجبة للتعويض والناجمة عن عيوب في الطائرة ويقع على عاتقه التعويض عنها، ولا يخل ذلك بحقه في الاعتراض على قيمة التعويض المفروضة عليه .
- المادة 33 - يجب على مستأجر الطائرة استعمالها وفقاً لخصائصها الفنية وإعادتها إلى المؤجر عند انتهاء الإيجار بحالة جيدة، في الزمان والمكان المتفق عليهما ، كما يجب عليه ، ما لم يتفق صراحة على خلاف ذلك، وضع الطائرة تحت تصرف المؤجر أو الجهات المختصة لإجراء الصيانة والكشوفات الفنية اللازمة.
- المادة 34 - يعتبر مستأجر الطائرة مستثمراً لها في حالة استئجار الطائرة دون طاقم قيادة أو بطاقم قيادة يخضع لأوامره ، ويكون في هذه الحالة مسؤولاً عن الأخطاء أو الأضرار الناشئة عن فعل أي عضو من أعضاء طاقم القيادة.
- المادة 35 - أ - لا يحق لمستأجر الطائرة أن يتنازل عن الإيجار لغيره أو أن يؤجر الطائرة إلا بموافقة خطية من قبل المؤجر الأصلي ، ويصبح عقد الإيجار سارياً بعد موافقة المؤسسة.  
ب - يجب تسليم نسخة من العقد الفني للإيجار إلى المؤسسة لحفظه لديها.
- المادة 36 - يبقى مالك الطائرة المؤجرة مسؤولاً بالتضامن مع مستأجرها عن الالتزامات القانونية الملقاة على عاتق المستثمر فيما يتعلق بالطائرة وطاقم قيادتها عملاً بأحكام هذا القانون ، إلا أنه إذا كان المستأجر مستثمراً وفقاً لأحكام هذا القانون فيكون هو وحده مسؤولاً عن الالتزامات المشار إليها وذلك اعتباراً من تاريخ إشهار عقد الإيجار.
- المادة 37 - يتم إيجار سعة الطائرة بعقد يلتزم بموجبه المؤجر بإدارة ملاحظتها وتأمين الخدمات الفنية ومراقبتها ويلتزم فيه بتمكين المستأجر من الانتفاع بكامل سعتها أو بجزء منها لرحلة أو أكثر أو لعمل جوي أو لمدة معينة حسب ما هو متفق عليه ، وذلك مقابل أجر أو مكافأة.
- المادة 38 - يجب على مؤجر سعة الطائرة أن يضع تحت تصرف المستأجر في المطار المعين سعة الطائرة أو جزءاً منها طبقاً لشروط عقد الإيجار المبرم بينهما على أن تكون تلك الطائرة بحالة جيدة وتحقق كافة متطلبات الصلاحية للطيران.
- المادة 39 - مع مراعاة أحكام المادة (136) من هذا القانون يجوز لمؤجر سعة الطائرة في حالة نقل أشخاص أو بضائع بالطائرة المؤجرة أن يحتفظ لنفسه بحق إصدار وثائق النقل باسمه.
- المادة 40 - مؤجر سعة الطائرة مسؤول تجاه المستأجر عن الأضرار الموجبة للتعويض والناجمة عن عيوب في الطائرة أو عن خطأ أعضاء طاقمها.
- المادة 41 - فيما يتعلق بالحجز على الطائرات تطبق الأحكام الواردة في هذا الفصل مع مراعاة أحكام الاتفاقيات الدولية المنضمة إليها الدولة .
- المادة 42 - أ- لا يجوز إيقاع الحجز الاحتياطي على ما يلي:

1- طائرات الدولة.

2- الطائرات المستخدمة فعلاً وبصفة مطلقة على خط جوي منتظم وكذلك الطائرات الاحتياطية لها.

3- أي طائرة أخرى مخصصة لنقل الأشخاص أو الأموال مقابل أجر أو مكافأة متى كانت على وشك الرحيل لمثل هذه الرحلة ، إلا في الحالة التي يتعلق فيها الأمر بدين تم التعاقد عليه بشأن الرحلة التي تكون الطائرة على وشك القيام بها أو بدعوى نشأت خلالها.

ب- لا تسري أحكام هذه المادة على الحجز الاحتياطي الذي يوقعه المالك الذي فقد حيازة طائرته بفعل غير مشروع.

المادة 43 - لا يجوز إجراء الحجز التنفيذي على طائرة لدين استحق أدائه على مالكة أو مستثمرها إلا في إقليم دولتها وبعد استنفاد كافة إجراءات الحجز التنفيذي على أموال المدين الأخرى الموجودة في الدولة وثبوت عدم كفايتها للوفاء بديون الدائن أو الدائنين.

المادة 44 - لا تسري أحكام هذا الفصل على الإجراءات التحفظية الخاصة بدعاوى الإفلاس والدعاوى المتعلقة بديون حكومية ولا على الإجراءات التحفظية التي تتخذ عند مخالفة القواعد والأنظمة الجمركية أو قانون العقوبات أو قواعد وأنظمة الأمن العام.

المادة 45 - استثناء من القواعد العامة المطبقة بشأن الحجز على الأموال المنقولة ، يسجل الحجز على سجل الطائرات ، بناءً على طلب الدائن.

المادة 46 - يفصل القضاء على وجه الاستعجال في المنازعات المتعلقة بالحجز على الطائرات.

### الفصل الثالث

#### صلاحية الطائرات للطيران وصناعة الطائرات في الدولة

المادة 47-أ - لا يجوز لأي طائرة أن تعمل في إقليم الدولة ما لم يكن لديها شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول صادرة عن أو معتمدة من قبل سلطة الطيران المدني بدولة التسجيل طبقاً للقوانين والقواعد والأنظمة المعمول بها لديها، ويشترط أن يلتزم مستثمر الطائرة بما تحتويه شهادة صلاحية الطائرة للطيران من شروط وقيود ، ويستثنى من ذلك الطائرات المسجلة في الدولة والتي تحلق في إقليم الدولة فقط بقصد التجربة أو الفحص أو أي عملية أخرى تتعلق بآلية الطائرة وفقاً للشروط والقيود التي تقرها المؤسسة.

ب - يجوز للمؤسسة أن تعتمد شهادة صلاحية طائرة للطيران ، صادرة عن دولة أخرى ، كما يجوز لها أن تعلق اعتماد هذه الشهادة لحين استكمال أي شروط مطلوبة .

ج - 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 وأن لا تسمح بطيرانها إلا بعد اتخاذ التدابير الكفيلة بتأمين سلامة طيرانها.

د - يُعتبر جرماً يعاقب عليه القانون تركيب أي قطع أو أجزاء غير معتمدة من المصنع على الطائرات المسجلة في الدولة ، وكذلك بيع أو شراء مثل هذه القطع أو الأجزاء.

المادة 48-أ - على مستثمر أي طائرة مسجلة في الدولة ألا يقوم بتشغيلها في النقل الجوي التجاري أو الأعمال الجوية ما لم تتم صيانتها بما في ذلك محركاتها وما بها من تجهيزات وأجهزة لاسلكية طبقاً لدليل صيانة معتمد وبواسطة فنيين معتمدين من المؤسسة .

ب- تقوم المؤسسة باعتماد المؤسسات الوطنية والأجنبية التي تقوم بصيانة وعمره الطائرات المسجلة في الدولة ومحركاتها ومكوناتها الأخرى ، وعلى نفقة طالب الاعتماد.

ج - يجب على قائد أي طائرة مسجلة في الدولة وتعمل في النقل الجوي التجاري أو الأعمال الجوية أن يدون في السجل الفني للطائرة البيانات المطلوبة من قبل المؤسسة .

د - يُحتفظ بالسجل الفني على متن الطائرة ، كما يُحتفظ بصور مما تم تدوينه في مقر إدارة المستثمر، وفي المحطات الخارجية إذا جرت أعمال صيانة في تلك المحطات.

هـ - على مستثمر أي طائرة مسجلة في الدولة أن يحتفظ بوثائق الصيانة طبقاً لتعليمات المؤسسة.

و - يجوز للمؤسسة وقف أو إنهاء اعتماد أي مؤسسة وطنية أو أجنبية تقوم بصيانة وعمره الطائرات المسجلة في الدولة إذا ما تبين لها تدني مستوى الكفاءة الفنية فيها أو امتنعت المؤسسة عن تمكين مفتشي سلامة الطيران من أداء التفتيش الدوري أو الفجائي الذي تقرره سلطة الطيران المدني .

المادة 49 -أ- يجب تجهيز كل طائرة مسجلة في الدولة بالأجهزة والمعدات المنصوص عليها في ملاحق اتفاقية شيكاغو وتعديلاتها المعمول بها في الدولة.

ب- يجوز للمؤسسة أن تطلب تركيب أي أجهزة أو معدات إضافية أو خاصة على أي طائرة مسجلة في الدولة ضماناً لسلامة الطائرة أو من عليها أو لتسهيل عمليات البحث والإنقاذ، ويجب على المستثمر الامتثال لطلب المؤسسة بتركيبها.

ج- يجب إظهار أماكن 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 الأوكسجين للنظام الثابت وطريقة استعمالها، وذلك في جميع حجرات الركاب.

د - يجب أن يراعى عند تركيب أو حمل أي أجهزة أو معدات على الطائرة ألا تكون مصدر خطر على صلاحية الطائرة، وألا تؤثر على أداء أي من الأجهزة أو المعدات الأخرى اللازمة لسلامتها.

المادة 50 - يجب أن يتم وزن وتوازن كل طائرة تصدر أو تعتمد لها المؤسسة شهادة صلاحية للطيران، وأن يحدد مركز ثقلها كل فترة من الزمن طبقاً لتعليمات المؤسسة.

المادة 51 - أ - لا يجوز صنع أي طائرة مدنية أو جزء منها في الدولة دون الحصول على ترخيص مسبق من المؤسسة، وذلك وفقاً للأنظمة التي توضع لهذا الغرض.

ب- على الصانع تقديم المخططات والتصاميم وإجراء التجارب والتفقد بكافة أنواع الرقابة المفروضة من قبل المؤسسة.

ج- يُعتبر جرمًا يعاقب عليه القانون استخدام أي قطع أو أجزاء غير معتمدة من المؤسسة في صناعة الطائرات.

د - تخضع الطائرة المصنعة أو أي جزء منها لفحوصات دورية، تحت إشراف المؤسسة، للتأكد من صلاحيتها للطيران بصورة دائمة، كما تخضع لفحص استثنائي عند الضرورة.

هـ- يتحمل صانع الطائرة النفقات الناجمة عن المراقبة والفحوصات.

و- لا تتحمل المؤسسة أي مسؤولية قد تنتج عن الأضرار التي تصاب بها الطائرة أو الغير من جراء القيام بعمليات المراقبة والفحوصات.

المادة 52 - أ - يحق للمؤسسة أن تقوم أو تطلب القيام بالتفتيش أو بإجراء اختبارات أو بالطيران لغرض التجربة، كلما رأت ضرورة لذلك، للتحقق من صلاحية طائرة مسجلة لدى الدولة أو أي

من أجهزتها أو معدات أو مكوناتها، طبقاً لما هو مبين في شهادة الصلاحية.

ب- تتم الإجراءات المنصوص عليها في البند (أ) على نفقة المستثمر ويكون لممثل المؤسسة حق الدخول في أي وقت إلى أي مكان لمباشرة أي من هذه الأعمال.

ج - في حالة الإخلال بأي إجراء من الإجراءات المشار إليها في البندين (أ) و(ب) يجب على المؤسسة أن توقف سريان مفعول شهادة صلاحية الطائرة إلى حين تحقيق الشروط المطلوبة.

## الفصل الرابع

### الوثائق والسجلات

المادة 53 - أ - لا يجوز لأي طائرة أن تعمل في إقليم الدولة إلا إذا كانت تحمل الوثائق والسجلات الواجب حملها بموجب قوانين وأنظمة الدولة المسجلة فيها الطائرة، وأي وثائق أو سجلات أخرى تحددها المؤسسة.

ب- لا يجوز لأي طائرة مسجلة في الدولة أن تبدأ أي رحلة جوية، ما لم تحمل الوثائق والسجلات الواردة أدناه، ويستثنى من ذلك الرحلات التي تبدأ وتنتهي في نفس المطار ضمن الدولة، دون أن تمر الطائرة خلالها في إقليم أي دولة أخرى وألا يكون أي مطار بديل تم تحديده في خطة الطيران يقع في إقليم أي دولة أخرى، وفي هذه الحالة يجوز الاحتفاظ بالوثائق والسجلات المقررة في المطار بدلاً من حملها على متن الطائرة :

أولاً - بالنسبة للرحلات الدولية:

- 1- شهادة تسجيل الطائرة .
- 2- شهادة صلاحية الطائرة للطيران.
- 3- إجازات أعضاء طاقم الطائرة.
- 4- السجل الفني للطائرة .
- 5- البيان العام المتعلق بالرحلة.
- 6- رخصة أجهزة اللاسلكي الخاصة بالطائرة.
- 7- أدلة التشغيل، ووثائق الصيانة بالنسبة لعمليات النقل الجوي التجاري أو الأعمال الجوية .
- 8- قائمة بشحنة البضائع والبريد وبيان بكل التفصيلات الخاصة بها، إذا كانت الطائرة تحمل بضائع أو بريد.

9- كشف الحمولة وتوزيعها والوثائق المتعلقة بوزن وتوازن الطائرة.

10- صورة مصدقة عن وثائق التأمين.

11- شهادة ضجيج الطائرة.

12- أي وثائق أخرى تحددها المؤسسة.

ثانياً - بالنسبة للرحلات الداخلية:

تحدد المؤسسة الوثائق والسجلات التي يجب أن تحملها الطائرة في الرحلات الداخلية، ويجوز للمؤسسة إعفاء الطائرات التي تطير بقصد التجربة الفنية أو التدريب أو التعليم أو الاختبار من حمل أي من هذه الوثائق أو السجلات . وفي جميع الأحوال يجب أن تكون الشهادات والإجازات والوثائق المشار إليها في هذه المادة سارية المفعول .

المادة 54 - أ - يجب الاحتفاظ بالسجلات التالية لكل طائرة مسجلة في الدولة وتعمل في النقل الجوي التجاري أو الأعمال الجوية:

- 1- سجل الطائرة
- 2- سجل المحرك
- 3- سجل المروحة متغيرة الخطوة.

ب - يجب تدوين البيانات في السجلات الفنية للطائرة وفق التعليمات المبينة في الأنظمة والنشرات التي تصدرها المؤسسة .

ج - عند تدوين تلك البيانات في أي من السجلات الفنية للطائرة تجوز الإشارة إلى أي وثائق ومستندات أخرى، وفي هذه الحالة تعتبر مثل هذه الوثائق أو المستندات جزءاً من هذا السجل.

د - يكون مستثمر الطائرة مسؤولاً عن الاحتفاظ بالسجلات الفنية للطائرة لفترة لا تقل عن سنتين من تاريخ التوقف نهائياً عن استعمال هذه الطائرة أو المحرك أو المروحة حسبما تكون الحالة.

المادة 55 - يجب على المستثمر أو قائد الطائرة أن يقدم للمؤسسة عند الطلب وخلال مدة محددة أي وثائق أو بيانات أو سجلات مقررّة بمقتضى هذا القانون أو تلك التي تحددها المؤسسة ، وذلك لغايات التفتيش أو المراقبة أو التحقيق .

المادة 56 - على كل مالك أو مستثمر لطائرة مسجلة في الدولة يتوقف عن استعمالها أو استثمارها أن يستمر في الاحتفاظ بالوثائق والسجلات الخاصة بها وكذلك سجلات أعضاء طاقم القيادة ، وفقاً لتعليمات المؤسسة، وذلك مع مراعاة الآتي :

أ - إذا انتقل استثمار الطائرة إلى شخص آخر، وظلت الطائرة مسجلة في الدولة، يكون على المستثمر الأول أن يسلم المستثمر الثاني وثائق صيانة الطائرة وسجلاتها وبرنامج تحميلها وما قد يكون محتفظاً به من تسجيلات سجلت بواسطة أجهزة تسجيل هذه الطائرة.

ب - إذا رفع محرك أو مروحة من طائرة وركب أي منها على طائرة أخرى مسجلة في الدولة ويستثمرها شخص آخر، يكون على مستثمر الطائرة الأولى أن يسلم مستثمر الطائرة الثانية السجل الخاص بذلك المحرك أو تلك المروحة.

ج - إذا انتقل عضو في طاقم قيادة طائرة مسجلة في الدولة من العمل مع مستثمر إلى العمل مع مستثمر آخر، يكون على المستثمر الأول أن يسلم المستثمر الثاني السجلات الخاصة بذلك العضو.

د - في جميع الأحوال سالفة الذكر، يكون على المستثمر الثاني أن يأخذ بمحتويات هذه الوثائق والسجلات كما لو كان هو المستثمر الأول.

المادة 57 - إذا تقرر إلغاء أو إيقاف أي شهادة أو إجازة أو اعتماد أو تصريح أو أي وثيقة أخرى أصدرتها المؤسسة ، يجب على من أصدرت له أو من يحتفظ بها ، أن يسلمها إلى المؤسسة عند الطلب.

المادة 58 - أولاً- يحظر على أي شخص القيام بما يلي:

- أ - استعمال أي شهادة أو إجازة أو اعتماد أو تصريح أو وثيقة أخرى أصدرتها المؤسسة ويكون قد تقرر إلغاؤها أو إيقافها أو تعديلها أو عدم أحقية من يحملها.
- ب - إعارة أي شهادة أو إجازة أو اعتماد أو تصريح أو وثيقة أخرى أصدرتها المؤسسة، أو السماح للغير باستعمالها.
- ج - انتحال شخصية أخرى بقصد الحصول على شهادة أو تجديد أو تعديل أي شهادة أو إجازة أو تصريح أو أي وثيقة أخرى، سواء لنفسه أو لغيره.
- د - القيام أو المشاركة في إتلاف أو تشويه أي سجل أو وثيقة تقرر استعمالها بموجب أحكام هذا القانون أو تعديل أو حذف أي من البيانات التي تحتوي عليها، أو إدخال أي بيانات كاذبة عليها، وذلك أثناء مدة سريان مفعولها وخلال الفترة التي ينبغي فيها الاحتفاظ بتلك السجلات والوثائق، والمشار إليها في المادة(54).
- هـ - حذف أي بيانات من كشف الحمولة، أو إدخال بيانات غير صحيحة عليه.
- ثانياً - لا يجوز لأي شخص أن يصدر أي شهادة أو إجازة أو رخصة ما لم تكن لديه الصلاحية بذلك وطبقاً للشروط المقررة في هذا الشأن.
- ثالثاً - يجب تدوين كافة البيانات في أي وثيقة أو سجل بالحبر أو بمادة أخرى يصعب محوها.

## الفصل الخامس

### العمليات الجوية وقواعد الجو

- المادة 59 - أ - لا يجوز تشغيل أي طائرة مسجلة في الدولة أو طائرة مستخدمة من قبل مستثمر في الدولة يرغب بتشغيلها بناء على عقود إيجار أو في رحلات عارضة أو وفق أي ترتيبات مشابهة إلا بموجب شهادة مستثمر طائرات نظامية صادرة عن المؤسسة لصالح المالك أو مستثمر الطائرة ، وعلى المؤسسة، قبل منح شهادة مستثمر طائرات، التحقق من أن طالب الشهادة يمتلك الكفاءة والمعدات والتجهيزات والتنظيم الإداري والعاملين وإمكانيات التدريب والصيانة والتغطية المالية للتأمين ضد المخاطر، وكذلك برنامج أمن طيران ملائم يضمن التشغيل الآمن والفعال على الرحلات المحددة من قبل طالب الشهادة.
- ب - يكون المستثمر مسؤولاً عن مراقبة عمليات الطيران الخاصة بطائراته، وبما يضمن القيام بها طبقاً لمستويات السلامة المطلوبة والتقيد بأحكام القوانين والقواعد والأنظمة الصادرة بشأنها.

المادة 60 - على المستثمر ألا يسمح بالقيام بأي رحلة نقل جوي تجاري إلا بعد أن يعين أحد الطيارين قائداً للطائرة، يكون مسؤولاً عن سلامة الطائرة ومن عليها. وعلى جميع الأشخاص الموجودين على الطائرة إطاعته وتنفيذ أي تعليمات يصدرها، ضماناً لسلامة من على متنها من أشخاص وأموال وتأميناً لسلامة وانتظام الرحلة الجوية.

المادة 61 - أ - للمؤسسة أن تقرر بالنسبة لجميع أو بعض الرحلات إضافة عضو أو أكثر إلى طاقم القيادة علاوة على التشكيل المقرر في دليل تشغيل الطائرة .

ب - لا يجوز لأي عضو من أعضاء طاقم قيادة الطائرة أن يقوم في نفس الرحلة بواجبات عضوين أو أكثر من أعضاء طاقم القيادة.

ج - تضع المؤسسة التعليمات اللازمة التي يتم بموجبها تحديد عدد عناصر الضيافة الجوية (طاقم الكابين) على الطائرة للقيام بأعمال تتعلق بسلامة وخدمة الركاب وطاقم القيادة.

المادة 62 - على كل عضو من أعضاء طاقم قيادة الطائرة أن يبقى في مكانه المحدد في الحالات الآتية:

أ - أثناء عمليات الإقلاع والهبوط .

ب - أثناء الطيران، إلا في الحالات الاضطرارية. وعلى كل عضو من أعضاء طاقم القيادة أن يبقى أحزمة المقعد والأكتاف مربوطة حوله طوال مدة وجوده في مكانه .

المادة 63 - أ - يجب على كل عضو طاقم قيادة ألا يستهل عمله على الطائرة إذا كانت حالته الصحية أو النفسية يمكن أن تعوقه عن أداء واجباته .

ب- يعتبر مرتكباً جرمياً 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، والمعرفة في المادة(2) من هذا القانون .

المادة 64 - لا يجوز لأي شخص أن يستعمل أجهزة قيادة الطائرة أثناء طيرانها، إلا إذا كان مجازاً ومكلفاً من قبل المستثمر بذلك.

المادة 65 - أ - لا يجوز لأي شخص أن يدخل غرفة قيادة الطائرة إلا إذا استدعي من قبل قائد الطائرة أو كان عضواً من أعضاء طاقمها، أو مفتشاً أو مراقباً معيناً من قبل المؤسسة أو شخصاً مكلفاً من قبل المستثمر أو المؤسسة للقيام بعمل محدد أثناء الرحلة ، ويشترط في الحالات الأخيرة إعلام قائد الطائرة ، ولا يحد ذلك بأي حال من سلطة قائد الطائرة في حالات الطوارئ أن يمنع أي شخص من دخول غرفة القيادة أو أن يخرج منه إذا رأى أن سلامة الطائرة تتطلب ذلك.

ب - يجب أن يكون لكل شخص مصرح له بدخول غرفة القيادة مقعد من مقاعد الركاب، إلا إذا كان له مقعد بغرفة القيادة، وأن لا يتجاوز عدد الأشخاص الموجودين في غرفة القيادة أثناء الإقلاع والهبوط عدد المقاعد المحددة في شهادة صلاحية الطائرة للطيران.

المادة 66 - إذا لاحظ قائد الطائرة أثناء طيرانه سوء أداء أو عطل في الأجهزة الملاحية أو أي أمور أخرى قد تشكل خطراً على سلامة الطيران فعليه أن يبلغ وحدة خدمات الحركة الجوية المعنية عن ذلك فوراً .

المادة 67 - يجب على قائد الطائرة أن يدون في السجل الفني للطائرة أي عطل أو أداء غير عادي لأي من أجهزة الطائرة قد يحدث أو يلاحظ أثناء الرحلة وكذلك أن يدون بوضوح ما يشير إلى عكس ذلك عند عدم ظهور عطل أو أي شيء غير اعتيادي ، كما عليه قبل بدء الرحلة أن يتأكد عما تم بشأن أية أعطال أو ملاحظات سبق تدوينها في السجل الفني للطائرة في رحلتها السابقة .

المادة 68 - أ- على المستثمر اتخاذ الإجراءات الكفيلة بإرشاد ركاب الطائرة عن مواقع وطرق استعمال أحزمة المقاعد ومنافذ الطوارئ وقمصان النجاة وأجهزة الأوكسجين وتجهيزات الطوارئ الأخرى المعدة للاستعمال الشخصي أو الجماعي .

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

المادة 69 - لا يجوز للمستثمر أن يسمح لأي شخص بركوب الطائرة إذا كانت تبدو عليه أعراض السكر.

المادة 70 - أ - لا يجوز لأي شخص على متن الطائرة أن يحمل بدون تصريح سلاحاً أو مواد خطيرة أو قابلة للاشتعال ، أو أي مواد أخرى يمكن استعمالها في أي عمل من أعمال التخريب أو العنف أو التهديد أثناء الرحلة.

ب - إذا ما تطلب الأمر نقل سلاح خال من الذخيرة أو أي مواد خطيرة أو قابلة للاشتعال أو مواد يمكن استعمالها في أي عمل من الأعمال المذكورة آنفاً يجب على من هي بحوزته حيازة قانونية تسليمها إلى ممثل المستثمر قبل دخوله الطائرة ، حيث توضع في مكان آمن على الطائرة لا يمكن وصول الركاب إليه وتُرد لمن قام بتسليمها بعد انتهاء الرحلة.

المادة 71 - تضع المؤسسة قواعد الجو والأنظمة المتعلقة بتطبيق الطائرات والملاحة الجوية وحماية الأشخاص والممتلكات على سطح الأرض واستعمال المجال الجوي للدولة، بالتنسيق مع السلطات المختصة.

المادة 72 - قائد الطائرة مسؤول مباشرة عن قيادة طائرته طبقاً لقواعد الجو المعمول بها ويجوز له أن يحدد عنها في الأحوال الاضطرارية التي يصبح فيها ذلك محتماً حرصاً على السلامة. وعليه في هذه الأحوال أن يخطر السلطات المختصة فور سماح الحالة بذلك .

المادة 73 - تحدد المؤسسة الطرق والممرات الجوية التي يجب أن تسلكها الطائرات عند الدخول إلى إقليم الدولة أو الخروج منه أو الطيران في فضائه الجوي.

المادة 74 - يجب على قائد الطائرة الالتزام بخطة الطيران المعتمدة والتقييد 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 وحدة مراقبة الحركة الجوية المعنية والتنسيق معها فور سماح الحالة بذلك ، وأن يحصل إذا ما اقتضى الأمر على تصريح معدل .

المادة 75 - يجب على قائد الطائرة العاملة ضمن حركة المطار أو في جواره أن يتقيد بالأنظمة المتعلقة باستعمال المطار وقواعد الحركة الجوية.

المادة 76 - أ- لا يجوز لأي 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 حالتي الإقلاع والهبوط أو بتصريح مسبق من المؤسسة ، لا يجوز لأي 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 .

المادة 77 - أ - يجوز للمؤسسة أن تُحرّم أو تقيّد دون تمييز في الجنسية تحليق الطائرات:  
1- في مناطق معينة في الدولة لأسباب عسكرية أو تدريبية أو لمتطلبات أمنية.  
2- في إقليم الدولة أو أي جزء منه، فوراً ومؤقتاً في الأحوال الاستثنائية أو لأسباب تتعلق بالأمن العام.

ب - للمؤسسة الحق في أن تحدد المناطق الخطرة وأن تقوم بنشرها وتعميمها.  
ج - إذا تبين لقائد الطائرة أنه يحلق فوق منطقة محرمة وجب عليه أن يعلم بذلك فوراً وحدة المراقبة الجوية المختصة، وعليه اتباع تعليماتها بكل دقة، وإذا تعذر ذلك وجب عليه أن يسارع إلى الهبوط في أقرب مطار في الدولة خارج المنطقة المحرمة وأن يقدم لسلطة الطيران المدني تقريراً مفصلاً عن هذه الواقعة ومبرراتها.

د - إذا أذرت السلطة المختصة طائرة بسبب طيرانها فوق منطقة محرمة فعليها أن تنفذ فوراً التعليمات التي تصدرها لها هذه السلطة وإلا فتجبر على الهبوط بالقوة بعد إخطارها.

المادة 78 - يجب على قائد أي طائرة قبل بدء رحلة معينة القيام بما يلي:

- أ - التأكد من إمكان إتمام الرحلة بسلام طبقاً للقواعد والأنظمة المقررة في هذا الشأن، بما في ذلك الإجراءات البديلة إذا ما تعذر إتمام الرحلة وفق ما هو مقرر لها.
- ب - دراسة دقيقة لما يتوفر من التقارير والتنبؤات الجوية السارية والمعلومات الملاحية الخاصة بالرحلة.
- ج - التأكد من تزويد الطائرة بكمية الوقود اللازمة للرحلة وللإجراءات البديلة.
- د - التأكد من صلاحية الطائرة ووجود الوثائق اللازمة على متنها.
- هـ - التأكد من الحصول على التراخيص والموافقات اللازمة للقيام بالرحلة طبقاً لتعليمات المؤسسة.

المادة 79 - أ - لا يجوز إلقاء أو رش أي شيء من الطائرة أثناء طيرانها إلا في الحالات الاضطرارية أو بتصريح مسبق من المؤسسة.

ب - لا يجوز لأي طائرة سحب طائرة أخرى، أو أي شيء إلا بتصريح مسبق من المؤسسة.

ج - لا يجوز الهبوط بالمظلات دون تصريح مسبق من المؤسسة إلا في حالات الطوارئ.

د - لا يجوز القيام بطيران بهلواني أو باستعراض أو تشكيل جوي فوق إقليم الدولة إلا بتصريح مسبق من المؤسسة.

هـ - يحظر التحليق بإهمال أو برعونة على وجه يعرض حياة الآخرين أو ممتلكاتهم للخطر.

و - يحظر التحليق على مقربة من طائرة أخرى على وجه يشكل خطر التصادم معها أو تعريض سلامتها للخطر.

ز - لا يجوز للطائرات التي تطير بدون طيار أن تحلق أو تعمل في إقليم الدولة إلا بتصريح مسبق من المؤسسة.

## الفصل السادس

### المطارات وحقوق الارتفاع الجوية

المادة 80 - لا يجوز إنشاء أو تجهيز المطارات في الدولة أو استعمالها أو استثمارها إلا بترخيص مسبق من المؤسسة، وتصدر المؤسسة شهادة تأهيل وترخيص للمطارات المستخدمة حسب متطلبات منظمة الطيران المدني الدولي .

المادة 81 - يحق للدولة استملاك العقارات اللازمة لإنشاء المطارات العامة أو توسيعها أو ربطها بطرق المواصلات اللازمة لمحطات الأجهزة الخاصة بالملاحة الجوية وذلك طبقاً للقوانين النافذة.

المادة 82 - تعد جميع المطارات في الدولة بما فيها وما يتبع لها من منشآت ومباني وأسلاك وأجهزة ومعدات ومحطات سلكية ولاسلكية من المرافق العامة وتتولى المؤسسة إدارتها وتشغيلها والإشراف عليها ووضع أنظمة العمل لها، والقيام بالتفتيش الدوري عليها للتأكد من استمرارية صلاحية شهادة التأهيل والترخيص الصادرة لها.

المادة 83 - تشرف المؤسسة على جميع العاملين في المطارات أياً كانت الجهة التي يتبعون لها، وذلك في كل الأمور التي تكفل عدم الإخلال بالأنظمة أو التعليمات الخاصة بتلك المطارات وسير العمل فيها، وتتولى في سبيل ذلك التحقيق في المخالفات مباشرة لاتخاذ الإجراءات اللازمة بشأنها.

المادة 84 - 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 ما تطلب الأمر ذلك.

ج - تفتيش أي راكب تشتبه في حمله أسلحة أو مواد خطرة أو أي مواد أخرى يمكن استعمالها في أي عمل من أعمال التخريب أو العنف أو التهديد.

د - تجهيز المطارات بوحدات الإنقاذ والإسعاف والإطفاء.

المادة 85 - أ - تستعمل الطائرات المطارات المرخصة والمعلن عنها من قبل المؤسسة ويجب على قادة الطائرات التقيد بالقوانين والقواعد والأنظمة الخاصة بذلك، ولا يجوز الهبوط في غير هذه المطارات إلا بتصريح من المؤسسة أو في حالات الطوارئ التي تحتمها سلامة الطائرة ومن عليها.

ب - إذا اضطرت طائرة داخلية إلى إقليم الدولة أو خارجة منه أو عابرة فضاءه الجوي للهبوط خارج المطارات الدولية في الدولة فإنه يتعين على قائدها أن يخطر فوراً أقرب سلطة محلية وأن يقدم سجل رحلات الطائرة أو البيان العام أو أي مستند آخر

عند طلبه، ويحظر إقلاع الطائرة أو نقل حمولتها أو مغادرة ركبها من المكان الذي هبطت فيه قبل الحصول على تصريح من المؤسسة واتخاذ الإجراءات المناسبة.

المادة 86- بناء على طلب المؤسسة يتم إنشاء حقوق اتفاق خاصة ، بموجب مرسوم ، تسمى حقوق اتفاق جوية ، لتأمين سلامة الملاحة الجوية و حسن عمل أجهزتها ، و ذلك بهدف:

أ - منع إقامة وإزالة أي مبان أو منشآت أو غراس أو أي عوائق مهما كان نوعها وذلك في المناطق المجاورة للمطارات ومنشآت الأجهزة الملاحية.

ب- مد أو تثبيت الأسلاك والحوارج في المناطق المجاورة للمطارات ومنشآت الأجهزة الملاحية.

ج - تمديد الأسلاك الكهربائية والكابلات بجميع أنواعها.

د - مد أنابيب المياه العذبة والمالحة .

هـ . وضع علامات للإرشاد عن العوائق التي تشكل خطراً على سلامة الملاحة الجوية.

و - أي مستجدات ارتفاقية أخرى .

المادة 87 - تحدد المؤسسة نطاق ومدى حقوق الارتفاق الجوية والمناطق التي تُفرض فيها وفقاً لما تقرره على ضوء أحكام الاتفاقيات الدولية، وينشر ذلك في الجريدة الرسمية وإحدى الصحف اليومية على أن تقوم المؤسسة بصرف تعويض عادل مقابل فرض حقوق الاتفاق الجوية للمتضررين.

المادة 88 - لا يجوز تشييد أي بناء أو إقامة أي عوائق في المناطق المشمولة بحقوق الإرتفاق الجوية، أو إجراء أي تغيير في طبيعة أو وجهة استعمال الأراضي الخاضعة للإرتفاق إلا بموجب موافقة مسبقة من المؤسسة وحسب الشروط المقررة.

المادة 89 - أ - لا يجوز إنشاء أي منارة ضوئية أو لاسلكية إلا بعد موافقة المؤسسة.

ب- يحق للمؤسسة إزالة أو تعديل أي جهاز ضوئي قد يحدث التباساً مع الأجهزة الضوئية المساعدة للملاحة الجوية ، كما لها أن تفرض القيود اللازمة على المنشآت التي يتصاعد منها دخان أو أي مادة من شأنها أن تؤثر على الرؤية في جوار المطارات أو تؤثر على سلامة الملاحة الجوية .

ج - يجب 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 أن يتقيد بالتدابير التي تحددها المؤسسة لإزالة هذا التداخل.

المادة 90 - أ- تحدد المؤسسة البدلات المستحقة مقابل استخدام المطارات المعدة للاستعمال العام ، أو إشغال جزء منها وكذلك مقابل تسهيلات الملاحة الجوية أو خدمات أخرى تقدمها المؤسسة ، بموجب أنظمة تصدر بمقتضى أحكام هذا القانون .

ب - تحدد الأنظمة المشار إليها في الفقرة ( أ ) من هذه المادة حالات الإعفاء من البدلات المقررة أو تخفيضها.

## الفصل السابع

### الإجازات و التدريب

المادة 91 - يشترط في من يعمل عضواً في طاقم قيادة أي طائرة مسجلة في الدولة أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول تخوله القيام بواجباته ، صادرة عن المؤسسة أو معتمدة منها.

المادة 92 - يشترط في من يعمل عضواً في طاقم قيادة أي طائرة تعمل في إقليم الدولة أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول طبقاً للقوانين والقواعد والأنظمة المعمول بها لدى دولة التسجيل أو دولة التشغيل.

المادة 93 - أ - تقوم المؤسسة بإصدار إجازات الطيران والإجازات الفنية الأخرى المتعلقة بجميع أعمال خدمات الطيران المدني ولها أن تضع شروط إصدارها واعتمادها وتجديدها على أن لا تقل هذه الشروط بأي حال عن المستوى المقرر دولياً.

ب - للمؤسسة الحق قبل منح أي إجازة في أن تتأكد من أن طالب الإجازة مؤهل من حيث الخبرة والمهارة والسن واللياقة الصحية لأداء الأعمال التي تخوله الإجازة حق القيام بها ، ولها أن تقوم من أجل ذلك بإجراء الاختبارات النظرية والعملية و الطبية التي تقررها في هذا الشأن .

ج - للمؤسسة الحق في عدم إصدار أو تجديد أو تمديد مفعول أي إجازة، كما لها الحق في سحبها أو إيقافها بعد إصدارها وذلك إذا ما تبين لها أن طالب هذه الإجازة أو الحائز عليها هو دون المستوى المطلوب، أو قدم بيانات غير صحيحة، أو إذا خالف أيأ من الشروط التي منحت الإجازة بموجبها أو أيأ من أحكام هذا القانون.

د - لا يجوز للحائز على أي إجازة أن يستمر في أداء الأعمال التي تخوله حق القيام بها إذا توفر لديه من الأسباب أن حالته الصحية لا تمكنه من القيام بهذه الأعمال سواء بصفة مؤقتة أو دائمة.

هـ - تعتبر إجازة الطيران موقوفة حكماً إذا ثبت أن حاملها في حالة صحية تعيقه عن أداء واجباته لمدة تزيد عن المدة المحددة في الأنظمة.

المادة 94 - يجوز لغير الحائز على الإجازة المطلوبة أن يعمل كطيار في طائرة مسجلة في الدولة لتلقي التدريب، أو إتمام اختبار بهدف الحصول على إجازة طيران أو تجديدها أو تمديد مفعولها،

بشروط أن يكون قائد الطائرة حائزاً على الإجازة المطلوبة، وأن لا يوجد في الطائرة أثناء ذلك إلا :

أ - طاقم الطائرة .

ب- مراقب أو مفتش أو ممتحن أو أي شخص آخر تعتمده المؤسسة.

المادة 95 - أ - تصدر المؤسسة إجازات صيانة هياكل الطائرات ومحركاتها ووحدات قدرتها الكهربائية وأجهزتها كافة.

ب - على المتقدم للحصول على أي من الإجازات المذكورة في الفقرة (أ) أن يثبت للمؤسسة حصوله على المؤهلات الدراسية والعلمية المقررة وتوافر المعرفة والخبرة اللازمين، كما عليه أن يجتاز بنجاح الامتحانات والاختبارات التي تقرها المؤسسة بهذا الشأن.

ج - تحدد المؤسسة الحقوق التي تخولها كل إجازة لحاملها وتضمن الإجازات المشار إليها صلاحيات الحائز على الإجازة بالنسبة لإصدار وثائق الصيانة المختلفة، مع تعيين طرازات الطائرات والأجهزة والمعدات المتعلقة بها تلك الصلاحيات.

د - تحدد المؤسسة شروط إصدار وتجديد وتمديد سريان مفعول الإجازات المشار إليها في هذه المادة.

هـ - للمؤسسة الحق في أن تعتمد أي إجازة صيانة طائرات ومحركاتها وأجهزتها صادرة عن دول أخرى أعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي ويجوز أن يكون هذا الاعتماد مقيدا بشروط تقرها المؤسسة.

المادة 96 - في حالة عدم توفر أفراد يحملون إجازات للقيام ببعض الأعمال النوعية، يجوز للمؤسسة منح تصاريح مؤقتة لمهندسي صيانة الطائرات والمحركات ممن تتوفر لديهم الخبرة اللازمة في مجال صيانة الطائرات للقيام بهذه المهام.

المادة 97 - على كل عضو في طاقم قيادة طائرة مسجلة في الدولة، وكل شخص يمارس الطيران بأي صفة كانت أن يحتفظ بسجل طيران شخصي، يدون فيه كافة البيانات، بما يتوافق مع الحقيقة، ويعتبر مسؤولاً عن صحة هذه البيانات تحت طائلة المسؤولية.

المادة 98 - أ - على المستثمر أن يضع برامج تدريب أساسية ودورية لأعضاء طواقم طائراته وللمرحلين الجويين والقائمين على أعمال صيانة الطائرات وكوادر العمليات الأرضية، بما يضمن قيام كل منهم بواجباته على الوجه الأكمل ويجب أن تعتمد هذه البرامج من المؤسسة حسب الشروط المقررة لذلك.

ب- تضع المؤسسة قواعد وشروط تدريب أعضاء طاقم الطائرة واختبارات الكفاءة.

ج- تضع المؤسسة إجراءات التفتيش الأرضي والجوي على التدريب المبين في هذه المادة.

المادة 99 - أ - يجب على المستثمر إجراء كافة أنواع التدريب المشار إليها في المادة (98) في مراكز تدريب معتمدة من قبل المؤسسة، وأن يبلغ المؤسسة عن عزمه إجراء أي دورة تدريبية قبل وقت كاف من التاريخ المقرر لبدءها، ليصار إلى اعتماد مركز التدريب من قبل المؤسسة، وعليه ألا يباشر في أعمال التدريب قبل أن يتم اعتماد المركز أصولاً.

ب- تضع المؤسسة قواعد وشروط اعتماد وتجديد اعتماد مراكز ومعاهد التدريب المشار إليها في الفقرة (أ).

ج - تجرى عمليات تقييم واعتماد وتجديد اعتماد مراكز ومعاهد التدريب الخارجية والداخلية من قبل المؤسسة على نفقة الجهة طالبة الاعتماد.

المادة 100 - تضع المؤسسة الأنظمة والتعليمات التي تحدد فيها فترات الطيران والعمل والراحة لأعضاء طاقم الطائرة.

المادة 101 - على المستثمر أن يحتفظ لكل عضو من أعضاء طاقم الطائرة بسجل كامل ودقيق موضحاً فيه أوقات الطيران وفترات العمل وفقاً للأنظمة والتعليمات التي تضعها المؤسسة، على أن يتم الاحتفاظ بهذه السجلات لمدة لا تقل عن اثني عشر شهراً بعد انتهاء فترة الطيران لكل عضو من أعضاء طاقم الطائرة.

المادة 102 - لا يجوز لأي شخص أن يدرّب شخصاً آخر على الطيران لغرض إعداده للحصول على إجازة طيران أو إحدى مؤهلاته، ما لم يكن القائم بالتدريب حاصلاً على إجازة سارية المفعول صادرة ومعتمدة من المؤسسة تخوله العمل كقائد للطائرة لأغراض التدريب والأحوال التي يقوم بالتدريب فيها، ويجب أن تتضمن هذه الإجازة ثبات أهليته كمدرّب طيران مسموح له القيام بالتدريب .

المادة 103 - أ - لا يجوز لأي معهد أو نادي أو أي جهة أخرى مزاولة لتعليم الطيران أو التدريب على فنونه أو ممارسة أي نشاط جوي آخر إلا بموجب ترخيص مسبق من المؤسسة ، ويحق للمؤسسة سحب هذا الترخيص في حال مخالفة شروطه أو مخالفة القوانين والأنظمة المعمول بها.

ب - تصدر المؤسسة الأنظمة والتعليمات والقواعد المتعلقة بكيفية مزاولة معاهد ونوادي الطيران لأنشطتها .

- المادة 104 - أ - تحدد المؤسسة شروط إصدار وتجديد ومدة سريان الإجازات الخاصة بالمراقبين الجويين والاختبارات النظرية والعملية والدورية لهم.
- ب - تصدر المؤسسة الإجازات المذكورة في البند ( أ ) من هذه المادة.
- ج - لا يجوز للمراقب الجوي أن يعمل في أي وحدة من وحدات المراقبة الجوية بصفة "مراقب جوي " ما لم يحصل على الإجازة والاعتماد للعمل في هذه الوحدة.

## الباب الثالث

### النقل الجوي

#### الفصل الأول

##### التشغيل

المادة 105 - على مستثمر أي طائرة مسجلة في الدولة وتعمل في النقل الجوي التجاري أن يراعى في تشغيلها مايلي :

أ - بالنسبة للتشغيل في إقليم الدولة، تطبق القوانين والأنظمة الوطنية النافذة، لاسيما قانون الطيران المدني، بالإضافة إلى أحكام اتفاقية شيكاغو وملاحقها وتعديلاتها المعمول بها في الدولة.

ب- بالنسبة للتشغيل فوق المياه الدولية، تطبق أحكام اتفاقية شيكاغو وملاحقها وتعديلاتها، إلا إذا كانت أي من المواد الواردة في هذا القانون أكثر تفصيلاً وإحكاماً فتكون أولى بالتطبيق.

ج- بالنسبة للتشغيل في إقليم دولة أجنبية تطبق قوانين وأنظمة الملاحة الجوية المعمول بها في تلك الدولة ، إلا إذا كانت أي من المواد الواردة في هذا القانون أكثر تفصيلاً وإحكاماً فتكون أولى بالتطبيق ، شريطة ألا تتعارض مع القوانين والأنظمة المعمول بها في تلك الدولة.

المادة 106- تطبق أحكام هذا الفصل على :

أ- عمليات النقل الجوي التجاري الداخلي و الدولي ، المنتظم وغير المنتظم ، التي يقوم بها مستثمر طائرة مسجلة في الدولة ، بناء على ترخيص من المؤسسة يخوله حق القيام بمثل هذه العمليات.

ب- أي مستخدم لدى مستثمر يقوم بأي من عمليات النقل الجوي التجاري المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادة.

ج- أي شخص على متن طائرة تعمل في أي من العمليات الواردة في الفقرة الأولى من هذه المادة .

المادة 107 - للمؤسسة الحق في إيقاف أي رحلة أو خط جوي أو أي طائرة عن الطيران إذا مارأت أن مستويات السلامة هي أدنى مما يجب أن تكون عليه أو عمليات التشغيل ومايرتبط بها قد تكون عرضة للخطر .

## الفصل الثاني

### مواصفات التشغيل و الرحلات التمهيديّة

المادة 108 - لا يجوز للمستثمر أن يبدأ في تشغيل طائراته إلا بعد اعتماد مواصفات التشغيل من المؤسسة والتي تعتبر جزءاً من الترخيص الممنوح للمستثمر وتكون واجبة التطبيق وتحتوي هذه المواصفات على الأقل على البنود التالية :

- أ - الخطوط الجوية المصرح بها و الطائرات المستخدمة في كل منها .
- ب - المطارات الأصلية و البديلة المصرح بها .
- ج - الطريق الواجب إتباعه لكل خط جوي مصرح له.
- د - الحد الأدنى من كمية الوقود اللازمة لكل رحلة.
- هـ - الحد الأقصى من الوزن المصرح به للطائرة عند الإقلاع و الهبوط في كل من المطارات المستخدمة.
- و - الحد الأدنى للأجهزة اللاسلكية والملاحية الواجب تجهيز الطائرة بها.
- ز - الحدود الدنيا للطقس لكل المطارات المستخدمة.
- ح - تشكيل طاقم قيادة كل طراز من الطائرات المشغلة على كل خط من الخطوط الجوية المصرح بها.
- ط - نظام ترحيل الطائرة و متابعتها أثناء الرحلة.
- ي - أي مواصفات أو تعليمات تقرر المؤسسة إضافتها لضمان تأمين سلامة التشغيل وانتظامه.

المادة 109 - أ - يقوم المستثمر بإعداد مواصفات التشغيل بالنسبة لعملياته و يقدمها إلى المؤسسة لاعتمادها أصولاً.

ب - تقوم المؤسسة بمراجعة المواصفات للتأكد من تحقيقها لمستويات السلامة والانتظام والكفاءة المقررة، وتعتمدها بناءً على ذلك.

ج - يجوز تعديل مواصفات التشغيل بناءً على طلب المستثمر أو إذا ما رأت المؤسسة ضرورة ذلك ضماناً لتحقيق المستوى المطلوب لسلامة التشغيل وانتظامه .

المادة 110 - على المستثمر أن يوفر نسخاً كافياً من مواصفات التشغيل المعتمدة الخاصة بعملياته طبقاً لآخر تعديلاته في كل من مكاتب عملياته الرئيسية وأن يحيط موظفيه المختصين علماً بها ويدخل هذه المواصفات في دليل العمليات المعتمد . .

المادة 111 - لا يجوز مخالفة مواصفات التشغيل المعتمدة إلا في حالات الطوارئ ، وفي مثل هذه الحالات يكون على مستثمر الطائرة وقائدها تقديم تقرير بذلك إلى المؤسسة في حينه.

المادة 112 - أ - لا يجوز للمستثمر تشغيل خط جوي جديد قبل إجراء رحلة أو رحلات تمهيدية، يؤكد من خلالها للمؤسسة كفاءة التشغيل وسلامته طبقاً لأحكام هذا القانون والأنظمة الصادرة بمقتضاه، وللمؤسسة في حال توفر الشروط المطلوبة أن تصدر الترخيص اللازم لتشغيل الخط.

ب - لا يجوز للمستثمر أن يحمل على متن الطائرة أشخاصاً أثناء الرحلات التمهيدية بخلاف الأشخاص اللازمين لتشغيلها، ومن تعمدهم المؤسسة ، ويجوز له حمل بريد أو بضائع أثناء هذه الرحلات .

ج - للمؤسسة أن تعفي المستثمر من القيام بأي رحلة تمهيدية، إذا كان لديها من المعلومات والأسباب ما يؤكد لها عدم الحاجة إليها، وفي هذه الحالة ، تتم الرحلة أو الرحلات الأولى طبقاً لأي شروط قد تضعها المؤسسة بالنسبة لهذه الرحلات.

### الفصل الثالث

#### أدلة التشغيل

المادة 113 - أ - على المستثمر أن يصدر دليلاً للعمليات ليستخدمه ويسترشد به أطقم الطائرات والمرحلون الجويون وموظفو العمليات الجوية والأرضية، وكذلك دليلاً لإجراءات الصيانة ليعمل بموجبه القائمون على صيانة الطائرات، ويحدد في هذه الأدلة واجبات ومسؤوليات العاملين لتساعدهم على تنفيذ الأعمال بما يضمن سلامة التشغيل، ويجب أن تصدر هذه الأدلة بصورة يسهل الرجوع إليها وتعديلها، وتؤرخ كل صفحة من صفحاتها بتاريخ إصدارها. ولا يجوز أن تشمل الأدلة على أي معلومات أو تعليمات تتعارض مع أحكام هذا القانون والأنظمة الصادرة بموجبه عن المؤسسة أو غيرها أو مع الأنظمة الدولية المعمول بها في الدولة أو المشمولة في مواصفات التشغيل الخاصة بعمليات المستثمر.

ب - يجوز إصدار أدلة التشغيل المشار إليها في الفقرة (أ) في أجزاء منفصلة، حسبما يراه المستثمر مناسباً ، لتقسيم العمل وتوزيع الاختصاصات بين موظفيه.

المادة 114 . يجب أن تتضمن أدلة العمليات والصيانة على الأقل جميع البود المدرجة في ملاحق اتفاقية شيكاغو ذات الصلة ومرفقاتها وتعديلاتها بالإضافة إلى ما تقرره المؤسسة بهذا الخصوص

المادة 115 - على المستثمر أن يرسل نسخاً من أدلة التشغيل ( دليل العمليات و دليل إجراءات الصيانة ) إلى المؤسسة قبل ثلاثة أشهر على الأقل من التاريخ المفترض لاستخدامها، لإتاحة

الفرصة أمام المؤسسة لمراجعتها و إبداء الملاحظات عليها. وفي حال عدم اعتراض المؤسسة على أي شئ مما تتضمنه أدلة التشغيل خلال ثلاثة أشهر من تاريخ تسلمها لها تعتبر مقبولة ويسري مفعولها في غاية المهلة.

المادة 116 - على المستثمر موافاة المؤسسة بكل ما يصدره من تعديلات لاحقة وإضافات على أدلة التشغيل التي تم قبولها ، وذلك قبل شهر على الأقل من التاريخ المحدد لسريان مفعولها. وفي حال عدم اعتراض المؤسسة على ما تتضمنه هذه التعديلات أو الإضافات خلال المدة المذكورة بدءاً من تاريخ استلامها لها تعتبر مقبولة وسارية المفعول وتصبح جزءاً لا يتجزأ من الدليل الذي تتبع له.

المادة 117 - للمؤسسة حق الاعتراض على محتويات أدلة التشغيل أو أي من التعديلات والإضافات عليها، ولها أن ترفض كلياً أو جزئياً ما ترى أنه يتعارض مع الأنظمة أو يؤثر على سلامة التشغيل ( ويشمل ذلك سلامة الطائرة والأشخاص والمواد المحمولة والممتلكات والبيئة ) أو يمس بأي شكل من الأشكال كفاءة أو انتظام الملاحة الجوية . تبدي المؤسسة اعتراضاتها مع بيان الأسباب المبررة خلال المدد المذكورة في المادتين ( 115 ) و(116)، حسب الحال . وعلى المستثمر معالجة ما تم الاعتراض عليه قبل إرسالها ثانية إلى المؤسسة للنظر في أمر قبولها أو اعتمادها، إلا إذا كان الرفض باتاً و كلياً .

المادة 118 - على المستثمر أن يوزع نسخاً كافية من دليل عملياته مع كافة التعديلات و الإضافات الصادرة بشأنها على الجهات التالية:

أ - مكاتب عملياته الرئيسية.

ب- أقسام الترحيل والصيانة والتحميل وتزويد الطائرات بالوقود.

ج - أعضاء طاقم القيادة.

د - الطائرات المشغلة لدى المستثمر.

هـ - المؤسسة العامة للطيران المدني.

و - أي جهة أخرى يستدعي عملها حيازة هذا الدليل.

المادة 119 - على المستثمر أن يوزع نسخاً كافية من دليل إجراءات الصيانة مع كافة التعديلات والإضافات الصادرة بشأنها على الجهات التالية:

أ - العاملين في صيانة الطائرات.

ب- المكاتب المعنية في الإدارة الفنية.

ج - المؤسسة العامة للطيران المدني.

د - أي جهة أخرى يستدعي عملها حيازة هذا الدليل.

المادة 120 - يجب أن يكون لدى المستثمر دليل لكل طراز من الطائرات التي يقوم بتشغيلها ، يحتوي على المعلومات اللازمة للطيارين والمهندسين الجويين للقيام بواجباتهم على هذا الطراز والمحافظة على مستوى السلامة المطلوب ، سواء في الظروف العادية أو الطارئة ، كما يجب أن يتضمن هذا الدليل معلومات عن الطائرة ومحركاتها وأجهزتها ومعدات وطرق تشغيلها وأدائها والحدود المقررة في هذا الشأن.

المادة 121 - يجب على المستثمر أن يرسل إلى المؤسسة نسخاً من دليل الطائرة لكل طراز من الطائرات التي يقوم بتشغيلها إضافة إلى التعديلات والإضافات التي تصدر بشأنها .

المادة 122 - يجب على المستثمر إدخال كافة التعديلات والإضافات الإلزامية على جميع أدلته ومراجعته الفنية والتشغيلية حيثما وجدت طبقاً للأنظمة والتعليمات

#### الفصل الرابع

#### حماية البيئة وضجيج الطائرات

المادة 123 - على المؤسسة اتخاذ الإجراءات اللازمة للحد من أي آثار ضارة بالبيئة من جراء تلوث الجو أو أي إزعاج أو ضرر للجمهور بسبب ضوضاء الطائرات المستخدمة في أغراض الطيران المدني، أو أي تلوث آخر ضار بالبيئة بما في ذلك تلوث التربة والماء.

المادة 124 - أ- تحدد المؤسسة مستوى الضوضاء المسموح به للطائرات التي تستخدم مطارات الدولة، كما تحدد ارتفاعات وسرعة الطائرات وقدرات محركاتها والشروط الكفيلة بعدم تجاوز مستوى الضوضاء المشار إليه .

ب- يقاس مستوى الضوضاء بالوحدات الدولية المتداولة وحسب الإجراءات المنصوص عنها في وثائق وملاحق اتفاقية شيكاغو.

المادة 125 - لا يسمح لأي طائرة نفاثة بالطيران في إقليم الدولة ما لم تكن حائزة من دولة التسجيل على شهادة إجازة مستوى الضوضاء، وفقاً للمقاييس الدولية المقررة في ملاحق اتفاقية شيكاغو.

#### الفصل الخامس

## النقل الجوي التجاري والأعمال الجوية

المادة 126 - تقوم المؤسسة برسم سياسة النقل الجوي التجاري في الدولة والإشراف عليه ، بما يتفق

مع متطلبات الاقتصاد القومي، بموافقة الوزير وتقوم المؤسسة في سبيل ذلك بما يلي:

أ - مفاوضة الجهات ذات العلاقة في الدول الأجنبية لعقد اتفاقات النقل الجوي المنتظم وغير المنتظم وأي اتفاقات أخرى لها صلة بالنقل الجوي الدولي والأعمال الجوية، وذلك بالتنسيق مع شركات و مؤسسات النقل الجوي الوطنية .

ب- تمثيل الدولة تجاه المنظمات الدولية التي تعنى بشؤون الطيران المدني والنقل الجوي.

ج- الاشتراك والإشراف على المباحثات التي تجري بين شركات ومؤسسات النقل الجوي الوطنية والمؤسسات الأجنبية لعقد اتفاقيات أو إجراء ترتيبات تتعلق بالاستثمار المشترك، أو أي عمليات تجارية أو فنية ذات صلة بالنقل الجوي التجاري، وذلك وفقاً للقواعد والشروط التي تحددها المؤسسة وبما يراعي مصلحة الناقل الوطني ويخدم الاقتصاد الوطني .

د - الإشراف على نشاط النقل الجوي الذي تقوم به الشركات والمؤسسات الوطنية، وإصدار تراخيص التشغيل اللازمة لها، والموافقة على إنشاء أو تعديل أو إلغاء أي خط من خطوطها الجوية أو تعديل عدد رحلاتها.

هـ - الإشراف على نشاط النقل الجوي التجاري الذي تقوم به الشركات والمؤسسات الأجنبية في الدولة وإصدار تراخيص التشغيل والتصاريح اللازمة لها، ومراقبة ممارسة هذه الجهات لحقوق النقل الجوي الممنوحة لها، ولها في سبيل ذلك التفتيش على مكاتب هذه الشركات والمؤسسات والإطلاع على المستندات والوثائق اللازمة.

و - التصريح لمؤسسات وشركات النقل الجوي الوطنية والأجنبية بتسيير رحلات غير منتظمة من وإلى إقليم الدولة، بما لا يتعارض ومصلحة الناقل الوطني.

ز - التحقق من أن مؤسسات النقل الجوي الوطنية والأجنبية تلتزم بالقرارات والأنظمة والتعليمات والأوامر الحكومية المتعلقة بما يلي:

1- أجور و أسعار النقل الجوي سواء بتخفيضها أو بزيادتها.

2- الشروط الأخرى المرتبطة بالأجور والأسعار ونوعية التشغيل.

3- بطاقات السفر المجانية و المخفضة.

ح - إيقاف نشاط النقل الجوي لأي من الشركات والمؤسسات الوطنية والأجنبية إذا خالفت

الشروط الواردة في تراخيص التشغيل أو التصاريح الممنوحة لها من قبل المؤسسة أو أحكام الاتفاقيات الثنائية أو الدولية التي تكون الدولة طرفاً فيها أو أحكام هذا القانون.

المادة 127 - على مؤسسات وشركات النقل الجوي الوطنية التنسيق مع المؤسسة لتنفيذ السياسة التي ترسمها لتنشيط وتطوير النقل الجوي التجاري في الدولة.

المادة 128 - لا يجوز لأي جهة في الدولة عقد اتفاقيات أو إجراء ترتيبات أو اتخاذ إجراءات تتعلق بتبادل أو منح حقوق النقل الجوي التجاري مع أي جهة أجنبية إلا عن طريق المؤسسة وبالتنسيق مع الناقل الوطني.

المادة 129 - أ - مع مراعاة أحكام الاتفاقيات الدولية والثنائية التي تكون الدولة طرفاً فيها فإن أي نقل جوي تجاري داخل الدولة أو من وإلى الدولة لا يمكن أن يتم إلا عن طريق المؤسسات والشركات المرخص أو المصرح لها بذلك من المؤسسة.

ب - لا يجوز القيام بأي أعمال جوية أو أي خدمات أرضية للطيران إلا بعد الحصول على ترخيص بذلك من المؤسسة.

ج - لا يجوز فتح أي مكتب لمؤسسات النقل الجوي الأجنبية في إقليم الدولة إلا استناداً لاتفاقية ثنائية للنقل الجوي أو بترخيص من المؤسسة وفي حدود ذلك الترخيص.

د - لا يجوز تمثيل أي مؤسسة نقل جوي أجنبية في إقليم الدولة سواء عن طريق الوكالة العامة أو غيرها إلا استناداً لاتفاقية ثنائية أو بترخيص من المؤسسة وفي حدود ذلك الترخيص.

هـ - تحدد المؤسسة شروط منح وسحب التراخيص المشار إليها في البنود السابقة والتعليمات اللازمة لتنفيذ ذلك.

و - تضع المؤسسة القواعد المتعلقة بعمليات النقل الجوي وتسهيلاتها والشروط المتعلقة بها .

المادة 130 - لا يجوز لأي طائرة غير مسجلة في الدولة نقل الركاب أو البريد أو البضائع بين نقطتين واقعتين في إقليم الدولة ، إلا بموجب ترخيص أو تصريح طيران تمنحه المؤسسة في الحالات التي يقتضيها الصالح العام.

المادة 131 - على شركات ومؤسسات النقل الجوي الوطنية التنسيق مسبقاً مع المؤسسة قبل افتتاح أي خط جوي ترغب بتشغيله.

المادة 132 - على جميع شركات ومؤسسات النقل الجوي الوطنية والأجنبية تزويد المؤسسة بجميع ما تطلبه من معلومات وإحصائيات تتعلق باستثمار خطوطها الجوية داخل الدولة ومن وإلى إقليم الدولة .

## الفصل السادس

### أحكام نقل البريد الجوي

المادة 133 - أ - تشرف مؤسسة البريد المختصة على نقل البريد الجوي وفقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بذلك .

ب- تطبق القوانين المعمول بها في نقل البريد براً على نقل البريد جواً ما لم ينص على خلاف ذلك .

ج- تراعى أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالبريد الجوي المنضمة إليها الدولة.

المادة 134 - على الناقل الجوي أن يقوم بنقل البريد المخصص له من قبل مؤسسة البريد وفقاً لقواعد البريد والنقل المقررة في هذا الشأن مع مراعاة تسلسل الأفضليات الآتية :

أ - المسافرون وأمتعتهم .

ب- البريد .

ج - الأمتعة غير المرافقة.

د - البضائع.

المادة 135- يحق للجهات المعنية تفتيش البريد الجوي أو الطرود على متن الطائرة إذا كان هناك شك في احتواء أي منها على مواد تهدد سلامة الطائرة أو تعرض من عليها أثناء الرحلة للخطر. ولا يجوز نقل أي بريد أو طرود عن طريق الجو ما لم يكن قد تم استلامها وفقاً للإجراءات البريدية المقررة.

## الفصل السابع

### أحكام نقل الركاب والبضائع

المادة 136 - أ - تطبق أحكام اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في وارسو بتاريخ 12 تشرين الأول 1929 وتعديلاتها والاتفاقيات الأخرى، التي انضمت إليها الدولة ، وذلك فيما يتعلق بنقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بطريق الجو.

ب- تطبق أحكام الفقرة ( أ ) من هذه المادة على النقل الجوي الداخلي، إلا إذا نصت الأحكام المرعية خلاف ذلك .

المادة 137 - لا يكون الناقل مسؤولاً إذا اضطر قائد الطائرة لإنزال أي راكب من الطائرة يخل بالنظام فيها أو يمكن أن يشكل خطراً على سلامة الطائرة أو من عليها . .

المادة 138 - يجب على كافة مؤسسات وشركات الطيران الوطنية والأجنبية التي تعمل من وإلى الدولة أن تقدم وثائق تأمين كاف إلى المؤسسة، لتغطية مسؤولياتهم الناشئة عن تأخير المسافرين والأمتعة والشحن ، بالإضافة إلى الأضرار التي قد تلحق بطواقمهم وطائراتهم والمسافرين أو

أي طرف آخر على الأرض. وفي حال عدم تقديم مثل هذه الوثائق يجوز للمؤسسة تعليق رخصة الطيران الممنوحة لأي منهم .

المادة 139 - لا يكون الناقل مسؤولاً تجاه الشاحنين أو المرسل إليهم عند إلقاء البضائع أثناء الطيران لأسباب تتعلق بسلامة الطائرة، شريطة أن يكون الناقل وتابعوه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو كان إتخاذها مستحيلاً عليهم.

المادة 140- أ- يجب على الناقل الجوي الوطني و الأجنبي التحقق من استيفاء الركاب للمستندات والوثائق اللازمة لدخولهم إلى الدولة أو خروجهم منها إلى المطار المقصود ، و إلا فإنه يتحمل تبعات ما ينجم عن تقصيره.

ب - تسري أحكام الفقرة السابقة على النقل الجوي الداخلي عند الاقتضاء .

المادة 141 - على المستثمر ألا يسمح بتحميل الطائرة إلا تحت إشراف شخص مدرب قام المستثمر بتزويده بمعلومات وتعليمات كتابية كافية بخصوص توزيع الحمولة وتثبيتها، بحيث يضمن ما يلي:

أ - أن يتم نقل الحمولة بأمان طوال مدة الرحلة.

ب- تنفيذ الأنظمة والتعليمات الصادرة بهذا الشأن.

## الفصل الثامن

### الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض

المادة 142 - لكل من أصيب بضرر جسدي أو مادي ناتج عن طائرة في حالة طيران أو سقوط أجسام أو أجزاء منها الحق بالتعويض ، دون أن يقع عليه إثبات خطأ أو إهمال مستثمر الطائرة أما في حال وقوف الطائرة فتطبق أحكام القوانين النافذة.

المادة 143 - يعتبر مستثمر الطائرة مسؤولاً عن التعويض المنصوص عليه في المادة (142) بمجرد كون الضرر ناشئاً عن الطائرة وهي في حالة طيران . وفي حال الالتباس حول المستثمر يعتبر مالك الطائرة مستثمراً لها.

المادة 144- فيما يتعلق بأحكام هذا الفصل، تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ اللحظة التي يبدأ فيها استخدام القوة المحركة بغرض الإقلاع الفعلي وحتى نهاية التدرج على المدرج بعد الهبوط. أما بالنسبة للمركبات الأخف من الهواء فإن حالة الطيران تبدأ منذ لحظة انفصالها عن الأرض حتى لحظة تثبيتها عليها ثانية .

المادة 145 - أ - لا يتحمل المستثمر أي مسؤولية قانونية إذا كان الضرر ناتجاً عن عبور الطائرة لأجواء الدولة وفقاً لقواعد وأنظمة التشغيل وخدمات الحركة الجوية.

ب- لا تُلزم الجهة التي تعتبر مسؤولةً وفقاً لأحكام هذا الفصل بالتعويض عن الضرر:

1- إذا نتج الضرر مباشرة عن نزاع مسلح أو اضطرابات داخلية.

2- إذا ثبت أن الضرر ناجم عن فعل أو إهمال ارتكب من قبل المتضرر.

المادة 146 - إذا نتج ضرر للغير على سطح الأرض بسبب تصادم طائرتين أو أكثر تعتبر كل طائرة متسببة بوقوع الضرر، وتقع المسؤولية على مستثمري الطائرات المعنية بالتضامن .

المادة 147 - أ- تحدد الدولة مبالغ التعويض المستحقة عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض في إقليم الدولة على ضوء الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الشأن والتي تكون الدولة طرفاً فيها .

ب- تكون مسؤولية المستثمر عن التعويض وفقاً لأحكام هذا الفصل غير محدودة إذا اثبت المتضرر أن الضرر قد نجم عن فعل أو امتناع من قبل المستثمر أو تابعيه أو وكلائه بعد إحداث الضرر ، أو كان ذلك برعونة مقرونة بعلم احتمال وقوع الضرر، ويشترط في حال وقوع الفعل أو الامتناع من قبل التابعين أو الوكلاء إثبات أنهم كانوا يمارسوا وظائفهم وفي حدود اختصاصهم .

ج - إذا استولى شخص على طائرة بطريقة غير مشروعة واستعملها دون رضاء من له حق استعمالها ، كانت مسؤوليته عن التعويض غير محدودة .

المادة 148 - إذا تعدد المسؤولون عن الضرر وفقاً لأحكام هذا الفصل فليس للمتضررين الحق في تعويض يزيد عن التعويض الذي يجوز الحكم به على مسؤول واحد.

المادة 149 - تقام دعاوى التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض في الدولة أمام المحكمة المختصة في مكان وقوع الحادث أو مكان إقامة المدعى عليه أو المركز الرئيسي لأعماله.

المادة 150 . تتقادم دعاوى التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للغير على سطح الأرض بانقضاء سنتين من تاريخ وقوع الحادث وفي حالات انقطاع التقادم لاتقبل هذه الدعوى بعد انقضاء ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الحادث .

## الفصل التاسع

### الضمانات اللازمة لتغطية المسؤوليات المتعلقة باستثمار الطائرات

المادة 151- أ- مع مراعاة الأحكام المقررة في الفصل السابق وفي هذا الفصل يجب على كل مستثمر لطائرة تعمل في إقليم الدولة أن يؤمن لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب طاقم الطائرة والركاب والأمتعة والبضائع التي تكون على متن الطائرة ، وكذلك الأشخاص والممتلكات على سطح الأرض، كما يجب على كل مستثمر تعمل طائرته في الدولة التأمين على مستخدميه المعرضين لمخاطر الطيران لتغطية الأضرار التي قد تنشأ عنها.

ب- يجري التأمين المنصوص عليه في هذه المادة لدى مؤمن مرخص بمزاولة أعمال التأمين بمقتضى قوانين الدولة المسجلة فيها الطائرة .

المادة 152 - يجوز الاستعاضة عن التأمين المنصوص عليه في المادة (151) بإحدى الضمانات التالية  
أ- إيداع تأمين نقدي في خزانة الدولة المسجلة فيها الطائرة أو مصرف مرخص له بذلك من الدولة .

ب- تقديم كفالة من بنك مرخص له بذلك من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط أن تتحقق هذه الدولة من ملاءته وقدرته على الوفاء بالتزاماته.

ج- تقديم كفالة من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط أن تتعهد فيها هذه الدولة بعدم الدفع بأية حصانة قضائية عند النزاع حول تلك الكفالة .

وفي جميع الحالات المنصوص عليها في هذه المادة يجب أن تكون الضمانات السابقة في الحدود التي تقرها المؤسسة في ضوء الاتفاقيات الدولية.

المادة 153- على كل طائرة تعمل في إقليم الدولة، حمل شهادة صادرة من المؤمن تثبت إجراء التأمين وفقاً للأحكام المقررة في هذا الفصل وكذلك تثبت ملاءة المؤمن صادرة عن السلطة المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة أو في الدولة التي يكون فيها محل إقامة المؤمن أو المركز الرئيسي لأعماله ، ويمكن الاستعاضة عن حمل الشهادات المشار إليها على متن الطائرة بصور طبق الأصل مصدقة من قبل المؤسسة ، على أن تحتفظ المؤسسة بصورة مماثلة.

## الباب الرابع

## حوادث الطائرات

### الفصل الأول

#### صلاحيات المؤسسة

المادة 154 - على السلطات المحلية عند وقوع حادث لطائرة في المنطقة التي تقع تحت مسؤوليتها أن تخطر المؤسسة به فوراً، وتمنع إقلاعها وتحافظ عليها وعلى جميع أجزائها وجميع موجوداتها أو حطامها حتى وصول مندوبي المؤسسة وصدور تعليماتهم بهذا الشأن.

المادة 155 - تقوم المؤسسة بالتحقيق الفني والتشغيلي في الحوادث والوقائع التي تقع للطائرات المدنية في إقليم الدولة وفي الحوادث التي تقع للطائرات المدنية المسجلة في الدولة فوق المياه الدولية، وعليها في سبيل ذلك:

أ - وضع ضوابط التحقيق وتشكيل لجانته والقواعد الواجب اتباعها لإجراء التحقيق في مثل هذه الحوادث والوقائع، بما يتوافق مع أحكام هذا القانون والقواعد القياسية لمنظمة الطيران المدني الدولي، وإصدار التعليمات بشأنها وطريقة الإخطار عنها فور حصولها وكيفية إزالة آثارها ووضع القواعد والتعليمات التي يجب على الجهات المختصة اتباعها عند وقوع مثل هذه الحوادث.

ب - إعداد تقرير عن الحادث والظروف المتعلقة به وبيان الأسباب التي أدت إلى وقوعه (في حال التوصل إليها) ونشر نتيجة التحقيق بالصورة والصيغة اللتين تتفقان والصالح العام.

ج - وضع التوصيات اللازمة لمنع تكرار وقوع الحوادث مستقبلاً بهدف تأمين سلامة الطيران.

د - أما بشأن الحوادث التي تقع للطائرات المسجلة في الدولة في إقليم دولة أخرى فيشارك ممثلون عن لجنة التحقيق بصفة مراقبين، وذلك طبقاً لأحكام ملاحق اتفاقية شيكاغو ذات الصلة.

المادة 156 - تتولى المؤسسة تشكيل لجان التحقيق في حوادث الطائرات على ألا يقل عدد أعضاء لجنة التحقيق عن ثلاثة ويجوز لها بناءً على طلب اللجنة، الاستعانة بذوي الخبرة الخاصة سواء

كانوا من داخل البلاد أو خارجها للاشتراك في التحقيق بصفة استشارية، وتحمل المؤسسة بدل انتقالاتهم ومكافأاتهم .

المادة 157 - تتمتع لجان التحقيق في حوادث الطائرات بالاستقلالية في إجراء التحقيق ، ولها الحق في دخول مكان الحادث والأماكن الأخرى التي تفيد التحقيق وتفتيشها وإجراء المعاينات، والاطلاع على المستندات والسجلات والمراجع والرسومات والأوراق والتحفظ على ما يهم التحقيق منها، واستدعاء الأشخاص المعنيين ومن لهم صلة بالأمر ودعوة الشهود والاستماع لأقوالهم وتكليفهم بتقديم ما لديهم من معلومات وأوراق أو أشياء تراها اللجنة ضرورية لإظهار الحقيقة واتخاذ الإجراءات اللازمة للحفاظ على الطائرة وحمولتها وأجزائها ونقلها كلها أو بعضها لإجراء الاختبارات اللازمة عليها. وعلى رئيس لجنة التحقيق التنسيق مع الجهات المعنية الأخرى عند الاقتضاء .

المادة 158 - يسمح لممثلين عن كل من الدولة الصانعة ودولة المشغل والدولة المسجلة فيها الطائرة موضوع الحادث بحضور التحقيق بصفة مراقبين ولهم أن يستعينوا بمن يشاؤون من المستشارين الفنيين .

المادة 159 - على سلطات الأمن والجهات الإدارية كل حسب اختصاصه، تسهيل أعمال لجان التحقيق وتزويدها بجميع الأوراق الرسمية المتعلقة بالحوادث وتنفيذ ما يصدر عن لجان التحقيق من تعليمات تيسر لها أداء أعمالها.

المادة 160 - على مستثمر الطائرة تقديم جميع التسهيلات الممكنة لتسريع عملية التحقيق وتزويد لجنة التحقيق بكافة الوثائق والمعلومات التي من شأنها أن تفيد المحققين . ويعتبر حجب أو إخفاء أو تغيير أي وثيقة أو معلومة أو العبث بأي جزء من أجزاء الطائرة أو تبديل وضعها بهدف طمس حقائق معينة أو تضليل مسار التحقيق جرماً يعاقب عليه القانون .

المادة 161 - أ - ترفع لجنة التحقيق تقريرها عن الحادث وأسبابه إذا أمكن التوصل لذلك والظروف التي أحاطت به إلى المدير العام، ويبلغ التقرير ونتيجته إلى الدولة المسجلة فيها الطائرة. ويحق لكل من صانعي الطائرة ومالكها ومستثمرها وضامنيها والمتضررين من الحادث الحصول على نسخة من التقرير.

ب - يعتبر التقرير النهائي الذي تضعه لجنة التحقيق في حوادث الطائرات من ناحية الوقائع المدونة فيه صحيحاً ما لم يثبت عكسه.

المادة 162 - للمؤسسة الحق في إعادة التحقيق في حوادث الطائرات إذا ظهرت أدلة جديدة تؤثر في النتيجة التي وصل إليها التحقيق .

المادة 163 - أ - إذا وقع حادث لطائرة عسكرية مع أخرى مدنية في إقليم الدولة ، تشكل لجنة تحقيق تضم عدداً متساوياً من ممثلي المؤسسة وممثلي سلطات الطيران العسكري .

ب - تطبق أحكام الفقرة ( أ ) من هذه المادة على حوادث الطائرات المدنية في المناطق والمطارات العسكرية .

## الفصل الثاني

### البحث والإنقاذ

المادة 164 - يقصد بالبحث والإنقاذ لغايات هذا القانون جميع المساعي المبذولة في البحث عن طائرة وكل معونة تقدم لها ولو بمجرد الإعلام في حال تعرضها لحادث أو تهديدها بخطر أو صعوبات أو أي خوف على سلامتها ويشمل ذلك المعونة التي تقدم لمن على متنها .

المادة 165 - أ - تعين المؤسسة مراكز لتنسيق أعمال البحث والإنقاذ فيها بما يتناسب ومتطلبات المنظمة الدولية للطيران المدني.

ب - تنظم المؤسسة بالاشتراك مع الجهات المختصة ووحدات الإنقاذ في الدولة فرق عمل تكون على استعداد دائم للعمل على تنفيذ خطة البحث و الإنقاذ الموضوعة.

ج - تتخذ الدولة الترتيبات اللازمة بالتنسيق والتعاون مع الدول الأخرى وخاصة المجاورة منها، وذلك فيما يتعلق بالبحث والإنقاذ.

المادة 166 - يجب على كل شخص تقديم المعونة المتاحة له للبحث والإنقاذ، متى طلبت الهيئات المختصة منه ذلك وكانت طبيعة عمله تمكنه من تقديم مثل هذه المعونة.

المادة 167 - يحظر على أي شخص كان تحريك أي جزء أو قطعة من أجزاء الطائرة المنكوبة أو تشويه أي أثر من آثار الحادث إلا إذا كان ذلك ضروريا لأعمال الإنقاذ، أو بتصريح من المؤسسة، وعلى وحدات البحث والإنقاذ والحراسة مراقبة تنفيذ ذلك حتى استكمال المعلومات الضرورية للتحقيق في الحادث.

المادة 168 - كل معونة بحث وإنقاذ تقدم من أي كان وفقاً لأحكام هذا الفصل تعطي الحق في استرداد النفقات الناجمة عن عمليات المعونة وفي التعويض عن الأضرار التي وقعت له أثناء تلك العمليات أو كانت نتيجة مباشرة لها.

المادة 169 - تدخل ضمن الأموال، بالمعنى المقصود في هذا الفصل الأشياء التي يجري نقلها وفقاً لأنظمة واتفاقيات البريد .

المادة 170 - يلتزم مستثمر الطائرة المعانة بدفع نفقات معونة البحث والإنقاذ والتعويضات المستحقة بمقتضى أحكام هذا القانون .

المادة 171 - تسمح السلطات المختصة للطائرات والأشخاص ممن يقومون بعمليات البحث والإنقاذ بدخول أي منطقة محرمة إذا كان من المحتمل وجود الطائرة التي يتم البحث عنها في تلك المنطقة، على أن تجري هذه العمليات تحت إشراف السلطات المختصة.

المادة 172 - تختص محكمة مكان وقوع الحادث بالنظر في الدعاوى الناشئة عن البحث والإنقاذ. وتختص المحاكم السورية عند وقوع الحادث فوق المياه الدولية في الحالات الآتية :  
أ - إذا كانت الطائرة التي تم البحث عنها وإنقاذها مسجلة في الدولة.  
ب - إذا كان المدعي من رعايا الدولة.

المادة 173 - تتقدم الدعاوى الناشئة عن البحث والإنقاذ بانقضاء سنتين من تاريخ الانتهاء من أعمال البحث والإنقاذ

## الباب الخامس

### العقوبات

#### الفصل الأول

جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات  
والاعتداء على سلامة الطيران المدني ومنشآته

المادة 174 - مع عدم الإخلال بالعقوبات الأشد المنصوص عليها في القوانين النافذة يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة من خمس إلى خمس عشرة سنة :

- أ - كل من أقدم بالقوة أو بالتهديد بالاستيلاء على طائرة أو السيطرة عليها .
- ب - كل من أقدم على عمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران ، إذا كان من شأن هذا العمل تعريض سلامة الطائرة للخطر.
- ج - كل من أقدم بأي وسيلة مادية أو غير مادية، على تدمير طائرة في الخدمة أو أحدث بها تلفاً جعلها عاجزة عن الطيران .
- د - كل من أقدم على وضع مادة أو جهاز على طائرة في حالة الخدمة من شأنه احتمال تدميرها، أو تعريض سلامتها أو سلامة من عليها للخطر.
- هـ - كل من أقدم على تدمير أو تخريب منشآت الملاحة الجوية، بشكل يؤدي إلى تعريض السلامة الجوية للخطر .
- و- كل من أقدم على سرقة معدات أو تجهيزات تابعة للملاحة الجوية أو أي أجهزة أو آلات لازمة لتأمين سلامة الطيران.

ز- كل من شارك مع أي شخص ارتكب أو شرع في ارتكاب أي من الأفعال السابقة.

المادة 175- أ- يحكم على الفاعل بالإعدام إذا تسبب أحد الأفعال المنصوص عليها في المادة السابقة بموت شخص أو أكثر.

ب- يعتبر الشروع في ارتكاب الجرائم المنصوص عليها في المادة السابقة كالجريمة التامة، سواء كان الفعل المؤلف لها تاماً أو ناقصاً.

## الفصل الثاني انتهاكات الأنظمة و القوانين

المادة 176 - مع عدم الإخلال بالعقوبات الأشد المنصوص عليها في القوانين النافذة ، يعاقب بالحبس من شهر إلى سنة وبالغرامة المالية من عشرة آلاف إلى خمسين ألف ليرة سورية كل من:

- أ - أقدم على قيادة طائرة أو قام بتشغيلها وهي لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل ، أو تحمل علامات غير صحيحة، باستثناء الحالات المنصوص عليها في المادة (13).
- ب - أقدم على قيادة طائرة فوق منطقة محرمة، أو وجد عن غير قصد فوق إحدى هذه المناطق ولم يذعن للأوامر الصادرة له.
- ج - لم يذعن للأمر بالهبوط أثناء تحليقه فوق إقليم الدولة.
- د - يهبط أو يقلع خارج المطارات أو الأمكنة المخصصة ، أو يطير خارج المناطق والطرق المحددة ، ما لم يكن هناك تصريح خاص بذلك أو بسبب القوة القاهرة أو خطأ الغير.
- هـ - حلق بطائرة فوق إقليم الدولة بدون تصريح وعلى متنها:
  - 1- أسلحة أو ذخائر حربية أو أي مواد أخرى لا تجيز القوانين النافذة نقلها.
  - 2- أشخاص بقصد القيام بأعمال التهريب أو ارتكاب جرم .
- و - استثمر أو قاد أو شغل طائرة قبل الحصول على شهادة تسجيلها أو شهادة صلاحيتها للطيران، وذلك في الحالات غير المشمولة في الاستثناءات الممنوحة بموجب المواد (13) و(47 فقرة أ ) و (53 فقرة ب ) .
- ز - تولى قيادة طائرة وهو غير حائز على الشهادات أو الإجازات المقررة وفقاً لأحكام هذا القانون، وذلك مع مراعاة أحكام المواد (13) و (53 فقرة ب ) و (94).
- ح - قاد طائرة وهو في حالة سكر أو تحت تأثير أي مادة أخرى تؤثر على مقدرته العقلية.
- ط - أهمل تدوين البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها أو قام بتدوين بيانات مخالفة للواقع في تلك السجلات أو في سجله الخاص المشار إليه في المادة (97).
- ي - دخل منطقة تحركات الطائرات المحظور الدخول إليها أو ترك حيوانات أو أشياء بداخلها تؤدي إلى تعريض سلامة الطيران للخطر.
- ك - قام بإبلاغ معلومات خاطئة معرضاً بذلك طائرة للخطر أو الضرر.
- ل - تسبب بالتشويش على الاتصالات المبينة في الفقرة (ب) من المادة (14).
- م - أقدم على أو شرع في تصنيع طائرة أو أجزاء منها دون الحصول على ترخيص من المؤسسة، أو قام ببيع أو شراء أو تركيب قطع تبديل غير معتمدة من المؤسسة .

المادة 177 - مع عدم الإخلال بما ورد في المادة (182) من هذا القانون، يعاقب بالغرامة المالية من خمسين ألف إلى مائتي ألف ليرة سورية كل مستثمر أو ناقل جوي :

أ - شغل طائرته دون الحصول على تصريح مسبق أو خالف أحكام تراخيص النقل الجوي الممنوحة له .

ب - ارتكب فعلاً محظوراً بمقتضى أحكام هذا القانون ، أو امتنع عن فعل أوجبه أحكامه ولم يحدد له عقوبة بمقتضى القوانين النافذة .

المادة 178 - مع عدم الإخلال في المادة(177) يعاقب بالغرامة من ثلاثة آلاف الى خمسة وعشرين ألف ليرة سورية كل من خالف أحكام هذا القانون ولم تحدد له عقوبة.

المادة 179 - يجوز للمخالف وفق أحكام المادتين السابقتين دفع الحد الأدنى للغرامة بموجب إيصال رسمي خلال سبعة أيام من تاريخ تنظيم الضبط ، وفي هذه الحالة توقف التبعات القضائية بحقه.

المادة 180 - أ- يكون للعاملين في المؤسسة الذين يصدر قرار بتسميتهم من الوزير صفة الضابطة العدلية بعد أدائهم القسم أمام محكمة البداية التي يقع في دائرتها مركز عملهم بالصيغة الآتية: ( أقسم بالله العظيم أن أقوم بعمل الوظيفي بصدق و شرف و أمانة).

ب- يتولى العاملون المذكورون في الفقرة (أ) استقصاء وضبط مخالفات أحكام هذا القانون، ولا يحول ذلك دون قيام السلطات المختصة في ممارسة أعمالها وصلاحياتها وفقاً لأحكام القوانين النافذة.

المادة 181- فيما يتعلق بأحكام هذا الباب :

أ - تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ اللحظة التي يتم فيها إغلاق جميع أبوابها الخارجية بهدف الإقلاع 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 السلطات المختصة مسؤوليتها حيال الطائرة والأشخاص والممتلكات الموجودة على متنها .

ب- تعتبر الطائرة في الخدمة منذ بدء إعداد الطائرة للطيران من قبل عناصر الخدمات الأرضية أو من قبل طاقم الطائرة ولغاية 24 ساعة بعد أي هبوط ، وتمتد فترة الخدمة على أي حال إلى كامل المدة التي تكون الطائرة خلالها في حالة طيران ، كما عرّفت في الفقرة ( أ ) من هذه المادة.

المادة 182 - في حالة مخالفة أحكام هذا القانون أو القواعد أو الأنظمة أو القرارات المنفذة لها ، لسلطة الطيران المدني أن تتخذ الإجراءات الآتية :

- أ - وقف الترخيص الصادر للمستثمر أو للطائرة لمدة محددة أو إلغائه.
- ب - وقف سريان مفعول شهادة صلاحية الطائرة للطيران الصادرة عنها أو المعتمدة منها لمدة محددة أو سحبها نهائياً.
- ج - وقف سريان مفعول إجازة الطيران أو أي إجازة أخرى صادرة عنها أو معتمدة منها لمدة محددة أو سحبها نهائياً.
- د - منع الطائرة من الطيران لمدة محددة أو إجبارها على الهبوط بعد إنذارها.
- هـ - تقاضي المبالغ والغرامات المقررة في هذا القانون .
- المادة 183 - بالإضافة للعقوبات المقررة ، لسلطة الطيران المدني أن تتخذ الإجراءات اللازمة لمنع أو وقف أو إزالة المخالفات وفقاً لأحكام المواد (87)،(88)،(89) مع إلزام المخالف بجميع النفقات الناجمة عن المخالفة .
- المادة 184 - مع عدم المساس بالصلاحيات الأوسع المنصوص عليها في القوانين النافذة يكون لمحاكم الدولة صلاحية النظر في جميع مخالفات هذا القانون أو القواعد أو الأنظمة والتعليمات الصادرة تنفيذاً له ، وذلك إذا ارتكبت في إقليم الدولة أو على الطائرات المسجلة فيها أثناء وجودها فوق المياه الدولية ، أو الأماكن غير الخاضعة لسيادة أي دولة.
- المادة 185 - تحكم محاكم الدولة وفق القوانين والأنظمة النافذة باحتجاز أو مصادرة الطائرة في حال ارتكاب أي من الجرائم الآتية :
- أ - قيام مالك أو مستثمر الطائرة بنقل أسلحة أو ذخائر حربية بقصد التهريب أو ارتكاب جريمة تمس أمن الدولة .
- ب- حمل علامات جنسية أو تسجيل غير صحيحة أو عدم حمل أي من هذه العلامات المنصوص عليها في القوانين النافذة .

## الفصل الثالث

### أفعال التخريب أو السطو على الطائرات

المادة 186 - أ - يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى ثلاث سنوات كل من يعمل على حجب أو إخفاء أو تغيير أي وثيقة أو معلومة من شأنها أن تفيد لجان التحقيق في حوادث الطائرات أو يعبث بأجهزة الطائرة أو عداداتها أو تبديل وضعها أو يقوم بتشويه أي أثر من آثار الحادث بهدف طمس حقائق معينة أو تضليل مسار التحقيق .

ب - مع عدم الإخلال بالعقوبات الأشد المنصوص عليها في القوانين النافذة ، يعاقب بالحبس من ثلاثة اشهر إلى ثلاث سنوات وبالغرامة المالية من مائة ألف إلى ثلاثمائة ألف ليرة سورية كل من يعبث بطائرة تعرضت لحادث أو بأجزاء من حطامها أو ضحاياها أو يقوم بتحريك قطع منها أو تشويه أي أثر من آثار الحادث بهدف التخريب أو الاستحواذ على أموال أو ممتلكات خاصة أو معدات أو أجهزة تابعة للطائرة .

المادة 187 - لأصحاب المصلحة الطعن أو الاعتراض على الأحكام أو القرارات الجزائية وغيرها الصادرة استناداً إلى المواد (الواردة في الفصل الأول والثاني والثالث من الباب الخامس)، وفقاً للقوانين النافذة.

## الباب السادس

### الصلاحيات

#### الفصل الأول

##### صلاحيات قائد الطائرة

المادة 188 - يجوز لقائد الطائرة، إذا اعتقد لأسباب يقدرها أن شخصاً قد يرتكب جرمًا أو شرع في ارتكاب إحدى الجرائم أو أي فعل آخر يعرض سلامة الطائرة وهي في حالة طيران للخطر أن يتخذ تجاه هذا الشخص التدابير الضرورية والوقائية بما فيها تقييد الحرية، ويجوز له أن يأمر باقي أعضاء الطاقم أو أن يأذن لهم بمعاونته في ذلك، كما يجوز له أن يطلب تلك المساعدة من الركاب، أو أن يأذن لهم بها، إلا أنه لا يجوز إجبارهم على ذلك.

المادة 189 - أ - لقائد الطائرة أن يطلب من السلطات المختصة في الدولة التي تهبط الطائرة في إقليمها إنزال الشخص المنوه عنه في المادة السابقة ، مع بيان الأسباب المبررة لذلك الإجراء.

ب - إذا رأى قائد الطائرة وجوب تسليم الشخص بسبب خطورة الجريمة فعليه إخطار سلطات الدولة التي تهبط الطائرة في إقليمها بأسرع وقت ممكن مع بيان الأسباب وعليه أن يقدم عند الهبوط عناصر الإثبات والمعلومات المتوفرة لديه.

المادة 190 - فيما يتعلق بالإجراءات التي تتخذ وفقاً للمادة (187) تنتفي مسؤولية قائد الطائرة أو أي عضو من أعضاء طاقمها أو أي راكب من ركابها أو مالك الطائرة أو مستثمرها أو الشخص الذي يتم تسيير الرحلة لحسابه في أي دعوى تنشأ عن المعاملة التي يتعرض لها الشخص الذي اتخذت ضده هذه الإجراءات.

#### الفصل الثاني

##### صلاحيات الدولة

المادة 191 - على السلطات المختصة، في حالة ارتكاب إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة (174) أو الشروع فيها ، اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لإعادة السيطرة على الطائرة لقائدها الشرعي أو للمحافظة على سيطرته عليها ويسمح في مثل هذه الحالات لركاب

وطاقت الطائرة التي هبطت في إقليم الدولة بمواصلتهم بأسرع ما يمكن ، وعلى السلطات المختصة إعادة الطائرة والبضائع التي على متنها إلى الأشخاص الذين لهم حق حيازتها شرعاً.

المادة 192 - تباشر الدولة اختصاصها القضائي فيما يتعلق بالجرائم المنصوص عنها في المادة (174) من هذا القانون في الحالات الآتية :

أ - عندما ترتكب الجريمة في إقليم الدولة.

ب- عندما ترتكب الجريمة ضد طائرة مسجلة في الدولة أو على متنها .

ج- عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت الجريمة على متنها في إقليم الدولة وما يزال الفاعل على متنها.

د - عندما يوجد الفاعل في إقليم الدولة.

هـ - في أي حالة أخرى تباشر الدولة فيها اختصاصها الجزائي بمقتضى قوانينها.

المادة 193 - للسلطات المختصة في الدولة أن تسمح لقائد الطائرة بإنزال أي شخص وفقاً لأحكام المادة (189).

المادة 194 - للسلطات المختصة في الدولة أن تتسلم أي شخص قام قائد الطائرة بتسليمه وفقاً لأحكام المادة (189) ، وعليها أن تجري تحقيقاً فورياً في الحادث. وإذا تبين لهذه السلطات أن الجريمة تدخل في نطاق اختصاصها القضائي فعليها استمرار القبض على الفاعل وإحالته إلى سلطاتها القضائية لاتخاذ كافة الإجراءات القانونية بحقه. وإذا تبين لها أن الجريمة لا تدخل في نطاق اختصاصها القضائي ، يتم اتخاذ قرار بشأنه طبقاً للقوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية المبرمة المتعلقة بتسليم المجرمين.

المادة 195 - لسلطة الطيران المدني اتخاذ 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 المقررة قانوناً والمتعلقة بذلك .

## الباب السابع الطائرات العسكرية وأحكام ختامية

### الفصل الأول

#### الطائرات العسكرية

المادة 196- على جميع الطائرات العسكرية إتباع قواعد الجو المشار إليها في هذا القانون والأنظمة الصادرة بموجبه ، وذلك أثناء تحليقها أو عبورها المجال الجوي المراقب أو استخدامها المطارات المدنية.

المادة 197- يحظر على الطائرات العسكرية الأجنبية التحليق فوق إقليم الدولة أو الهبوط فيه إلا بموجب معاهدة أو اتفاقية ثنائية أو دولية تكون الدولة طرفاً فيها ، أو بموجب تصريح خاص من السلطات المختصة ، ويجب أن تحمل هذه الطائرات العلامة المميزة لها بشكل واضح.

.1

### الفصل الثاني

#### أحكام ختامية

المادة 198 - تطبق الأحكام المنصوص عليها في هذا القانون والأنظمة الصادرة بموجبه والمتعلقة بصفة خاصة بالطائرات المستخدمة حالياً على جميع أنواع المركبات الهوائية الأخرى، إلا إذا تعذر ذلك بسبب طبيعة هذه المركبات أو تركيبها.

المادة 199 - يصدر وزير النقل والأنظمة والتعليمات اللازمة لتنفيذ هذا القانون بناءً على اقتراح المدير العام للمؤسسة العامة للطيران المدني .

المادة 200- يستمر العمل في القرارات والأنظمة والتعليمات والأوامر النافذة ، طالما أنها لا تتعارض مع أحكام هذا القانون .

المادة 201 - ينهى العمل بالمرسوم التشريعي رقم 101 لعام 1949 .

المادة 202 - ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية .

دمشق في 1 / 2 / 1425هـ

الموافق لـ 22 / 3 / 2004م .

رئيس الجمهورية

بشار الأسد