



قانون

الطيران المدني

لدولة الإمارات العربية المتحدة

المعدّل بالمرسوم بقانون اتحادي رقم (12) لسنة 2024

72



قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة

المعدّل بالمرسوم بقانون اتحادي رقم (12) لسنة 2024

من إصدارات:

دار نشر معهد دبي القضائي
عضو جمعية الناشرين الإماراتيين

سلسلة التشريعات والقوانين لدولة الإمارات العربية المتحدة (72)

الطبعة الأولى

1446 هـ - 2025 م

مسيرة قانون
الطيران المدني
لدولة الإمارات العربية المتحدة

م	التشريع	الصدور	النشر في الجريدة الرسمية	العمل به
1	قانون اتحادي رقم (20) لسنة 1991 بإصدار قانون الطيران المدني.	10 يونيو 1991	العدد 226 24 يونيو 1991	عُمل به بعد شهر من تاريخ نشره.
2	مرسوم بقانون اتحادي رقم (12) لسنة 2024 بتعديل بعض أحكام القانون الاتحادي رقم (20) لسنة 1991 بإصدار قانون الطيران المدني.	28 أغسطس 2024	العدد 782 30 أغسطس 2024	عُمل به من تاريخ صدوره.



إدارة المعرفة والنشر - معهد دبي القضائي.

بطاقة فهرسة أثناء النشر.

قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة المعدل بالمرسوم بقانون اتحادي رقم (12) لسنة 2024/ إعداد معهد دبي القضائي. - دبي: المعهد، 2025.
43 ص. - (سلسلة التشريعات والقوانين لدولة الإمارات العربية المتحدة؛ 72).
الطيران المدني - قوانين وتشريعات - الإمارات

الطبعة الأولى

1446هـ - 2025م

حقوق النشر © 2025

جميع الحقوق محفوظة لمعهد دبي القضائي

لا يجوز طبع هذا الكتاب أو جزء منه أو حفظه آلياً أو نقله بأية وسيلة إلكترونية أو غير إلكترونية إلا بإذن مكتوب من المعهد.

10	قانون اتحادي رقم (20) لسنة 1991 بإصدار قانون الطيران المدني.
12	الباب الأول: تعاريف.
15	الباب الثاني: أحكام عامة.
21	الباب الثالث: قواعد الجو.
23	الباب الرابع: الإجازات والترخيص.
25	الباب الخامس: اشتراطات التسجيل والصلاحية والوثائق.
31	الباب السادس: النقل الجوي التجاري.
34	الباب السابع: حوادث الطائرات.
36	الباب الثامن: جرائم الاعتداء على الطائرات.
38	الباب التاسع: البحث والإنقاذ.
40	الباب العاشر: الرسوم مقابل خدمات الملاحة الجوية.
41	الباب الحادي عشر: العقوبات والجرائم.

قانون اتحادي رقم (20) لسنة 1991

بإصدار قانون الطيران المدني⁽¹⁾

نحن زايد بن سلطان آل نهيان، رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة،

بعد الاطلاع على الدستور المؤقت، وعلى القانون الاتحادي رقم (1) لسنة 1972م، في شأن اختصاصات الوزارات وصلاحيات الوزراء والقوانين المعدلة له، وعلى القانون الاتحادي رقم (18) لسنة 1981م، بشأن تنظيم الوكالات التجارية والقوانين المعدلة له، وعلى القانون الاتحادي رقم (8) لسنة 1984م، في شأن الشركات التجارية والقوانين المعدلة له،

وعلى القانون الاتحادي رقم (5) لسنة 1985م، بإصدار قانون المعاملات المدنية والقوانين المعدلة له،

وعلى القانون الاتحادي رقم (3) لسنة 1987م، بإصدار قانون العقوبات، وعلى المرسوم الاتحادي رقم (22)⁽²⁾ لسنة 1972م، بشأن اشتراك دولة الإمارات العربية المتحدة في مشروع إنشاء وحدة الاختبارات الجوية لأجهزة الملاحة الجوية لخدمة الدول العربية،

وعلى المرسوم الاتحادي رقم (35) لسنة 1972م، بالموافقة على انضمام الدولة إلى المنظمة الدولية للطيران المدني بالأمم المتحدة،

وعلى المرسوم الاتحادي رقم (95) لسنة 1980م، بالموافقة على انضمام الدولة إلى المعاهدة الدولية في شأن قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في مونتريال بتاريخ 23 من سبتمبر 1971م،

وعلى المرسوم الاتحادي رقم (8) لسنة 1981م، بالموافقة على انضمام الدولة إلى المعاهدة الدولية في شأن قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والموقعة في لاهاي بتاريخ 16 من ديسمبر 1970م،

(1) نُشر في الجريدة الرسمية لدولة الإمارات العربية المتحدة - عدد 226 - بتاريخ 1991/06/24.

(2) هكذا وردت في الأصل، ونرى صحتها: « وعلى المرسوم الاتحادي رقم (28) ».

وعلى المرسوم الاتحادي رقم (9) لسنة 1981م، بالموافقة على انضمام الدولة إلى المعاهدة الدولية الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو بتاريخ 14 من ديسمبر 1963م،

وعلى المرسوم الاتحادي رقم (13) لسنة 1986م، بانضمام الدولة إلى معاهدة وارسو الدولية لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي لعام 1929م، وعلى المرسوم الاتحادي رقم (85) لسنة 1986م، بانضمام الدولة إلى المنظمة الدولية للأرصاء الجوية،

وعلى المرسوم الاتحادي رقم (79) لسنة 1988م، بشأن التصديق على الانضمام إلى بروتوكول قمع أعمال العنف اللاشعورية في الموانئ الجوية التي تخدم الطيران المدني والمكمل لمعاهدة قمع أعمال العنف اللاشعورية ضد سلامة الطيران المدني،

وبناءً على ما عرضه وزير المواصلات، وموافقة مجلس الوزراء، والمجلس الوطني الاتحادي، وتصديق المجلس الأعلى للاتحاد، أصدرنا القانون الآتي:

المادة الأولى

يُعمل بقانون الطيران المدني المرافق لهذا القانون ويلغى كل حكم يتعارض مع أحكامه.

المادة الثانية

على الوزراء والسلطات المختصة في الإمارات كل فيما يخصه تنفيذ أحكام هذا القانون، وعلى وزير المواصلات بالتنسيق مع السلطات المعنية إصدار اللوائح والقرارات اللازمة لتنفيذه.

المادة الثالثة

يُنشر هذا القانون في الجريدة الرسمية ويعمل به بعد شهر من تاريخ نشره.

زايد بن سلطان آل نهيان
رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة

صدر عنا في قصر الرئاسة بأبوظبي.

بتاريخ: 27 ذي القعدة 1411 هـ.

الموافق: 10 يونيو 1991 م.

قانون الطيران المدني

الباب الأول

تعريف

المادة (1)

فيما يتعلق بتطبيق أحكام هذا القانون، يُقصد بالكلمات والعبارات التالية المعاني المقابلة لكلٍ منها ما لم يقتضِ سياق النص غير ذلك.

الدولة: دولة الإمارات العربية المتحدة.

إقليم الدولة: المساحات الأرضية والمياه الإقليمية الملاصقة لها والفضاء الجوي الذي يعلوها.

دولة التسجيل: الدولة المسجلة بها الطائرة.

السلطة المختصة: وزارة المواصلات أو الجهة التي تُعهد إليها من بين دوائرها بالإشراف على شؤون الطيران المدني وتطويره.

السلطة المعنية: هي الدائرة المحلية المختصة في الإمارة.

معاهدة شيكاغو: معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في 7 ديسمبر 1944 والملاحق التابعة لها.

طائرة: أية آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض، وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المناطيد ذات الأجنحة الثابتة والمتحركة وما إلى ذلك، متى كانت مخصصة للأغراض المدنية.

المستثمر: شخص طبيعي أو معنوي يقوم بتشغيل طائرة إما بنفسه أو لحسابه أو بتأجيرها للغير وتخضع هيئة قيادتها لأوامره.

دولة المستثمر: الدولة التي يقع بها المركز الرئيسي لإدارة أعمال المستثمر أو موطنه الدائم.

الحركة الجوية: جميع الطائرات المحلقة، أو العاملة في منطقة المناورات بالمطار.

وحدة مراقبة الحركة الجوية: أي من؛ مركز مراقبة المنطقة أو مراقبة الاقتراب أو برج مراقبة المطار.

مطار: مساحة محددة على سطح الأرض أو الماء بما فيها من مباني ومنشآت ومعدات مخصصة للاستعمال كلياً أو جزئياً لوصول ومغادرة وتحرك الطائرات.

مطار دولي: كل مطار تعينه الدولة في إقليمها وتعدده لدخول وخروج الحركة الجوية الدولية، وتتخذ فيه الإجراءات المتعلقة بالجمارك والهجرة والصحة العامة والحجر الصحي للحيوانات والنباتات وغيرها من الإجراءات المشابهة.

منطقة المناورات بالمطار: ذلك الجزء من المطار المستخدم لإقلاع الطائرات وهبوطها وتحركاتها الأخرى المتعلقة بالإقلاع والهبوط وذلك باستثناء مساحة وقوف الطائرات.

قائد الطائرة: الطيار المسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة في أثناء فترة الطيران.

عضو هيئة القيادة: عضو في طاقم حائز على إجازة سارية المفعول ومكلف بواجبات أساسية لتشغيل الطائرة في أثناء فترة الطيران.

عضو طاقم الطيران: شخص مكلف من قبل المستثمر بواجبات على طائرة في أثناء فترة الطيران.

فترة الطيران: الوقت الكلي الواقع بين اللحظة التي تبدأ فيها الطائرة حركتها بفعل قوتها الذاتية لغرض الإقلاع حتى لحظة توقفها عن الحركة بعد انتهاء طيرانها.

منطقة محرمة: منطقة محددة من الفضاء الجوي للدولة تعلن عنها السلطة المختصة ويكون الطيران فيها محرماً.

منطقة مقيدة: فضاء جوي ذو أبعاد محددة يقع داخل إقليم الدولة يقيد الطيران بداخله بشروط معينة.

منطقة خطرة: فضاء جوي ذو أبعاد محددة، توجد بداخله عمليات خطرة على الطيران.

خط جوي: خط جوي تستخدم فيه طائرات نقل عام للركاب أو البريد أو البضائع مقابل أجر أو مكافأة ويكون مفتوحاً للجمهور.

خط جوي دولي منتظم: خط جوي تكون نقطة بدايته أو نهايته في إقليم دولة أخرى غير الدولة المسجلة فيها الطائرة، وتسير رحلاته طبقاً لجدول زمني معلن عنه، أو بانتظام أو تكرار واضح.

ناقل جوي: شخص طبيعي أو معنوي يعرض أو يقوم باستثمار خطوط جوية لنقل الركاب أو البريد أو البضائع.

مؤسسة نقل جوي دولية: مؤسسة تتمتع بالشخصية القانونية تقوم بتسيير خطوط جوية دولية.

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.

الباب الثاني

احكامه (1) عامة

المادة (2)

للدولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو إقليمها.

المادة (3)

تطبق أحكام هذا القانون على ما يأتي:

- الطيران المدني في إقليم الدولة.
- الطائرات المدنية المسجلة في الدولة أينما كانت فيما لا يتعارض مع أحكام قوانين الدولة الأجنبية التي تباشر نشاطها فيها.
- المطارات المدنية في الدولة فيما يتعلق بجميع الأعمال الفنية من مراقبة الحركة الجوية وتركيب وتشغيل وصيانة أجهزة الاتصالات والمساعدات اللاسلكية والملاحة الجوية والأرصاد الجوية وغيرها.
- النقل الجوي بصفة عامة.

المادة (4)

تُشرف وزارة المواصلات على جميع شؤون الطيران المدني في الدولة وتطويره، كما تشرف على تطبيق الأنظمة الدولية المتعارف عليها في مطارات الدولة ومتابعة تنفيذها وذلك بالتنسيق مع السلطات المحلية.

وتقوم وزارة المواصلات بالتعاون مع الجهات المعنية برسم سياسة النقل الجوي التجاري والإشراف عليه بما يتفق مع متطلبات الاقتصاد القومي الحاضرة والمستقبلية ولها في سبيل ذلك ما يأتي:

1. مفاوضة الدول الأخرى لإبرام اتفاقيات النقل الجوي المنتظم وغير المنتظم، وأية اتفاقيات متعلقة بالنقل الجوي الدولي.

(1) هكذا وردت في الأصل، ونرى صحتها: «أحكام».

حادث طيران: كل حادث مرتبط بتشغيل الطائرة ويوقع في الفترة ما بين الوقت الذي يصعد فيه أي شخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتى الوقت الذي تتم فيه مغادرة جميع الأشخاص للطائرة ويحدث خلالها أحد الأمرين التاليين أو كلاهما:

- وفاة أي شخص أو إصابته بإصابات بالغة نتيجة لوجوده على متن الطائرة أو احتكاكه بها مباشرة أو بأي شيء مثبت فيها.
- إصابة الطائرة بعطب جسيم.

واقعة طيران: كل واقعة لا ينطبق عليها تعريف حادث الطائرة وترتبط بتشغيل الطائرة وتؤثر أو يمكن أن تؤثر على سلامة التشغيل.

ترخيص الطيران: موافقة عامة تصدرها السلطة المختصة وتتضمن أحكاماً تفصيلية تتناول السماح لمستثمر أو ناقل جوي القيام بعمليات جوية في إقليم الدولة خلال فترة زمنية معينة.

تصريح الطيران: موافقة محددة تصدرها السلطة المختصة للقيام بعملية أو عمليات جوية محددة.

شهادة الصلاحية: وثيقة تصدرها السلطة المختصة، تقر فيها صلاحية الطائرة للطيران خلال فترة زمنية معينة، بشرط أن يلتزم المستثمر باتباع الشروط الواردة في الوثيقة.

2. الاشتراك في المباحثات التي تُجرى بين مؤسسات النقل الجوي الوطنية والمؤسسات الأجنبية لعقد اتفاقيات أو إجراء ترتيبات تتعلق بالاستثمار⁽¹⁾ المشترك أو الاتفاقيات التجارية الأخرى وذلك وفقاً للقواعد والشروط التي تحدد في هذا الخصوص.
3. الإشراف على نشاط النقل الجوي التجاري الذي تقوم به المؤسسات الوطنية وإصدار تراخيص التشغيل، والموافقة على تعديل أو إلغاء أي خط من خطوطها الجوية.
4. مراقبة نشاط النقل الجوي التجاري الذي تقوم به المؤسسات الأجنبية، والإشراف على مراعاة تنفيذ هذه المؤسسات لحقوق النقل الجوي الممنوحة لها بموجب الاتفاقيات الثنائية أو تصاريح التشغيل الصادرة لها في هذا الخصوص.
5. وقف أو تقييد نشاط النقل الجوي التجاري الذي تقوم به المؤسسات الوطنية أو الأجنبية إذا ما خالفت أي منها الشروط الواردة في تراخيص التشغيل الممنوحة لها أو أحكام الاتفاقيات الثنائية المبرمة مع الدول الأجنبية أو أيًا من أحكام هذا القانون.
6. التصريح لمؤسسات النقل الجوي الوطنية أو الأجنبية بتسيير أية رحلة غير منتظمة من وإلى إقليم الدولة.
7. إصدار القرارات المناسبة في شأن حقوق النقل التي تطلبها الدول الأجنبية أو وكالاتها أو شركاتها.

المادة (5)

1. الطائرة مال منقول فيما يتعلق بتطبيق القوانين والقواعد والأنظمة النافذة في الدولة.
2. لا يجوز التصرف القانوني في أية طائرة مسجلة في السجل الوطني إلى شخص آخر سواء بالبيع أو الرهن أو الإيجار أو أي تصرف قانوني آخر، إلا بعد موافقة السلطة المختصة، ويبقى مالك الطائرة مسؤولاً في جميع الأحوال عن تشغيلها عملاً بأحكام هذا القانون.

المادة (6)

- لا يجوز لأي طائرة أن تعمل في إقليم الدولة أو الفضاء الذي يعلوه إلا بموجب ترخيص أو تصريح تُصدره السلطة المختصة وتحدد شروطه، ويسمح لمستثمرها بالقيام بعمليات جوية معينة أو استناداً إلى معاهدة دولية منضمة إليها الدولة، أو اتفاق جوي ثنائي نافذ المفعول مفعود بين الدولة وإحدى الدول الأخرى لتنظيم النقل الجوي.
- ويعتبر الترخيص أو التصريح الممنوح شخصياً لا يجوز التنازل عنه للآخرين.

(1) هكذا وردت في الأصل، ونرى صحتها: «بالاستثمار».

المادة (7)

يجب توفر الشروط التالية بالنسبة إلى الطائرات التي تعمل في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه:

1. أن تكون مسجلة في الدولة التابعة لها.
 2. أن تكون شهادة صلاحيتها للطيران سارية المفعول صادرة عن الدولة المسجلة فيها الطائرة أو معتمدة منها.
 3. أن تحمل بطريقة ظاهرة علامات جنسيتها وتسجيلها.
 4. أن تكون مجهزة بالأجهزة والمعدات التي تقرها دولة التسجيل علاوة على ما تحدده السلطة المختصة.
 5. أن يكون أعضاء هيئة القيادة حائزين على إجازات سارية المفعول صادرة عن دولة التسجيل أو معتمدة منها، وأن يكونوا بالعدد المقرر في شهادة الصلاحية.
 6. أن يكون مؤمناً لصالح طاقمها وركابها وللغير على سطح الأرض، وفقاً للقواعد المقررة في هذا الشأن.
- ويجوز للسلطة المختصة إعفاء الطائرات التي تطير بقصد التجربة الفنية أو التعليم من شرط أو أكثر من هذه الشروط.

المادة (8)

لا يجوز تجهيز أية طائرة تعمل في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه بأية أجهزة لاسلكية ما لم يكن لديها ترخيص بذلك من السلطة المختصة بذلك في دولة التسجيل. ولا يجوز استعمال هذه الأجهزة إلا في الأغراض الخاصة بالملاحة الجوية، وفقاً للشروط المقررة وبمعرفة هيئة قيادة الطائرة.

المادة (9)

لا يجوز الطيران فوق إقليم الدولة بطائرات مجهزة بآلات التصوير الجوي أو استعمال هذه الآلات إلا بتصريح مسبق من السلطات المعنية، ووفقاً للشروط التي تضعها السلطة المختصة في هذا الشأن.

المادة (10)

1. لا يجوز إنشاء أية منارة ضوئية إلا بعد موافقة السلطة المعنية بالتنسيق مع السلطة المختصة.
2. للسلطة المختصة بالتنسيق مع السلطات المعنية أن تزيل أو تعدل أي جهاز ضوئي قد يُحدث التباساً مع الأجهزة الضوئية المساعدة للملاحة الجوية، كما لها أن تفرض ما يلزم من القيود على المنشآت ذات الارتفاعات العالية التي تُشكل عائقاً للملاحة الجوية أو المنشآت التي يتصاعد منها دخان أو كل ما من شأنه أن يؤثر على الرؤية بجوار المطارات أو على تأمين سلامة الملاحة الجوية.
3. على كل من يملك أو يستعمل تجهيزات كهربائية أو منشآت معدنية ثابتة أو متحركة من شأنها أن تُحدث تداخلاً يعرقل عمل الأجهزة اللاسلكية أو الأجهزة المساعدة للملاحة الجوية، أن يتقيد بالتدابير التي تُعينها له السلطة المختصة لإزالة هذا التداخل.
4. يحق للسلطة المختصة بالتنسيق مع السلطة المعنية أن تطلب الامتناع عن استعمال التجهيزات الكهربائية أو إزالة المنشآت المعدنية المشار إليها في البند السابق، إذا ما دعت الحاجة إلى ذلك.

المادة (11)

- قائد الطائرات 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.

المادة (12)

- يحظر على أي شخص في أثناء فترة الطيران 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 أو طاقمها أو ركابها للخطر.

المادة (13)

لا يجوز نقل الأشياء التالية بالطائرات إلا بتصريح مسبق من السلطة المعنية ووفقاً للشروط التي تحددها السلطة المختصة:

1. المتفجرات أو المفرقعات، إلا ما كان لازماً منها لتسيير الطائرة أو لإعطاء الإشارات المقررة.
2. الأسلحة والذخائر.
3. المواد النووية والنظائر المشعة وكل ما يتعلق بها.
4. الغازات السامة.
5. الجراثيم والمواد الخطرة.
6. كل شيء آخر يحظر نقله تحدهه السلطة المختصة.

المادة (14)

1. لا يجوز لأي شخص على متن الطائرة أن يحمل دون تصريح من السلطة المعنية سلاحاً أو مواد قابلة للاشتعال أو أية مواد أخرى يمكن استعمالها في أي عمل من أعمال التخريب أو العنف أو التهديد في أثناء الرحلة.
2. إذا ما تطلب الأمر نقل سلاح أو أي مواد يمكن استعمالها في عمل من أعمال التخريب أو العنف أو التهديد يجب على حائزها تسليمها إلى ممثل المستثمر قبل دخوله الطائرة والذي عليه وضعها في مكان بالطائرة لا يمكن وصول الركاب إليه، كما عليه إعطاؤها إلى من سلمها بعد انتهاء الرحلة.

المادة (15)

1. تستعمل الطائرات المطارات المعلن عنها، وعليها مراعاة القوانين والقواعد والأنظمة الخاصة بذلك. ولا يجوز الهبوط في غير هذه المطارات إلا في الحالات الاضطرارية طبقاً لإرشادات المراقبة الجوية أو بتصريح من السلطة المعنية.
2. على كل طائرة داخلية إلى الفضاء الدِّي يعلو إقليم الدولة أن تهبط في مطار دولي معن عنه إلا إذا كان مُصرحاً لها بالمرور دون الهبوط.

الباب الثالث

قواعد الجو

المادة (20)

1. تضع السلطات المختصة قواعد الجو والأنظمة المتعلقة بتحليق الطائرات، والملاحة الجوية وحماية الأشخاص والممتلكات على السطح، واستعمال الفضاء الجوي.
2. تحدد السلطة المختصة الطرق والممرات الجوية التي يجب أن تسلكها الطائرات عند الدخول إلى إقليم الدولة أو الخروج منه أو الطيران في الفضاء الذي يعلوه.

المادة (21)

- للسلطة المختصة أن تحرم أو تقيد، دون تمييز في الجنسية، تحليق الطائرات - فوق إقليم الدولة أو جزء منه - كما لها أن تحدد المناطق الخطرة وتعلن عنها.

المادة (22)

1. إذا تبين لقائد الطائرة أنه يخلق فوق منطقة محرمة، وجب عليه أن يُخطر بذلك فوراً وحدة المراقبة الجوية المختصة، وعليه اتباع تعليماتها بكل دقة، وإذا تعذر ذلك وجب عليه أن يسارع بالهبوط في أقرب مطار في الدولة خارج المنطقة المحرمة، وأن يقدم لكل من السلطة المختصة والمعنية تقريراً عن هذه الواقعة ومبرراتها.
2. 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 (23)

- على قائد أي طائرة:
1. التأكد من تزويد الطائرة بكمية الوقود اللازمة للرحلة.
 2. التأكد من إمكان إتمام الرحلة بسلام طبقاً للقواعد والأنظمة المقررة في هذا الشأن بما في ذلك الإجراءات البديلة.

3. إذا اضطرت أية طائرة داخلية إلى إقليم الدولة أو مغادرة له أو عابرة للفضاء الجوي الذي يعلوه للهبوط خارج المطارات الدولية في الدولة فإنه يتعين على قائدها أن يُخطر فوراً أقرب سلطة محلية، وأن يقدم سجل رحلات الطائرة أو الإقرار العام أو أي مستند آخر - عند طلبه - وفي هذه الحالة يحظر نقل حمولة الطائرة أو مغادرة ركابها للمكان الذي هبطت فيه قبل الحصول على تصريح من سلطات الهجرة والجوازات واتخاذ الإجراءات الجمركية المقررة.

المادة (16)

يجب على الركاب وأعضاء الطاقم، ومرسلي البضائع سواء بأنفسهم أو بواسطة وكلاء يعملون باسمهم ولحسابهم، اتباع القوانين والقواعد والأنظمة الخاصة بدخول إقليم الدولة والإقامة به والخروج منه.

المادة (17)

للسلطة المعنية الحق - عند الضرورة - في تفتيش الطائرات، ومنعها من الطيران أو حجز أية وثائق تتعلق بها لمراقبة تنفيذ أحكام هذا القانون.

المادة (18)

لسلطة الجمارك والأمن والحجر الصحي والزراعي وغيرها، الحق في ممارسة الاختصاصات المخولة لها بموجب القوانين المتعلقة بها وذلك بما لا يتعارض مع أحكام هذا القانون.

المادة (19) (1)

1. تكون المعاهدات والبروتوكولات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بقطاع الطيران المدني النافذة في الدولة مُكملة لأحكام هذا القانون.
2. في حال تعارض أي حكم من أحكام هذا القانون مع أي حكم ورد في أي من المعاهدات والبروتوكولات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بقطاع الطيران المدني النافذة في الدولة، فإن الأولوية في التطبيق تكون لأحكام تلك المعاهدات والبروتوكولات والاتفاقيات.

(1) استبدلت المادة (19) بالمرسوم بقانون اتحادي رقم (12) لسنة 2024 - نشر في الجريدة الرسمية لدولة الإمارات العربية المتحدة - عدد 782 - بتاريخ 2024/08/30.

الباب الرابع الإجازات والترخيص

المادة (25)

يُشترط فيمن يعمل عضواً في هيئة قيادة أية طائرة في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول، طبقاً للقوانين والقواعد والأنظمة المعمول بها لدى دولة التسجيل، وإذا كانت الطائرة مسجلة في الدولة فيُشترط حيازة إجازة سارية المفعول صادرة عن السلطة المختصة أو معتمدة منها.

المادة (26)

1. تتولى السلطة المختصة إصدار إجازات الطيران والإجازات الفنية الأخرى، وعليها أن تضع شروط إصدارها أو اعتمادها أو تجديدها، على أن لا تقل هذه الاشتراطات بأي حال عن المستوى المقرر دولياً، ولها أن تقوم في هذا الصدد بإجراء الاختبارات النظرية والعملية التي تقررها في هذا الشأن.
2. يكون للسلطة المختصة الحق في عدم إصدار أو تجديد أو مد مفعول أية إجازة⁽¹⁾ كما يكون لها الحق في سحبها أو إيقافها بعد إصدارها، وذلك إذا ما تبين لها أن طالب الإجازة أو حائزها دون المستوى المطلوب أو إذا خالف أيّاً من أحكام هذا القانون.
3. تعتبر إجازة الطيران موقوفة إذا ما أصاب حائزها:
 - أ. جرح يعوقه عن أداء الأعمال التي تخوله الإجازة حق القيام بها.
 - ب. مرض يمنعه من أداء الأعمال التي تخوله الإجازة حق القيام بها لمدة عشرين يوماً فأكثر.وعلى حائز الإجازة في مثل هذه الأحوال أن يخطر السلطة المختصة كتابةً بذلك لاتخاذ الإجراءات اللازمة لإعادة الكشف الطبي المقرر للإجازة التي يحملها.

(1) قرار وزاري رقم (74) لسنة 1992 في شأن تمديد فترة صلاحية إجازات الطيران - نُشر في الجريدة الرسمية لدولة الإمارات العربية المتحدة - عدد 241 - بتاريخ 1992/08/31.

3. قيادة الطائرة طبقاً لقواعد الجو المعمول بها.
4. التقيد بالأنظمة المتعلقة باستعمال المطار وقواعد الحركة الجوية.
5. التقيد بجميع تصاريح وتعليمات مراقبة الحركة الجوية.

المادة (24)

1. لا يجوز لأي طائرة أن تحلق على ارتفاعات تقل عن تلك التي تحددها السلطة المختصة.
2. يحظر على أي طائرة التحليق على مقربة من طائرة أخرى على وجه يُشكل خطر التصادم معها.
3. يحظر على أي طائرة التحليق بإهمال أو باستهتار على وجه يعرض حياة الآخرين أو ممتلكاتهم للخطر.
4. لا يجوز لأية طائرة القيام بطيران بهلواني أو باستعراض أو تشكيل جوي فوق إقليم الدولة، إلا بتصريح من السلطة المعنية ووفقاً للشروط التي تضعها السلطة المختصة.
5. لا يجوز إلقاء أو رش أشياء من الطائرة في أثناء طيرانها، إلا في الحالات الاضطرارية أو بتصريح من السلطة المختصة.
6. لا يجوز الهبوط بالمطلات من الطائرات دون تصريح مسبق من السلطة المختصة إلا في الحالات الاضطرارية.
7. يحظر على أي شخص أن يقود طائرة، أو أن يعمل كأحد أفراد طاقمها، طالما هو في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر أو أية مادة أخرى تؤدي إلى إضعاف مقدرته على القيام بواجباته على الوجه الأكمل. وفي كل الأحوال يحظر عليه تناول أي شيء من ذلك في أثناء فترة عمله.
8. لا يجوز للطائرة التي تطير دون قائد أن تعمل في إقليم الدولة إلا بتصريح من السلطة المختصة.
9. يحظر التحليق فوق إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه والهبوط بمطارات الدولة على الطائرات فوق الصوتية أو الطائرات ذات المستويات العالية من الضوضاء، ويجوز للسلطة المختصة السماح لتلك الطائرات بشروط تحددها في التصريح من حيث الارتفاعات والسرعات المسموح بها وتحمل المستثمر مسؤولية أية أضرار قد تقع نتيجة لاستخدام هذا النوع من الطائرات وما قد يترتب على ذلك من تعويضات.

المادة (27)

لا يجوز لأي معهد أو ناد أو أية جهة أخرى مزاولة وتعليم الطيران أو التدريب على فنونه أو ممارسة أي نشاط جوي آخر إلا بموجب ترخيص من السلطة المختصة ووفقاً لشروط هذا الترخيص ويحق لهذه السلطة المختصة إيقاف أو سحب الترخيص في حالة مخالفة شروطه أو مخالفة القوانين والقواعد والأنظمة المعمول بها.

الباب الخامس

اشتراطات⁽¹⁾ التسجيل والصلاحية والوثائق

المادة (28)

1. تحدد السلطة المختصة علامات جنسية الدولة، كما تحدد طريقة وضعها على الطائرات.
2. تُعد السلطة المختصة سجلاً خاصاً تسجل فيه الطائرات وفقاً للشروط والإجراءات التي تحددها كما تصدر شهادات التسجيل بعد إتمام الإجراءات اللازمة.
3. تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل المشار إليه في البند السابق بجنسية الدولة، وعليها أن تحمل علامات جنسيتها وتسجيلها.
4. تحدد السلطة المختصة شروط وطريقة قيد الطائرات المملوكة لأشخاص مقيمين في الدولة وغير متمتعين بجنسيتها.

المادة (29)

تشطب الطائرة من السجل في الحالات الآتية:

1. إذا فقد مالكيها أو مستأجرها جنسية الدولة.
 2. إذا انتقلت ملكيتها إلى أجنبي.
 3. إذا هلك، أو فقدت أو سُحبت نهائياً من الاستعمال.
- وتعتبر الطائرة في حكم المفقودة عند صدور قرار بذلك من السلطة المختصة، وعلى مالك الطائرة أو مستأجرها أن يُخطر السلطة المختصة بكل تغيير نصت عليه هذه المادة فور حدوثه، مع إعادة شهادة التسجيل.

المادة (30)

1. لا يجوز لأية طائرة أن تعمل في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه، ما لم يكن لها شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول، صادرة أو معتمدة من السلطة المختصة بدولة التسجيل طبقاً للقوانين والقواعد والأنظمة المعمول بها لديها، وما لم تلتزم بما تحتويه

(1) هكذا وردت في الأصل ونرى صحتها: «اشتراطات».

شهادة صلاحيتها من شروط وقيود، ويستثنى من ذلك الرحلات الداخلية التي يصدر بها تصريح خاص من السلطة المختصة.

2. يجوز للسلطة المختصة أن تعتمد شهادة صلاحية صادرة من دولة أخرى، كما يجوز لها أن تضع لمثل هذه الشهادة أية اشتراطات أو قيود إضافية قبل اعتمادها.
3. تعتمد السلطة المختصة المؤسسات الوطنية أو الأجنبية التي تقوم بصيانة وعمره الطائرات المسجلة في الدولة.
4. يجوز للسلطة المختصة، إذا تبين لها عدم سلامة أية 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 الإجراءات الكفيلة بتأمين سلامة طيرانها.

المادة (31)

1. لا يجوز تشغيل الطائرة دون أن تكون مجهزة بالأجهزة والمعدات اللازمة لطيرانها وملاحتها سواء في الأحوال العادية أو الاضطرابية، وذلك طبقاً لما هو منصوص عليه في شهادة صلاحيتها للطيران وملاحق اتفاقية شيكاغو المعمول بها، ويجوز للسلطة المختصة أن تستثني أية طائرة من ذلك إذا رأت أنها مجهزة بأجهزة ومعدات بديلة تعطي البيانات أو تحقق الأغراض المطلوبة.
2. للسلطة المختصة إصدار الأنظمة أو التعليمات الخاصة بالأجهزة والمعدات المشار إليها في هذه المادة، وطريقة استعمالها، وذلك ضماناً لسلامة الرحلة وراحة الركاب.

المادة (32)

1. على مستثمر أية طائرة مسجلة في الدولة ألا يقوم بتشغيلها في النقل الجوي التجاري أو الأعمال الجوية، ما لم تتم صيانة الطائرة بما في ذلك محركاتها وما بها من معدات وأجهزة لاسلكية طبقاً لدليل صيانة تعتمده السلطة المختصة.
2. على قائد أية طائرة مسجلة في الدولة وتعمل في رحلة نقل جوي وتجاري أو عمل جوي أن يدون في السجل الفني للطائرة البيانات الآتية:
أ. وقت بدء الرحلة ووقت انتهائها.

ب. معلومات عن أي عيب فني أو عطل في أي جزء من الطائرة أو أي من معداتها يحدث في أثناء الرحلة وعلى قائد الطائرة أن يوقع على مثل هذه البيانات ويؤرخها.

3. مستثمر الطائرة مسؤول عن الاحتفاظ بالسجل الفني للطائرة، كما يحتفظ بصورة مما يدون به في مكان آخر خلاف الطائرة.
4. على مستثمر أية طائرة مسجلة في الدولة أن يحتفظ بوثائق الصيانة لفترة لا تقل عن سنتين بعد انتهاء مدة سريان مفعولها، أو لفترة أطول، إذا ما طلبت السلطة المختصة ذلك.

المادة (33)

1. يجب إظهار أماكن معدات الطوارئ، 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 النجاة إن وجدت وطريقة استعمالها، وذلك في كل مقصورة للركاب.
2. يجب أن يراعى عند تركيب أو حمل أية أجهزة أو معدات بالطائرة ألا تكون مصدر خطورة على صلاحية الطائرة، وأن لا تؤثر على أداء أي من الأجهزة أو المعدات اللازمة لسلامتها.

المادة (34)

1. يجب أن يتم وزن كل طائرة تصدر أو تعتمد لها السلطة المختصة شهادة صلاحية للطيران، وأن يحدد مركز ثقلها كل فترة من الزمن وفي الأحوال وبالطريقة التي تحددها.
2. على المستثمر أن يقوم بإعداد جدول تحميل للطائرة بعد وزنها، وذلك وفقاً لما تحدده السلطة المختصة.
3. على المستثمر أن يحتفظ بجدول تحميل الطائرة حتى انقضاء مدة لا تقل عن ستة أشهر على تاريخ الوزن التالي للطائرة وتحديد مركز ثقلها.

المادة (35)

للسلطة المختصة أن تقوم أو تطلب القيام بالتفتيش، أو بإجراء اختبارات أو بطيران لغرض التجربة حيثما يترأى لها ذلك، للتحقق من صلاحية الطائرة أو أي من أجهزتها أو معداتها

أو مكوناتها ويكون لممثل هذه السلطة حق الدخول في أي وقت إلى أي مكان لمباشرة أية من هذه الأعمال، ويتحمل المستثمر أية تكاليف تتطلبها تلك الإجراءات.

المادة (36)

لا يجوز لأية طائفة مسجلة في الدولة أن تبدأ أية رحلة ما لم تحمل الوثائق والسجلات الموضحة فيما يأتي:

1. بالنسبة إلى الرحلات الدولية:
 - أ. شهادة تسجيل الطائفة.
 - ب. شهادة صلاحية للطيران.
 - ج. إجازات أعضاء طاقم الطائفة.
 - د. سجل رحلات الطائفة أو الإقرار العام الخاص بالرحلة.
 - هـ. رخصة محطة لاسلكي للطائفة.
 - و. أدلة التشغيل ووثائق الصيانة وأية وثيقة أخرى تحددها السلطة المختصة وذلك بالنسبة إلى عمليات النقل الجوي التجاري أو الأعمال التجارية.
 - ز. قائمة بشحنة البضائع والبريد وإقرار بكل التفصيلات الخاصة بها، إذا كانت الطائفة تحمل بضائع وبريداً.
 - ح. كشف الحمولة إذا كانت الطائفة قائمة بعملية نقل جوي تجاري.
2. بالنسبة إلى الرحلات الداخلية: تحدد السلطة المختصة ما يجب حمله على الطائفة في الرحلات الداخلية من الوثائق والسجلات المنصوص عليه في الفقرة (1) من هذه المادة.
3. ويجوز لهذه السلطة إعفاء الطائرات التي تطير بقصد التجربة الفنية أو التعليم من حمل أي من هذه الوثائق والسجلات.
4. وفي جميع الأحوال يجب أن تكون الشهادة والإجازات والوثائق المشار إليها في هذه المادة سارية المفعول.

المادة (37)

1. يجب على كل من المستثمر وقائد الطائفة أن يقدم للسلطة المختصة عند الطلب أية وثائق أو سجلات مقررة بمقتضى هذا القانون.

(1) على أي مستثمر أو مالك لطائرة يتوقف عن استعمالها أو استثمارها⁽²⁾ أن يستمر في الاحتفاظ بالوثائق والسجلات الخاصة بها، وكذلك سجلات أعضاء هيئة القيادة كما لو لم يحدث هذا التوقف، وذلك مع مراعاة الآتي:

- أ. إذا انتقل استثمار الطائفة إلى شخص آخر وظلت الطائفة مسجلة في الدولة يكون على المستثمر الأول أن يسلم المستثمر الثاني ووثائق صيانة الطائفة وسجلاتها وبرنامج تحميلها، وما قد يكون محتفظاً به من تسجيلات سجلت بواسطة أجهزة تسجيل هذه الطائفة.
- ب. إذا رفع محرك أو مروحة من طائرة وركب أي منهما في طائرة أخرى مسجلة في الدولة ويستثمرها شخص آخر، يكون على مستثمر الطائفة الأولى أن يسلم مستثمر الطائفة الثانية السجل الخاص بذلك المحرك أو تلك المروحة.
- ج. إذا انتقل عضو في هيئة 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، وفي جميع الأحوال يكون على المستثمر الثاني أن يأخذ بمحتويات هذه الوثائق والسجلات كما لو كان هو المستثمر الأول.
3. إذا تقرر إلغاء أو إيقاف أي شهادة أو إجازة أو اعتماد أو تصريح أو أية وثيقة أخرى أصدرتها السلطة المختصة، يكون على من صرفت له أو من يحتفظ بها أن يسلمها إلى هذه السلطة عند الطلب.

المادة (38)

يحظر على أي شخص ارتكاب أي فعل من الأفعال الآتية:

1. استعمال أية شهادة أو إجازة أو اعتماد أو تصريح أو أية وثيقة أخرى أصدرتها السلطة المختصة ويكون قد تقرر إلغاؤها أو إيقافها أو تعديلها أو عدم أحقية حائزها لها.
2. إعاقة أية شهادة أو إجازة أو اعتماد أو تصريح أو أية وثيقة أخرى أصدرتها السلطة المختصة، أو السماح لأي شخص آخر باستعمالها.
3. انتحال شخصية أخرى بقصد الحصول على أية شهادة أو إجازة أو تصريح أو أية وثيقة أخرى أو تجديدها أو تعديلها سواء لنفسه أو لأي شخص آخر.

(1) هكذا وردت في الأصل، ونرى صحتها: «رقم (2)».

(2) هكذا وردت في الأصل، ونرى صحتها: «استثمارها».

الباب السادس

النقل الجوي التجاري

المادة (39)

1. لا يجوز لأي مستثمر أن يبدأ في تشغيل الطائرة في عمليات نقل جوي تجاري إلا بعد الحصول على مواصفات تشغيل معتمدة من السلطة المختصة، وتعتبر هذه المواصفات جزءاً من الترخيص الممنوح للمستثمر وتكون واجبة النفاذ. وعلى المستثمر أن يوفر نسخاً كافية من مواصفات التشغيل المعتمدة الخاصة بعملياته طبقاً لآخر تعديلاتها، وفي كل من مكاتب عملياته الرئيسية، وأن يحيط موظفيه المختصين علماً بها، ويدخل في أدلته محتويات هذه المواصفات.
2. يجوز تعديل مواصفات التشغيل بناءً على طلب المستثمر أو إذا ما رأت السلطة المختصة ضرورة ذلك ضماناً للمستوى المطلوب للتشغيل أو الانتظام.

المادة (40)

1. على المستثمر أن يصدر دليلاً للعمليات ليسترشد به ويستعمله الطيارون وموظفو العمليات، ويحدد به واجباتهم ومسؤولياتهم، ولا يجوز أن يشتمل هذا الدليل على أية تعليمات أو معلومات متعارضة مع القوانين والقواعد والأنظمة الدولية المعمول بها في الدولة أو التي تصدرها السلطة المختصة.
2. على المستثمر أن يصدر دليلاً لكل طراز من الطائرات التي يقوم بتشغيلها يحتوي على المعلومات التي تلزم الطيارين والمهندسين الجويين للقيام بواجباتهم على هذا الطراز على مستوى السلامة المطلوب سواء في الظروف العادية أو الطارئة.
3. على المستثمر أن يرسل إلى السلطة المختصة نسخاً من دليل عملياته ودليل الطائرة لكل طراز من الطائرات التي يقوم بتشغيلها، وأية تعديلات خاصة بأي من هذه الأدلة لاعتمادها قبل العمل بمقتضاها.

4. القيام أو المساعدة⁽¹⁾ على القيام بإتلاف أو تشويه أي سجل قرر استعماله بموجب أحكام هذا القانون، أو تعديل أو طمس أو حذف أي من البيانات التي يحتوي عليها أو إدخال أية بيانات كاذبة عليه وذلك في الفترة المطلوب الاحتفاظ خلالها بهذا السجل.
5. حذف أية بيانات من كشف الحمولة، أو إدخال بيانات غير صحيحة عليه، سواء كان ذلك عن عمد أو عن إهمال.



(1) هكذا وردت في الأصل، ونرى صحتها: «المساعدة».

المادة (41)

1. للسلطة المختصة أن تقرر بالنسبة إلى جميع أو بعض الرحلات، إضافة أي عضو أو أعضاء إلى هيئة القيادة علاوة على التشكيل المقرر في شهادة صلاحية الطيران الخاصة بالطائرة، إذا رأت أن ذلك لازم لتأمين سلامة الطيران.
2. لا يجوز لأي عضو من أعضاء هيئة قيادة الطائرة أن يقوم في وقت واحد بواجبات عضوين أو أكثر من أعضاء هيئة القيادة.
3. للسلطة المختصة أن تقرر وجود مضيفين جويين بالطائرة يحدد عددهم بتعليمات تصدرها هذه السلطة وذلك للقيام بأعمال متعلقة بسلامة وخدمة الركاب.

المادة (42)

تضع السلطة المختصة بالتنسيق مع السلطة المعنية الأنظمة والتعليمات التي تحدد أوقات الطيران وفترات العمل والاستراحة لأعضاء طاقم الطائرة.

المادة (43)

- على المستثمر ألا يسمح بتحميل الطائرة إلا تحت إشراف شخص مدرب قام المستثمر بتزويده بمعلومات وتعليمات كتابية كافية بخصوص توزيع الحمولة وتثبيتها وتأمينها بحيث يضمن الآتي:
1. أن يتم نقل الحمولة بأمان طول الرحلة.
 2. تنفيذ الأنظمة أو التعليمات الصادرة في هذا الشأن بما في ذلك أية شروط يكون منصوصاً عليها في شهادة صلاحية الطائرة.

المادة (44)

يكون المستثمر أو ممثله مسؤولاً عن مراقبة عمليات الطيران الخاصة بطائرته، بما يضمن القيام بها طبقاً لمستويات السلامة المحددة وتنفيذ أحكام القوانين والقواعد والأنظمة الصادرة في شأنها.

المادة (45)

1. لا يجوز لأي شخص أن يستعمل أجهزة قيادة الطائرة في أثناء طيرانها إلا إذا كان طياراً مؤهلاً ومكلفاً من قبل المستثمر بذلك.
2. لا يجوز لأي شخص أن يدخل غرفة قيادة الطائرة إلا إذا كان عضواً من أعضاء طاقمها أو مفتشاً أو مراقباً معيناً من قبل السلطة المختصة، أو شخصاً مكلفاً من قبل المستثمر أو السلطة المختصة بالقيام بعمل محدد في أثناء الرحلة.
3. على المستثمر التأكد من جعل الركاب بالطائرة ملمين بمواقع وطرق استعمال أحزمة المقاعد و منافذ الطوارئ الأخرى المعدة للاستعمال الشخصي أو الجماعي.

المادة (46)

يصرح لممثلي كل من السلطة المختصة والسلطة المعنية المعتمدين بالدخول في أي وقت إلى أي مكان يتبع المستثمر للتفتيش ومراقبة تنفيذ مواصفات التشغيل والقوانين والقواعد والأنظمة والتعليمات الوطنية أو الدولية المعمول بها في الدولة، ويكون للسلطة المختصة الحق في إيقاف أي رحلة أو خط جوي إذا ما رأت أن مستوى التشغيل دون المستوى المقرر.

المادة (47)

تطبق أحكام اتفاقية وارسو للنقل الجوي الموقعة في 12 أكتوبر 1929 كما تطبق الاتفاقيات الأخرى المتعلقة بالنقل الجوي التي تكون الدولة منضمة إليها، على نقل الأشخاص والأمتعة والبضائع بطريق الجو.

الباب السابع

حوادث الطائرات

المادة (48)

1. تقوم السلطة المختصة، سواء بنفسها أو بواسطة جهة خارجية تنتدبها، بالتحقيق في حوادث الطائرات التي تقع في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه، وفي الحوادث التي تقع للطائرات المدنية الوطنية في أعالي البحار.
2. على السلطة المحلية عند وقوع حادث طائرة في منطقة اختصاصها أن تخطر بالأمر فوراً السلطة المختصة، وتمنع إقلاع الطائرة وتحافظ عليها وعلى أجزائها وجميع موجوداتها أو حطامها حتى وصول مندوبي السلطة المختصة.

المادة (49)

1. للجان التحقيق في حوادث الطائرات التي تشكلها السلطة المختصة بالتنسيق مع السلطة المعنية حق دخول مكان الحادث والأماكن الأخرى التي تفيد التحقيق؛ وتفتيشها وإجراء المعاينات، واستدعاء الأشخاص واستجواب الشهود وتكليفهم بتقديم ما لديهم من معلومات أو أوراق أو أشياء تراها اللجنة ضرورية لإظهار الحقيقة واتخاذ الإجراءات اللازمة للحفاظ على الطائرة وحمولتها وأجزائها ونقلها كلها أو بعضها لإجراء الاختبارات اللازمة عليها.
2. ولا يجوز بغير موافقة اللجنة نقل الطائرة أو حطامها أو حمولتها من مكان الحادث. على سلطات الأمن والجهات الإدارية، كل فيما يخصه، اتخاذ الإجراءات اللازمة لتسهيل أعمال لجان التحقيق المشار إليها وتنفيذ ما يصدر عنها من تعليمات تيسر لها أداء مهمتها.

المادة (50)

يجوز السماح لممثل الدولة المسجلة فيها الطائرة والدولة التي صُنعت فيها الطائرة موضوع الحادث بحضور التحقيق بصفة مراقب، وله أن يستعين بمن يراه من المستشارين الفنيين.

المادة (51)

ترفع لجنة التحقيق تقريرها عن الحادث وأسبابه والظروف التي أحاطت به إلى السلطة المختصة ويبلغ التقرير ونتائجه طبقاً للقواعد والأنظمة الدولية إلى المنظمة الدولية للطيران المدني والدولة المسجلة فيها الطائرة، ويحق لكل من صانعي الطائرة ومالكها ومستثمرها وضامنيها والمتضررين من الحادث الحصول على نسخة من التقرير.

المادة (52)

يجوز للسلطة المختصة إعادة التحقيق في حوادث الطائرات بقرار مسبب إذا ظهرت أدلة جديدة هامة تؤثر في النتيجة التي وصل إليها التحقيق، ويعتبر التقرير النهائي الذي تضعه لجنة التحقيق في حادث الطائرة، من ناحية الوقائع المدونة فيه صحيحاً حتى إثبات عكسها.

المادة (53)

إذا تبين للجنة التحقيق أن في الحادث جريمة أو اشتباهاً في جريمة، وجب على السلطة المختصة إحالة الموضوع إلى السلطات القضائية المختصة في الدولة لاتخاذ الإجراءات اللازمة في هذا الشأن.

المادة (54)

إذا وقع حادث طيران في إقليم الدولة أو الفضاء الذي يعلوه، وتعلق بطائرة مدينة⁽¹⁾ وأخرى عسكرية أو أكثر تشكل لجنة تحقيق تضم عدداً متساوياً من ممثلي السلطة المختصة وسلطات الطيران العسكرية وتبلغ اللجنة تقريرها إلى السلطة المختصة لاتخاذ الإجراءات اللازمة طبقاً للقواعد والأنظمة الدولية.

(1) هكذا وردت في الأصل، ونرى صحتها: «مدنية».

جرائم الاعتداء على الطائرات

المادة (55)

- يُعد مرتكبًا لجريمة اعتداء على الطائرة أي شخص يرتكب عمدًا، أو يشرع في ارتكاب أو يكون شريكًا لشخص يرتكب أو يشرع في ارتكاب، دون حق مشروع فعلاً من الأفعال الآتية:
1. أن يقوم بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران إذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر.
 2. أن يستولي على طائرة في الخدمة أو يدمرها أو يحدث تلفًا يجعلها عاجزة عن الطيران، أو يُحتمل أن يعرض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر.
 3. أن يقوم بأية وسيلة كانت، بوضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة في طائرة الخدمة يحتمل أن يدمر هذه الطائرة، أو أن يحدث بها تلفًا يجعلها عاجزة عن الطيران أو يحتمل أن يعرض سلامتها وهي في حالة طيران للخطر.
 4. أن يدمر أو يتلف تسهيلات الملاحة الجوية أو أن يتدخل في تشغيلها إذا كان من شأن أي من هذه الأعمال احتمال تعرض سلامة الطائرة وهي في حالة طيران للخطر.
 5. أن يقوم بالقوة أو بالتهديد باستعمال القوة أو أية صورة من صور الإكراه، بالاستيلاء على الطائرة وهي في حالة طيران أو بالسيطرة على قيادتها.
 6. أن يقوم بإبلاغ معلومات يعلم أنها كاذبة، معرضًا بذلك سلامة الطائرة وهي في حالة طيران للخطر.

المادة (56)

1. تعتبر الطائرة في حالة طيران في أي وقت منذ اللحظة التي يتم فيها إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب حتى اللحظة⁽¹⁾ التي يتم فيها فتح أي باب من هذه الأبواب من أجل مغادرة الركاب لها.
2. تعتبر الطائرة في الخدمة منذ بدء إعداد الطائرة للطيران، وبواسطة عمال الخدمات

(1) هكذا وردت في الأصل، ونرى صحتها: «اللحظة».

الأرضية أو بواسطة طاقم الطائرة للقيام برحلة معينة حتى أربع وعشرين ساعة على أي هبوط للطائرة.

المادة (57)

تباشر الدولة اختصاصاتها القضائية فيما يتعلق بالجرائم المنصوص عليها في المادة (55) في الحالات الآتية:

1. عندما ترتكب الجريمة في إقليم الدولة.
2. عندما ترتكب الجريمة على متن طائرة مسجلة في الدولة.
3. عندما تهبط الطائرة التي ارتكبت على متنها الجريمة في إقليم الدولة والمتهم لا يزال على متنها.
4. إذا ارتكبت الجريمة على متن طائرة مؤجرة إلى مستأجر يكون المركز الرئيس لأعماله في الدولة، أو يكون له إقامة دائمة فيها إذا لم يكن له فيها مثل هذا المركز.
5. عندما يوجد المتهم في إقليم الدولة، وذلك إذا لم تقم بتسليمه إلى أي من الدول المعنية.
6. في أية حالة أخرى تباشر الدولة فيها اختصاصاتها الجنائية بمقتضى قوانينها.

الباب التاسع

البحث والإنقاذ

المادة (58)

يقصد بالبحث والإنقاذ كل معونة تقدم، ولو بمجرد الإعلام، لطائرة تتعرض للهلاك أو يهددها خطر أو صعوبات أو يقوم شك أو خوف على سلامتها ويشمل ذلك المعونة التي تقدم لمن على متنها.

المادة (59)

لا يجوز لأي شخص الامتناع عن تقديم أية معونة للبحث والإنقاذ تكون في مقدوره، أو كانت طبيعة عمله تمكنه من تقديم هذه المعونة وذلك متى طلبت السلطة المختصة أو المعنية منه ذلك.

المادة (60)

1. تحدد السلطة المختصة بالاشتراك مع السلطات المعنية مناطق البحث والإنقاذ المسؤولة عنها، وتعين مراكز لتنسيق أعمال البحث والإنقاذ فيها، وذلك حسب متطلبات المنظمة الدولية للطيران المدني.
2. تنظم السلطة المختصة، بالاشتراك مع الجهات المعنية، وحدات الإنقاذ في الدولة، بحيث تكون على استعداد دائم للعمل طبقاً للخطة الموضوعة.
3. للسلطة المختصة أن تتخذ الترتيبات اللازمة للتنسيق والتعاون مع الدول الأخرى وخاصة المجاورة منها وذلك فيما يتعلق بالبحث والإنقاذ.

المادة (61)

تسمح الجهات المعنية للأشخاص والطائرات التي تقوم بعمليات البحث والإنقاذ بدخول أية منطقة محرمة، إذا كان ثمة اعتقاد جازم بأن الطائرة موجودة في هذه المنطقة أو أن الحادث وقع فيها، على أن تجرى العمليات تحت إشراف السلطة المختصة.

المادة (62)

يلتزم مستثمر الطائرة المغاثة برد النفقات الناتجة عن عمليات المعونة والبحث والإنقاذ ودفع التعويضات عن الأضرار التي وقعت في أثناء تلك العمليات، أو التي كانت نتيجة مباشرة لها، وأية مكافآت مترتبة عليها.

المادة (63)

تختص محكمة محل وقوع الحادث بالدعاوى الناشئة عن البحث والإنقاذ، وتختص محاكم الدولة بذلك في حالة وقوع الحادث في أعالي البحار أو في مكان غير خاضع لسيادة أية دولة وذلك في الحالات الآتية:

1. إذا كانت الطائرة التي تم البحث عنها أو إنقاذها مسجلة في الدولة.
2. إذا كان المدعي من رعايا الدولة.
3. إذا كانت الطائرة التي تم البحث عنها موجودة إثر الحادث في إقليم الدولة.

المادة (64)

تنقضي الدعاوى الناشئة عن البحث والإنقاذ بانقضاء سنتين من تاريخ الانتهاء من البحث والإنقاذ. وفي حالة وقف التقدم أو انقطاعه، لا تقبل هذه الدعاوى بعد انقضاء ثلاث سنوات على تاريخ الانتهاء من البحث أو الإنقاذ.

المادة (65)

تُحدد بقرار من مجلس الوزراء بناءً على اقتراح وزير المواصلات رسوم تسجيل الطائرات ورسوم إصدار أو اعتماد الإجازات والشهادة والترخيص وتجديدها وبدل الفاقد أو التالف على ألا يجاوز الرسم الواحد (400,000) أربعمائة ألف درهم. كما يُحدد بقرار من مجلس الوزراء مقابل الانتفاع بخدمات الملاحة الجوية وأية خدمات أخرى تدخل في اختصاصات الاتحاد التنفيذية.

المادة (66)

1. تعفى الطائرات التالية من رسوم استعمال تسهيلات الملاحة الجوية: (1)
 - أ. طائرات الدولة.
 - ب. الطائرات الحكومية التي لا تقوم بأعمال تجارية مقابل أجر.
 - ج. طائرات هيئة الأمم المتحدة ووكالاتها (2) المتخصصة.
 - د. طائرات جامعة الدول العربية ووكالاتها (3) المتخصصة.
 - هـ. الطائرات المستخدمة دون مقابل في الإسعاف والبحث والإنقاذ وكذلك طائرات الهلال الأحمر وطائرات الصليب الأحمر.
 - و. أية طائرات أخرى يقرر مجلس الوزراء إعفاؤها.

(1) هكذا وردت المادة في الأصل بترقيم بند (1) فقط.
(2) هكذا وردت في الأصل، ونرى صحتها: «ووكالاتها».
(3) هكذا وردت في الأصل، ونرى صحتها: «ووكالاتها».

المادة (67)

يكون لموظفي السلطة المختصة الذين يصدر بتحديدهم قرار من وزير المواصلات بعد أخذ رأي وزير العدل (1) صفة مأموري الضبط القضائي (2) فيما يتعلق بالمخالفات التي تقع بالمخالفة لأحكام هذا القانون أو القواعد أو الأنظمة أو القرارات المنفذة له.

المادة (68)

يكون للسلطة المختصة في حالة مخالفة أحكام هذا القانون أو القواعد أو الأنظمة أو القرارات المنفذة له أن تتخذ إجراء أو أكثر من الإجراءات الآتية:

1. وقف الترخيص أو التصريح الصادر منها للمستثمر أو للطائرة لمدة محددة أو إنهاؤه.
2. وقف مفعول شهادة صلاحية الطائرة للطيران لمدة محددة أو سحبها نهائياً.
3. وقف مفعول إجازة الطيران أو أية إجازة أخرى لمدة محددة أو سحبها نهائياً.
4. منع الطائرة من الطيران لمدة محددة أو إجبارها على الهبوط بعد إنذارها.
5. منع قائد الطائرة من الطيران في إقليم الدولة لمدة محددة أو بصفة نهائية.

المادة (69)

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنة وبالغرامة التي لا تزيد على خمسين ألف درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين:

1. كل مالك طائرة أو مستثمرها جعل طائرته تطير دون ترخيص أو تصريح من السلطة المختصة أو قبل الحصول على شهادة تسجيلها أو شهادة صلاحيتها للطيران أو بعد انتهاء مفعول أو سحب أي منهما.

(1) هكذا وردت في الأصل، ونرى صحتها: «وزير العدل».

(2) قرار وزير العدل رقم (57) لسنة 1993 بشأن تخويل بعض موظفي وزارة المواصلات صفة الضبطية القضائية - نُشر في الجريدة الرسمية لدولة الإمارات العربية المتحدة - عدد 249 - بتاريخ 1993/03/31.

2. كل من تولى دون حق قيادة طائرة أو قادها في أثناء الطيران وهو غير حائز على الشهادات أو الإجازات أو التراخيص المقررة وفقاً لأحكام هذا القانون.
3. كل من قاد طائرة وهو في حالة سكر تؤدي إلى إضعاف مقدرته على قيادته الطائرة.
4. كل من أضر بمنشآت الاتصالات الخاصة بالطيران أو المساعدات الملاحية الموجودة على الأرض أو لم يبقها بحالة جيدة إذا كان مكلفاً بذلك.
5. كل قائد طائرة لا يدون البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها أو يحور فيها.

المادة (70)

- يعاقب بالحبس لمدة لتزيد⁽¹⁾ على ثلاث سنوات وبالغرامة التي لا تزيد على مائة ألف درهم أو بإحدى هاتين العقوبتين:
1. كل من قاد طائرة أو جعلها تطير وهي لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل أو تحمل علامات غير صحيحة أو غير واضحة.
 2. كل من قاد طائرة فوق منطقة محرمة، أو وجد من غير قصد فوق إحدى هذه المناطق ولم يذعن للأوامر الصادرة إليه.
 3. كل من لم يذعن للأمر بالهبوط في أثناء تحليقه فوق إقليم الدولة.
 4. كل من يهبط أو يقلع خارج المطارات أو الأماكن المخصصة، أو يطير خارج المناطق المحددة، ما لم يكن هناك تصريح خاص بذلك من السلطة المختصة أو المعنية.
 5. كل قائد طائرة يخلق فوق إقليم الدولة بدون تصريح وعلى متنها:
 - أ. أسلحة أو ذخائر أو أية مواد تُحرم القوانين الوطنية نقلها.
 - ب. أشخاص بقصد القيام بأعمال التهريب أو ارتكاب جنائية ولو لم يتم ارتكابها.
 6. كل من امتنع دون مبرر عن إجابة طلب السلطة المختصة المساهمة بما لديه من وسائل في إنقاذ طائرة أو شخص معرض للهلاك بسبب حادث طيران.

(1) هكذا وردت في الأصل، ونرى صحتها: «لا تزيد».

المادة (71)

- يعاقب بالسجن مدة لا تزيد على خمس سنوات:
1. كل من سرق معدات خدمات تسهيلات الملاحة الجوية أو أية أجهزة أو أسلاك تكون لازمة لتأمين سلامة الطيران أو متصلة بذلك.
 2. كل من عرض للخطر عمداً المنشآت أو المباني أو الأجهزة أو المعدات اللازمة لتأمين سلامة الطيران أو المتصلة بذلك.

المادة (72)

- يعاقب بالسجن المؤبد أو المؤقت كل من ارتكب عمداً إحدى الجرائم المنصوص عليها في المادة (55) أو اشترك في ارتكاب الجريمة أو شرع في ارتكابها.

المادة (73)

لا تخل أحكام هذا القانون بأية عقوبة أشد ينص عليها قانون آخر.

المادة (74)

تختص محاكم الدولة بالنظر في جميع الجرائم التي تقع بالمخالفة لأحكام هذا القانون أو القرارات والقواعد والأنظمة الصادرة تنفيذاً له، وذلك إذا ارتكبت في إقليم الدولة أو الفضاء الذي يعلوه أو في الطائرات الوطنية في أثناء وجودها فوق أعالي البحار أو الأماكن غير الخاضعة لسلطة أي دولة.

المادة (75)

- يجوز الحكم بمصادرة الطائرة في الحالات الآتية:
1. حمل علامات جنسية أو تسجيل غير صحيحة أو عدم حمل أي من هذه العلامات.
 2. قيام مالك أو مستثمر الطائرة بنقل أسلحة أو ذخائر بقصد التهريب أو ارتكاب جريمة تمس أمن الدولة.

يطلب من دار نشر معهد دبي القضائي

ص.ب: 28552، دبي - الإمارات العربية المتحدة

هاتف: +971 4 2833300 فاكس: +971 4 2827071

mail@dji.gov.ae www.dji.gov.ae

[f](#) [v](#) [i](#) [x](#) /dubaijudicial





قانون

الطيران المدني

لدولة الإمارات العربية المتحدة

نسعى في معهد دبي القضائي إلى تقديم تجربة معرفية رائدة لتنمية البحث العلمي ورفد المكتبة القانونية بإنتاج معرفي متميز، خدمةً للقانونيين والعدليين وبناءً لمنظومة تنافسية مبتكرة تعكس رؤية المعهد ورسالته باعتباره معهدًا قضائيًا رائدًا يدعم التميّز العدلي والتنافسية العالمية.



معهد دبي القضائي
DUBAI JUDICIAL INSTITUTE



إصدارات
دار نشر

ص.ب: 28552، دبي - الإمارات العربية المتحدة
هاتف: +971 4 2833300 فاكس: +971 4 2827071
mail@dji.gov.ae www.dji.gov.ae



/dubaijudicial