

المسؤولية المدنية لقائد الطائرة في مواجهة شركة الطيران

The Civil Liability of The Pilot Against Airfare

إعداد

علاء فواز فهد الغرير

إشراف

الأستاذ الدكتور محمد إبراهيم أبو الهيجاء

قُدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير

في القانون الخاص

قسم القانون الخاص

كلية الحقوق

جامعة الشرق الأوسط

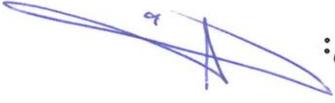
حزيران، 2023

تفويض

أنا علاء فواز فهد الغرير، أفوض جامعة الشرق الأوسط بتزويد نسخ من رسالتي ورقياً وإلكترونياً للمكتبات، أو المنظمات، أو الهيئات والمؤسسات المعنية بالأبحاث والدراسات العلمية عند طلبها.

الاسم: علاء فواز فهد الغرير.

التاريخ: 2023 / 06 / 11.

التوقيع: 

قرار لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة وعنوانها: " المسؤولية المدنية لقائد الطائرة في مواجهة شركة الطيران".

وأجيزت بتاريخ: 2023 / 6 / 11

للباحث: علاء فواز فهد الغرير

أعضاء لجنة المناقشة

التوقيع

مكان العمل

الصفة

الاسم

.....

جامعة الشرق الأوسط

مشرفاً

أ. د. محمد إبراهيم أبو الهيجاء

.....

جامعة الشرق الأوسط

عضوًا من داخل الجامعة ورئيسًا

أ. د. أنيس منصور المنصور

.....

جامعة الشرق الأوسط

عضوًا من داخل الجامعة

أ. د. تمارا يعقوب ناصر الدين

.....

جامعه الإسراء

عضوًا من خارج الجامعة

د. عبدالله حميد الغويري

شكر وتقدير

الحمد لله رب العالمين والشكر له على توفيقه وأفضاله ... وشكري لله الذي امتن عليّ وأن هداني لهذا الموضوع، ومن ثم أنعم عليّ بإتمام دراسته، وذلك بحوله وقوته كل صعابها.

ثم الشكر موصول لجامعة الشرق الأوسط، هذه المنارة التعليمية الشامخة، والتي أتاحت لنا فرصة تلقي العلم، وأضاءت لنا دروبه وفيها أناقش هذه الرسالة.

ثم شكري وتقديري لأستاذي الأستاذ الدكتور محمد أبو الهيجاء، إذ تفضل مشكوراً بالإشراف على هذه الرسالة، وعلى ما غمرني به من كرم أخلاقه أثناء البحث، وعلى توجيهاته وإرشاداته التي كان لها الأثر الأكبر في إتمام هذه الرسالة، فرفع الله قدره وأعلى منزلته، ونفع أمته به، فأهدى لي من وقته وجهده الكثير، ولم يبخل عليّ بالرأي والمشورة في تعامل راق، وبروح مفعمة بالود وحب الخير للناس، حتى خرجتُ هذا الرسالة بهذه الصورة.

ولا يفوتني أن أشكر الإخوة والزملاء الذين شاركوني، وأعانوني بالمراجع وتقديم كل المساعدات المطلوبة لإنجاز هذه الرسالة.

وأرفع شكري الخالص إلى الأساتذة الأفاضل، الذين تكرموا بقبول مناقشة هذه الرسالة، وتوجيهاتهم وبذلهم نفيس وقتهم في تقويم هذه الرسالة وتصويبها، وحتى يكتمل بكريم نصحهم وتوجيهاتهم واعتذر لمن قصر القلم عن ذكرهم.

الباحث: علاء الغرير

الإهداء

إلى كل من تغلغت في عروقه صباغة الأصالة، فانتشت نفسه بعزة الولاء للعربية، وكل من سرت في ثنايا طموحاته تدفقات النماء، فاهتزت وربت وأنبتت من كل زوج بهيج، فأينعت في دوحة روحه أزهار العطاء، شذبتها طهارة العقيدة وصفاءها.

وإلى كل المربين وأخص أول مربيين كريمين تلقيت على أيديهما مبادئ الصحة النفسية في عفوية التضحية وتقديم القيم، والثبات على النهج الصحيح مهما كان الثمن ...

إلى كل رُسل الحق وحاملي راية العدالة تحقيقاً لها وذوداً عنها.

أهدي هذا الجهد المتواضع

الباحث: علاء الغرير

فهرس المحتويات

الموضوع	الصفحة
العنوان.....	أ.....
تفويض.....	ب.....
قرار لجنة المناقشة.....	ج.....
شكر وتقدير.....	د.....
الإهداء.....	ه.....
فهرس المحتويات.....	و.....
الملخص باللغة العربية.....	ح.....
الملخص باللغة الإنجليزية.....	ط.....

الفصل الأول: خلفية الدراسة وأهميتها

أولاً: المقدمة.....	1.....
ثانياً: مشكلة الدراسة.....	2.....
ثالثاً: أسئلة الدراسة:.....	2.....
رابعاً: أهداف الدراسة.....	3.....
خامساً: أهمية الدراسة.....	3.....
سادساً: حدود الدراسة.....	3.....
سابعاً: مصطلحات الدراسة.....	4.....
ثامناً: منهج الدراسة.....	5.....
تاسعاً: الدراسات السابقة ذات الصلة.....	5.....

الفصل الثاني: ماهية الطائرة

المبحث الأول: مفهوم الطائرات.....	10.....
المطلب الأول: تعريف الطائرة.....	11.....
المطلب الثاني: أنواع الطائرات وخصائصها القانونية.....	15.....
المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للطائرة.....	22.....
المطلب الأول: جنسية الطائرة.....	22.....
المطلب الثاني: التصرفات القانونية التي ترد على الطائرة.....	25.....

الفصل الثالث: واجبات وصلاحيات قائد الطائرة وشركات الطيران

- المبحث الأول: مفهوم شركة الطيران وقائد الطائرة..... 29
- المطلب الأول: التعريف شركات الطيران وطاقم الطائرة..... 29
- المطلب الثاني: تعريف قائد الطائرة..... 32
- المبحث الثاني: واجبات وصلاحيات شركات الطيران وقائد الطائرة..... 35
- المطلب الأول: الالتزامات التي تترتب على شركات الطيران..... 35
- المطلب الثاني: صلاحيات قائد الطائرة وسلطاته..... 38

الفصل الرابع: أساس وأثر المسؤولية في مواجهة شركة الطيران

- المبحث الأول: الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية لقائد الطائرة..... 47
- المطلب الأول: طبيعة المسؤولية الناشئة بين قائد الطائرة وشركة الطيران..... 50
- المطلب الثاني: التعويض في المسؤولية المدنية الناشئة في مواجهة قائد الطائرة وشركات الطيران..... 56
- المبحث الثاني: دفع المسؤولية المدنية الناشئة بين قائد الطائرة وشركة الطيران..... 64
- المطلب الأول: دفع المسؤولية عن قائد الطائرة لخطأ المضرور وبنص القانون..... 65
- المطلب الثاني: دفع المسؤولية باتخاذ التدابير الضرورية وبسبب القوة القاهرة..... 68

الفصل الخامس: الخاتمة والنتائج والتوصيات

- أولاً: الخاتمة..... 74
- ثانياً: النتائج..... 74
- ثالثاً: التوصيات..... 75
- قائمة المراجع..... 76

المسؤولية المدنية لقائد الطائرة في مواجهة شركة الطيران

إعداد: علاء فواز فهد الغرير

إشراف: الأستاذ الدكتور محمد ابراهيم ابو الهيجاء

الملخص

إن قائد الطائرة يقع على عاتقه مسؤولية كبيرة، إذ يمثل أعلى سلطة على متن الطائرة أثناء الطيران، فيتربط عليه أن يقود طائرته وفق قواعد الجو والنطاق المسموح له الطيران فيه، كما يجب على قائد الطائرة أن ينفذ التزاماته اتجاه شركات الطيران، فتكمن مشكلة هذه الدراسة في تحديد نطاق مسؤولية قائد الطائرة المدنية في مواجهة شركات الطيران، وطرق دفع المسؤولية الناشئة في مواجهة قائد الطائرة، وأن أهمية هذه الدراسة تبرز في تحديد التزامات قائد الطائرة وصلاحياته وتحديد طبيعة المسؤولية الناشئة بين قائد الطائرة وشركة الطيران.

وتوصلت هذه الدراسة إلى جملة من النتائج والتوصيات ومن أبرز النتائج أن قائد الطائرة يعد أحد افراد الطاقم الذين يرتبطون بشركة الطيران بموجب عقد عمل، لذا فإن مسؤولية قائد الطائرة عن الإخلال بأحد التزاماته مسؤولية تعاقدية في مواجهة شركة الطيران، ومسؤولية تقصيرية تجاه الغير الذي كإخلال بأحد التزاماته قد ينتج عن خطأ تجاري وقد ينتج عن خطأ فني.

ومن أبرز التوصيات أن يبين المشرع الأردني وفق نص المادة (42/ج) الأحكام التفصيلية التي تنشأ عنها المسؤولية بين كل من مشغل الطائرة وقائد الطائرة وطاقم الطائرة، وأن يبين المشرع الأردني أحكام الاتفاقيات التي يستند إليها في قانون الطيران المدني الأردني.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية المدنية، قائد الطائرة، شركة الطيران، طاقم الطائرة، مشغل الطائرة.

The Civil Liability of The Pilot Against Airfare

Prepared by: Alaa Fawaz Fahad Al-Ghurair

Supervised by: Prof. Mohammad Ibrahim Abu Al-Hijaa

Abstract

The aircraft captain bears a great responsibility, as they represent the highest authority on board the aircraft during flight. It is incumbent upon them to pilot their aircraft in accordance with the rules of aviation and the permitted airspace. The aircraft captain is also obligated to fulfill their commitments towards the airline companies. The problem with this study lies in determining the scope of responsibility of the civil aircraft captain in dealing with airline companies, and the methods of assigning liability in relation to the captain. The importance of this study is highlighted in determining the obligations and powers of the aircraft captain, as well as defining the nature of the resulting responsibility between the captain and the airline company.

This study has reached a number of results and recommendations, and one of the prominent findings is that the aircraft captain is considered one of the crew members who are contractually bound to the airline company. Therefore, the captain's liability for breaching any of their obligations is contractual liability in relation to the Airline Company, as well as tort liability towards third parties. Breaching an obligation may result in a commercial error or a technical error.

One of the prominent recommendations is for the Jordanian legislator to clarify, according to the provisions of Article (42/J), the detailed provisions that establish the responsibility between the aircraft operator, the aircraft captain, and the crew. Additionally, it is recommended that the Jordanian legislator incorporate the provisions of the agreements relied upon in the Jordanian Civil Aviation Law.

Keywords: Civil Liability, Aircraft Captain, Airline Company, Flight Crew, Aircraft Operator.

الفصل الأول

خلفية الدراسة وأهميتها

أولاً: المقدمة

تعتبر الطائرة وسيلة من وسائل النقل التي تستوجب مجموعة من القواعد والقوانين الناظمة لما لها من أهمية بالغة في وقتنا الحاضر، وأن القانون الجوي يعتبر من القوانين المهمة على الصعيد الدولي مكتسبا هذه الأهمية نظرا لأحكامه التي تدور حول الطائرة ولأنه حديث النشأة وسريع التكوين هذا بالإضافة للأهمية الدولية التي يحظى بها الفضاء الجوي، لذلك سبقت الاتفاقيات الدولية التشريع الوطنية لتنظيم القانون الجوي لاسيما أن طبيعة الطائرة معده للمسافات الطويلة وتقطع أجواء دول عديدة لذلك فقد سبقت الاتفاقيات الدولية التشريع الوطنية.

فلا يتصور أن تترك الحرية للطائرات بالطيران والمرور بالأجواء أو الهبوط والإقلاع دون مراعاة قواعد آمنة تضعها الدول وهذه القواعد تصل حتى إلى تذاكر النقل مع توضيح للبيانات الواجب الاطلاع عليها من الراكب أو الشاحن نضيف أيضا شرط أهلية الطائرة وقائدها وقواعدها تحتاج لقوانين تضمن أمن الدول وحفاظا للأرواح والأموال.

وكون قائد الطائرة يتولى العديد من المهام بصفته هو المسؤول الأول عن تشغيل وسلامة الطائرة. كما عليه أن يحفظ النظام على متن الطائرة أثناء الطيران ويضاف إلى ذلك أنه يتعين على القائد أن يتخذ بعض الإجراءات أو يقوم ببعض الأعمال نيابة عن مستثمر الطائرة تتعلق بنشاط النقل الجوي وتخول القوانين الوطنية عادة سلطات واسعة لقائد الطائرة لكي يستطيع القيام بهذه المهام المختلفة وبما أن السلطة لا بد أن تقابلها المسؤولية فهناك بعض الاحكام الخاصة بمسؤولية قائد الطائرة.

وأن مسألة قائد الطائرة عن الأخطاء التي يرتكبها ومن يملك هذا الحق، واهميه دور القائد في تسيير الرحلات والى أي مدى يمكن الرجوع عليه في المسؤولية المدنية من شركة الطيران وتعد مسؤولية قائد الطائرة المدنية من أهم موضوعات القانون الجوي فتحدد هذه المسؤولية يعد حجر الأساس لهذا القانون.

من خلال ما أسلفنا ذكره فنتناول هذه الدراسة موضوع مسؤولية قائد الطائرة المدنية في حدود الإمكان في ضوء القوانين والتشريعات الوطنية التي تعرضت لصلاحيات ومسؤوليات قائد الطائرة المدنية.

ثانياً: مشكلة الدراسة

تكمن مشكلة هذه الدراسة في تحديد نطاق مسؤولية قائد الطائرة المدنية في مواجهة شركات الطيران، وطبيعة هذه المسؤولية الناشئة بين قائد الطائرة وشركات الطيران وطرق دفع المسؤولية الناشئة في مواجهة قائد الطائرة، وذلك في نطاق نص المادة (42) من قانون الطيران المدني الأردني لعام (2007).

ثالثاً: أسئلة الدراسة:

- من هو قائد الطائرة المدنية وما هي مسؤولياته في التشريع الأردني؟
- ماهي الطبيعة القانونية لمسؤولية قائد الطائرة المدنية؟
- ما هي صلاحيات قائد الطائرة المدنية وصلاحيات طاقمها؟
- ما هو اثر اخلال قائد الطائرة بالتزاماته؟
- هل يمكن دفع المسؤولية من قبل قائد الطائرة؟

رابعاً: أهداف الدراسة

تكاد تكون جميع الوظائف والمهام المنوطة بأي فرد في أي منظمة أو كيان قابلة للخطأ بنسب معينة من قبل القائمين عليها إلا أن مسؤولية قائد الطائرة تعتبر من المسؤوليات التي لا تقبل الخطأ أو احتمالية الوقوع فيه فهو يقود منظومة في الفضاء الجوي الذي يخصه ويقع تحت سيطرته فهو متخذ القرار وصاحب التواصل والاتصال والمسؤولة عن سلامة الطائرة والإنسان وأي خطأ منه قد يؤدي إلى كارثة ضحاياها أكيدة واحتمالية النجاة منها ضئيل، فتهدف هذه الدراسة إلى تحديد التزامات وصلاحيات قائد الطائرة، كما تهدف إلى تحديد طبيعة المسؤولية المدنية الناشئة بين قائد الطائرة وشركة الطيران.

خامساً: أهمية الدراسة

تبرز أهمية الدراسة في أنها تبحث في أحد أهم مواضيع قانون النقل الجوي وهي مسؤولية قائد الطائرة المدنية لوجود حركات الطائرات المستمرة و كل طائرة لا بد ان يوجد بها كابتن (قائد) لها حيث تقع على عاتق قائد الطائرة مسؤولية كبيرة موجب لبحثها وتمحيصها من خلال تسليط الضوء على أهم الوظائف المناطة بقائد الطائرة وفي ضوء ذلك سوف نقوم من خلال هذه الدراسة بتقديم مفهوم واضح لقائد الطائرة وتوضيح نطاق وأبعاد المسؤولية المناطة به وفق الاتفاقيات والتشريعات الدولية وكذلك التفريق ما بين مسؤولية قائد الطائرة ومساعدته والطاقم الذي يعمل معه.

سادساً: حدود الدراسة

الحدود الزمانية: إجراء دراسة حول مسؤولية قائد الطائرة المدنية التشريع الأردني والاتفاقيات الدولية.

الحدود المكانية: تقتصر الحدود المكانية لهذه الدراسة حول مسؤولية قائد الطائرة المدنية في التشريع الأردني والاتفاقيات الدولية من خلال التشريعات الأردنية (قانون الطيران المدني لعام 2007) والاتفاقيات الدولية والقانون المدني الأردني عن طريق بيانها وتحليلها والاستفادة منها بالقدر المناسب لإجراء هذه الدراسة وإثراءها.

الحدود الموضوعية: تقتصر حدود الدراسة على استحداث دراسة موضوعية في ظل الاتفاقيات الدولية على الصعيدين الوطني في المملكة الأردنية الهاشمية وعلى صعيد الاتفاقيات الدولية والمتمثلة في مجموعة من الاتفاقيات أهمها اتفاقية وارسو (الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي المعدلة ببروتوكول لاهاي 1929، 1955) واتفاقية مونتريال (توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي في 28 مايو 1999)، وكذلك اتفاقية شيكاغو (للطيران المدني الدولي وتعديلاتها 1944).

سابعاً: مصطلحات الدراسة

القانون الجوي: "مجموعة القواعد التي تحكم العلاقات القانونية التي تتولد عن استخدام البيئة الجوية فهنا لا يقتصر نطاق ومضمون القانون الجوي على المسائل المتعلقة باستعمال الطائرة بل يتعداها ليشمل الاتصالات السلكية واللاسلكية، الرادار، الإذاعات، أبحاث الفضاء...".⁽¹⁾

الطائرة: عرفت الطائرة بأنها: "كل آلة تستطيع أن تستمد نقائها من الجو من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء الناتجة من سطح الأرض"⁽²⁾.

(1) القليوبي، سميحة (1989). القانون الجوي، دار النهضة العربية القاهرة، ص56.

(2) بهجي، ايناس محمد (2013). القانون الجوي الدولي، ط1، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ص88.

قائد الطائرة: هو صاحب المسؤولية عن تشغيل الطائرة وسلامتها أثناء الطيران بينما عضو هيئة القيادة هو عضو من ضمن طاقم طائرة وبحوزته إجازة سارية المفعول أو مكلف بواجبات أساسية لتشغيل الطائرة أثناء فترة الطيران. (1)

المسؤولية المدنية: عرفها الدكتور المنصوري، عزالدين بأنها: تعويض الضرر الناجم عن الإخلال مقرر في ذمة المسؤول، وقد يكون هذا الالتزام عقدا يربطه بالمضروور فتكون مسؤوليته عقدية يحكمها ويحدد مداها العقد من جهة والقواعد الخاصة بالمسؤولية من جهة أخرى.

ثامناً: منهج الدراسة

سيتم اتباع المنهج الوصفي والمنهج التحليلي من خلال استعراض النصوص والاتفاقيات وتحليلها للوقوف على حل مشكلة هذه الدراسة.

تاسعاً: الدراسات السابقة ذات الصلة

دراسة (أبو شاور، محمود 2013) بعنوان: " حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية"

هدفت هذه الدراسة إلى بيان أنواع وطبيعة حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999 التشريع الأردني وأحكام محكمة التمييز الأردنية وكذلك معرفة حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي وأساسها القانوني ودعوى المسؤولية، التي عدل في ضوءها قانون الطيران المدني الأردني بموجب القانون رقم (41) لسنة 2007 بما يتناسب مع هذه المستجدات بحيث يكون مكملاً لاتفاقية مونتريال جنباً إلى جنب مع التشريعات الأردنية الأخرى حيث لم تعد حالات الإعفاء

(1) العريني، محمد، ودويدار، هاني (1995). قانون الطيران التجاري، في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، ص76.

من المسؤولية الواردة في الاتفاقية هي الوحيدة لنفي مسؤولية الناقل الجوي وإنما يكون إلى جانب ذلك حالات أخرى كاتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الخطي، خطأ المتضرر، فعل الغير، بالإضافة إلى الدفوع الشكلية الواردة في التشريع الأردني.

وتتميز دراستنا هذه عن الدراسة السابقة بنها تناولت مسؤولية قائد الطائرة المدنية وتبين مفهوم قائد الطائرة وشركات الطيران وصلاحيه كل منهم، والمسؤولية المدنية بين شركات الطيران وقائد الطائرة والاثار المترتبة على هذه المسؤولية.

دراسة (فوري، مصطفى (2021)) بعنوان: " الحد الفاصل للإجراءات المستخدمة من طاقم الطائرة تجاه الأشخاص المشاغبين على متنها وفقاً لمدونة الطيران المدني والاتفاقيات الدولية"

هدفت الدراسة إلى التعرف على القواعد والمبادئ المنصوص عليها في المعاهدات والاتفاقيات التي وقع عليها المغرب لاسيما المعاهدة المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة بشيكاغو في 7 دجنبر 1944 والاتفاق الأورومتوسطي المتعلق بالخدمات الجوية الموقع في 12 دجنبر 2006 ببروكسيل بين المجموعة الأوروبية والدول الأعضاء من جهة وبين المغرب من جهة أخرى والجهود التي بذلها المشرع المغربي في وضع النصوص القانونية في مدونة الطيران المدني ومواد التشريع والتي تكفل حماية الطائرة ومن فيها لتأمين سلامة الطائرة وركابها، وبرزت الدراسة سلطات قائد الطائرة والتدابير التي يمكنه اتخاذها في مواجهة الوقائع التي تحدث على متن الطائرة والقوانين الواجب تطبيقها على الوقائع التي تقع على متن الطائرة والقوانين الواجب تطبيقها على الجرائم التي تقع على متن الطائرة في مدونة الطيران المدني.

وتتميز هذه الدراسة عن الدراسة السابقة أنها تناولت مسؤولية قائد الطائرة في مواجهة شركات الطيران وبيان الآثار المترتبة على هذه المسؤولية، وطرق دفع قائد الطائرة المسؤولية الناشئة في مواجهته.

دراسة (عبد الله، هوزان 2017)، بعنوان: " المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن سلامة الركاب - دراسة مقارنة"

هدفت الدراسة إلى توضيح مسؤولية الناقل الجوي عن سلامة الركاب حيث تعتبر مسؤولية الناقل الجوي من أهم موضوعات النقل الجوي الأمر الذي استدعى المشرعون بسن القوانين الناظمة لمسؤولية الناقل الجوي وتحديد هذه المسؤولية في القوانين الداخلية، وكذلك استدعى الأمر من المجتمع الدولي اللجوء إلى تنظيم هذه المسؤولية وتحديدتها على المستوى الدولي منذ بداية ظهور النقل الجوي وذلك عن طريق عقد الاتفاقيات الدولية بداية من اتفاقية وارسو 1929 التي حددت مسؤولية الناقل الجوي الدولي في مواجهة المتضررين بحدود قصوى معينة سواء في نقل الركاب أو الأشياء.

تتميز هذه الدراسة عن الدراسة السابقة أنها تحدد مفهوم شركات الطيران وقائد الطائرة والمسؤولية المدنية لقائد الطائرة، كما تبين صلاحيات قائد الطائرة والمسؤولية المدنية التي تنشأ في مواجهة قائد الطائرة في حاله خلال بواجباته وصلاحياته.

دراسة (عمار، عبد العزيز حسين (2022)) بعنوان: " مسؤولية قائد الطائرة المدنية والجنائية"

هدفت الدراسة إلى التعريف بالقانون الجوي وخصائصه وكذلك التعريف بمسؤولية قائد الطائرة ومسؤولية الناقل الجوي والقانون واجب التطبيق على جرائم الطائرة، واستخدم الباحث لتحقيق أهداف دراسته المنهج الوصفي والمنهج التحليلي وتوصل الباحث إلى أن هناك آراء متباينة في تحديد مدلوليه

الناقل الجوي ومسؤولية قائد الطائرة المدنية واتفق الباحث مع اتفاقية شيكاغو لعام 1944 في تعريفها

للناقل الجوي وفي تقديم الاتفاقية للقواعد والقوانين الأمرة المتعلقة بمسؤولية قائد الطائرة المدنية.

وتتميز هذه الدراسة عن الدراسات السابقة بأنها تتناول مسؤولية قائد الطائرة وصلاحياته في ظل

قانون الطيران المدني الأردني وتعديلاته والنصوص الناظمة لهذه المسؤولية، وتتناول آثار هذه

المسؤولية وطرق دفع قائد الطائرة للمسؤولية الناشئة في مواجهته.

الفصل الثاني

ماهية الطائرة

أن من متطلبات العصر الذي نشهده الانفتاح على العالم وتواصل الدول مع بعضها البعض وتبادل المصالح فيما بينها، إلا أن لكل دولة حدود جغرافية وسياسية تحرص كل دولة على حمايتها كونها تشكل رمز سيادتها واستقلالها، وأن أول المحاولات للطيران قد كانت في القرن التاسع عشر، فأصبحت تتطلب تنظيم ووضع تشريعات من قبل الدولة لضبط وتنظيم قواعد الطيران بما يضمن الأمن والسلامة للدولة وللأشخاص ووسائل النقل.

لا شك أن ظهور الطائرات أصبح له أهمية كبيرة في مجال شركات الطيران ونقل الركاب والبضائع، الأمر الذي دفع الدول إلى تحقيق الحماية القصوة لحماية السلامة للمطارات والطائرات في المجال الجوي وعلى سطح الأرض، وأصبحت شركات الطيران تواكب هذا التطور الهائل من الحرص على تزويد الطائرات والمطارات بأجهزة اتصالات وملاحة ورادارات وغيرها من الاجهزة لتحقيق أعلى مستوى أكبر في الحفاظ على سلامة الطائرة وركابها وطاقمها.

إن الطائرات لها دوراً فعالاً ورئيسياً في نظام الملاحة الجوي والنقل الجوي دولياً وداخلياً، مما جعل الطائرات تشكل مصدر مهم من مصادر الاقتصاد لدى الدول، ولذلك أن الدول مع ظهور صناعة الطائرات أخذت بإصدار القوانين الداخلية وعلى المستوى الدولي أخذت باتفاقيات دولية لتنظيم قواعد الطيران لتقليل من خطورتها، من أبر هذه الاتفاقيات اتفاقية شيكاغو (1994)، نتناول

هذا الفصل من خلال مبحثين:

المبحث الأول: مفهوم الطائرات.

المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للطائرة.

المبحث الأول مفهوم الطائرات

يعتبر الطيران مرفقاً حيوياً لا سيما في القطاع السياحي والتجاري الأمر الذي أدى إلى تطور هائل ومستمر في مجال الملاحة الجوية، ومنها طائرات ملاحية وطائرات نفاثة ومنها ما هو مخصص للنقل البضائع والأشخاص وأخرى عسكرية، وأصبح التنقل بواسطة الطائرات أمر مريح للأشخاص وأصحاب التجارة فهي توفر الوقت والجهد وتقلل من تكاليف التنقل.

والجدير بالذكر أن مجال الملاحة الجوية يتعرض لعدد من المخاطر من مناخ جوي وتهديدات قد تواجه شركات الطيران وسلامة طائرة وحوادث قد تتعرض لها، فنتناول هذا المبحث من خلال
مطلبين:

المطلب الأول: تعريف الطائرة.

المطلب الثاني: أنواع الطائرات وخصائصها.

المطلب الأول تعريف الطائرة

عرفت الطائرة في اللغة بأنها "مركب آلي مجنح على هيئة الطائر يسبح في الجو بقوة البنزين الخالص، ويستعمل في النقل والحرب" (1)، عرف أرسطو الفيلسوف في العصر اليوناني القديم الطيران بأنه هو السباحة في الهواء (2)، رغم أن التعريف قديم وبسيط إلا أنه من الملاحظ أنه قريب من الحقيقة.

أول تعريف لطائرة ورد في اتفاقية باريس المتعلقة بتنظيم أحكام الملاحة في المجال الجوي لسنة (1919)، وذلك تفادياً لحدوث أي نزاع حول مفهومها بحكم الطبيعة الدولية للطائرة حيث عرفت الطائرة وفق هذه الاتفاقية بأنها " كل آلة تستطيع أن تبقى في الفضاء بفعل ردود فعل الهواء" (3)، وهو التعريف ذاته الذي تبنته اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لسنة 1944 (4).

وتجدر الإشارة إلى أن التعريف السابق للطائرة قد حدد المعالم العامة للطائرة حيث حدد عناصرها بأنها الآلة ودور رد فعل الهواء عليها، إذ أن هذا التعريف عام لم يقتصر على الطائرات فقط بل أنه يشمل كل ما يخلق في الجو، فيشمل البالون والصاروخ والمنطاد، ويذهب رأي من الفقه بالقول أن المناطيد والبالون والصواريخ ليست من الطائرات ويأخذون في اعتبارهم أنها ليس لها الدور الدولي

(1) المعجم الوسيط، مؤسسة الرسالة، بيروت، ص580.

(2) رضوان، أبوزيد (1983). قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، ص3.

(3) نقلاً عن موسى، طالب حسن (2013). القانون الجوي الدولي، ط4، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص279.

(4) اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي وتعديلاته لسنة 1944، الصادرة بتاريخ 1944/12/7، والموقع عليها في شيكاغو بتاريخ 1977/12/7، دخلت حيز النفاذ في 1947/4/4، منشورات موقع قسطاس.

الذي تمثله الطائرات وأنها لا تعود بالنفع الاقتصادي على الدول⁽¹⁾، وأن الباحث يرى أنه لا يمكن الأخذ بما أخذ به هذا الرأي حيث اعتبر أنها ليست الطائرات، لأسباب منها أنها لا تعود بالنفع الاقتصادي على الدولة ولا تمثل الدور الدولي الذي تمثله الطائرة أو أنها تختلف من حيث طبيعة استخدامها وطبيعتها القانونية، فمن وجهة نظر الباحث لا يمكن الأخذ بعين الاعتبار ما تحققه هذه الطائرات من منفعة مادية أو دور دولي لها فنحن هنا نبحث عن الجانب القانوني في تعريف الطائرات ولا نبحث في الجدوى الاقتصادية.

عرفت الطائرة لأول مرة في التشريع الأردني في قانون الطيران المدني لسنة 1953، حيث ورد في نص المادة (2) منه تعريف المركبة الهوائية بأنها "السفينة الجوية التي تستعمل غاز أخف من الهواء كواسطة لإبقائها في الجو ولها وسائل لدفعها وضبط اتجاهها"⁽²⁾، وحيث نجد في هذا التعريف عدم وضوح المشرّع في تعريفه للطائرة وأنه قام بالخلط بين السفينة وطائرة ويشوب هذا التعريف عدم الوضوح.

وعرفت الطائرة في المادة الثانية من قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة (2007)، بأنها "أي آلة تستمد بقائها في الجو بفعل ردود الهواء، وغير ردود الهواء المنعكسة على سطح الأرض، وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المناطيد والبالونات والطائرات العامودية والشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة"⁽³⁾، ويجد الباحث أن المشرّع قد تلافى الغموض في تعريف الطائرة

(1) القليوبي، سميحة (1989). القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ص25.

(2) قانون الطيران المدني وتعديلاته رقم (55) لسنة (1953) المنشور على صفحة 586 من عدد الجريدة الرسمية رقم (1135) تاريخ 1953/3/1(ملغي).

(3) قانون الطيران المدني رقم (41) لسنة 2007، صادر في الجريدة الرسمية رقم (4828)، على الصفحة رقم (3735) بتاريخ (2007/5/31).

في قانون الطيران المدني لسنة 1953 الذي سبق لنا ذكره فقد كان أكثر وضوحاً وأزال الغموض، ونجد أن المشرع لم يقيد أنواع هذه الطائرات فقد ذكر جميع المركبات الهوائية وأن المشرع قد كان موفق في ذلك لما نشهده من تطور في مجال صناعة الطائرات فظهرت في الآونة الأخيرة طائرات بدون طيار ألا انها طائرة، وهي في حالة تطور مستمر (1).

وتجدر بنا الإشارة إلى تعريف الفقه للطائرة ونظرا كون الطائرة تشكل أداة في الملاحة الجوية وهي سريعة التطور فإنه من الصعب مواكبة تعريف بسبب ما تشهده الطائرة من تطور سريع (2)، حيث اختلف كل منهم في مفهوم الطائرة، فمنهم من أتفق مع ما ورد من تعريف في اتفاقية شيكاغو، وقد حاول البعض أن يأتي بتعريف آخر حيث عرفوها بأنها "كل اختراع موجود أو يتم الكشف عنه، ويكون مهياً للارتفاع والتحليق في الفضاء" (3).

كما ذهب رأي آخر من الفقه إلى تضيق في مفهوم الطائرة فعرفها بأنها "الأجهزة التي تستطيع نقل الأشخاص والأموال عبر الجو" (4) إذ نجد أن التعريف هذا قد حصر استخدامات الطائرة ولم يحدد مفهومها.

وعرف القانون الجوي أنه "مجموعة القواعد والاحكام التي تحكم العلاقة القانونية التي تقوم على استعمال الجو، أو أنه مجموعة القواعد القانونية التي تتعلق بنشاط الإنسان في الجو" (5).

(1) ياملكي، أكرم، مرجع سابق، ص5.

(2) العريني، محمد فريد ومحمدين، جلال وفاء (1998). القانون الجوي الملاحة الجوية والنقل الداخلي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ص106.

(3) زاهر، فاروق أحمد (1985). تحديد مسؤولية الناقل الدولي، دار النهضة، القاهرة، ص189.

(4) القليوبي، سميحة، مرجع سابق، ص26.

(5) ياملكي، أكرم (1998). القانون الجوي -دراسة مقارنة-، دار الثقافة، عمان ص5.

وأن البعض لا يتفق على استخدام القانون الجوي كتسمية لقانون الطيران وذلك لما تحمله من توسيع في نطاق هذا القانون وحدوده، فهو يتسع في نطاقه ليشتمل على مواضيع مختلفة كقيادة الفضاء واستغلاله لغايات مختلفة من اتصالات وبث اذاعي وتلفزيوني، حيث يجدون أن تسميته بقانون الطيران حتى يكون أكثر تحديداً⁽¹⁾، ويتفق الباحث مع هذا الرأي لما فيه من تحديد وفصل بين القانون الجوي وقانون الطيران، رغم عدم اتفاه مع هذا الرأي الذي استند إلى التداخل بين طبقات الغلاف الجوي والفضاء الخارجي فكل منهما منفصل عن الآخر.

ويرى الباحث أن مما تقدم ذكره من تعريف للطائرة من اتفاقيات ووفق القانون والفقهاء توصل ألا أنه من الصعب حصر الطائرات في مفهوم محدد ومفصل لها فهي سريعة التطور، ولكن يمكننا الأخذ بتعريف حسبما ورد في نص المادة (2) من قانون الطيران الأردني فهو الأكثر مناسبة من حيث إمكانية مواكبة التطورات الصناعية التي قد تشهد الطائرات.

(1) العريني، محمد فريد (2002). القانون الجوي، دار الجامعة الجديد، ص3.

المطلب الثاني أنواع الطائرات وخصائصها القانونية

تختلف الطائرات من حيث حاجة الإنسان لاستخدامها كما أنها تختلف من الناحية التقنية ومن حيث قيادتها وجنسياتها والمهام التي تؤديها، وأن لطائرة خصائص تتميز بها وهذا ما سنتناوله من حيث أنواع هذه الطائرة وخصائصها.

الفرع الأول: أنواع الطائرات

للطائرات أنواع كثيرة ومتعددة، وأن لكل نوع منها استخدام ومواصفات خاصة تختلف عن الأخرى ونتطرق إلى عدد من هذه الطائرات:

أولاً: الطائرة من الناحية التقنية

تصنف الطائرة من هذه الناحية إلى طائرات أخف من الهواء وأخرى أثقل من الهواء أي من ناحية حجم الكثافة، فأن الطائرات أخف من الهواء وتعرف بالأيروستات، تقسم إلى قسمين بدون قوة دافعة أو محرك مثل البالونات، أو تكون ذات قوة دافعة خاصة بها أو ذات محرك. (1)

أما الطائرات التي تكون أثقل من الهواء وتعرف بالأيرودوين، كما تقسم إلى طائرات مروحية وطائرات نفاثة وأخرى طائرات شراعية دون محرك. (2)

(1) الأسيوطي، ثروت (1966). مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 17.

(2) رضوان، أبو زيد (1994). القانون الجوي (قانون الطيران المدني)، دار الفكر العربي، بيروت، ص 99.

ونجد أن طائرات الأيردوين ذات قيمة مادية عالية جداً، حيث من الصعب استخدامها في مجال الملاحة الجوية من نقل ركاب وبضائع وأنها ذات طبيعة تقنية مختلفة عن طائرات الأيروستات، التي تعد أبسط تقنياً وتكلفة مادية منها.

ثانياً: الطائرات من حيث إقلاعها وهبوطها

فتختلف الطائرات من حيث مكان الإقلاع والهبوط فنقل الطائرات من الأرض وطائرات برمائية وطائرات بحرية فتختلف بإقلاعها وهبوطها من حيث الغاية من استخدامها (1).

ثالثاً: الطائرات من حيث قائدتها

أن الطائرات تقسم من حيث قائدتها إلى طائرات بيطار وطائرات بدون طيار (2)، أن ما يتناوله الباحث في هذا الدراسة الطائرات بيطار وهي من أبرز أنواع الطائرات فأن ظهور الطائرات بدون طيار نتيجة الثورة الصناعية التي شهدها قطاع الطائرات، وتعرف الطائرة بدون طيار بأنها "طائرة توجه عن بعد أو بواسطة برمجة مسبقة لطريق تسلكه لمسافات بعيدة ويتم التحكم بها إلكترونياً" (3).

وأن هذه الطائرات غالباً ما تستخدم في العملية العسكرية من استطلاع وقد تكون محملة بصواريخ أو معدات عسكرية، فأن هذه الطائرات تتميز بأنها يمكنها التسلل عبر الحدود من دولة إلى أخرى دون كشفها من قبل الدولة الأخرى، وقد جاء في نص المادة (8) من اتفاقية شيكاغو لسنة (1944)، أنه لا يمكن لهذه الطائرة التحليق بفضاء أي دولة أخرى إلا بوجود ترخيص من تلك الدولة (4).

(1) خالد، عدلي (2000). أحكام مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف للنشر، اسكندرية، ص57.

(2) موسى، طالب حسين، مرجع سابق، ص33.

(3) طائرات بدون طيار أنظر <https://ar.wikipedia.org/wiki/> تاريخ الدخول 2023/3/4.

(4) أنظر نص المادة الثامنة من اتفاقية شيكاغو لسنة (1944)، المشار إليها سابقاً.

وأن ما نحتاجه في دراستنا هذه هي الطائرات بطيار وما يترتب على قائد هذه الطائرة من مسؤولية في مواجهة شركات الطيران، ورغم وجود طائرات مسيرة دون طيار تستخدم من قبل شركات في مجالات اقتصادية مختلفة.

رابعاً: طائرات من حيث المهام التي تقوم بها

أن الطائرات قد تستخدم لنقل المسافرين ونقل البضائع من دولة لأخرى، وطائرات أخرى حربية مختلفة الأشكال والاحجام، وهناك طائرات تدريبية تستخدم في مجال تدريب الطيارين، وطائرات شحن لنقل البضائع والمعدات، وطائرات استطلاع وطائرات تزويد وقود لطائرات، ومنها ما يستخدم في مجالات البحثية المختلفة، ورصد الحالة الجوية والمجالات الزراعية.

وتجدر بنا الإشارة أن اتفاقية شيكاغو لسنة (1944) في المادة (3) الفقرة (ا) منها ذهبت إلى تقسيم الطائرات من حيث مهامها إلى طائرات مدنية وطائرات عائدة للدولة أنه حيث نصت على أنه "تطبق هذه المعاهدة على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة"⁽¹⁾.

وأن المشرع الأردني ذهب في نص المادة (3) الفقرة (ب) من قانون الطيران المدني الأردني إلى ما ذهبت إليه اتفاقية شيكاغو من حيث التقسيم إذ ورد نص المادة على أنه "تسري أحكام هذه القانون على شؤون الطيران المدني والملاحة الجوية في المملكة بما في ذلك المطارات والطائرات والملاحة الجوية ومرافق الطيران، ولا تسري أحكام هذا القانون على طائرات الدولة إلا بمقتضى اتفاق خاص بين الهيئة والجهة المختصة"⁽²⁾.

(1) انظر المادة (3) من اتفاقية شيكاغو (1944)، مشار إليها سابقاً.

(2) انظر المادة (3) من قانون الطيران المدني الاردني، مشار إليه سابقاً.

يرى الباحث أن المشرّع لم يكن واضح في استخدام طائرات الدولة فقد تمتلك الدولة طائرات وتعمل على تشغيلها في القطاع الخاص وكان أولى بالمشرّع أن يكون أوضح في تحديد طائرات الدولة المستخدمة في خدمة المرافق العامة.

الفرع الثاني: الخصائص القانونية للطائرة

أن الطائرة تتميز بخصائص قانونية فريدة يرد بعضها على أنها أداة للنقل والملاحة الجوية، وخصائص أخرى ترد على القانون المنظم لها من أنه قانون غير ثابت وأنه قانون ذو طابع دولي، وأنها ذو قانون ذاتي خاص بها لا ينطبق على غيرها، فنتناول هذه الخصائص على النحو التالي:

أولاً: قانون الطيران ذاتي:

أن الطائرة تتمتع باستقلالية ذات طبيعة خاصة وتميزها طبيعتها عن غيرها من وسائل النقل والمركبات، فهي تسير في طبقات الجو وأن غالبية الفقهاء يسلم بطابع الذي يميز الطائرات عن غيرها، وبالتالي فإن هذه الطائرات بحاجة إلى أحكام قانون منظمة لها وفق قواعد خاصة تلائم ظروفها⁽¹⁾، وأن كان للمركبات ووسائل النقل قواعد قانونية وأنظمة تحميها، ولاكن الطبيعة التقنية وسرعة التطور يجعل لها قانون ذاتي خاص بها يحكمها.

ويجد الباحث رغم ذاتية قانون الطائرة الا أنه يتبع القواعد والأحكام العامة في القانون المدني والقانون التجاري وأصول المحاكمات المدنية والقانون الدولي الخاص والدولي، فإن هذه القواعد مكتملة لبعضها البعض.

(1) محيو، حسن (1983). محاضرات في قانون الطيران، دار المستشار، بيروت، ص10.

ثانياً: قانون الطيران ذو طابع دولي:

أن الطائرات لا تقتصر على النقل داخل الدولة بل يمتد من دولة إلى أخرى وقد يكون إلى دول متعددة في الرحلة الواحدة مما أعطى هذه الطائرات طابع توالي فهي تعمل على نقل الأشخاص والبضائع عبر الدول من دولة إلى أخرى ومن إقليم إلى آخر ومن قارة إلى قارة أخرى، فهي تتميز بسرعة فائقة ووقت قياسي، وهذا منحها الصبغة الدولية. (1)

والجدير بالذكر أن ذلك أدى إلى إنشاء التزامات وروابط قانونية بين الدول، وأن هذه الروابط القانونية دعت الدول إلى ايجاد قواعد منظمة اليها بموجب اتفاقيات تنظم العلاقة الدولية في مجالات الغلاف الجوي، ومن الاتفاقيات التي نظمت هذه العلاقات كان أولها اتفاقية باريس الخاصة في الملاحة الجوية لسنة (1919)، ومن ثم اتفاقية شيكاغو لسنة (1944) الخاصة بالطيران المدني، إذ اهتمت هذه الاتفاقية بتنظيم العلاقة بين مستخدمي الطائرات والمستثمرين والمستفيدين منها وتنظيم تصرفات هذه الطائرة.

ثالثاً: قانون الطيران غير ثابت

أن قانون الطيران حديث العهد وليد للتطور الذي بدأه فكر الإنسان في الطيران، فأن الإنسان قد حلم من أزمان ساحقة بركوب الفضاء وأن أول محاولة ترجع إلى كل من ابي القاسم العباسي بن

(1) أبو عطية، السيد (2016). شرح القانون الجوي السعودي المعاصر - دراسة تحليلية مقارنة، دار الفكر الجامعي، ص17.

فرناس وابي نصر اسماعيل في القرن الثالث والرابع، واستمرت هذه المحاولات حتى تحقق حلم الإنسان في القرن التاسع عشر ميلادي بنجاح صناعة الطائرات والتحليق في الفضاء. (1)

أن التطور الهائل الذي يشهده قطاع صناعة الطائرات في مجال الملاحة الجوية جعل القانون الذي ينظمها سريع التطور وأنه قانون غير ثابت، فتطور هذه الطائرات من منطاد إلى طائرات شراعية إلى طائرات مروحية ونفاثة وطائرات حربية ومدنية وطائرات تعمل عن بعد بدون طياران (2)، فيرى الباحث أن هذه الثورة كبيرة تحتاج تطور سريع في النصوص القانونية ليستطيع مواكبة تطور في مجال الطيران.

رابعاً: الطائرة أداة نقل وملاحة

أن العناصر التي تقوم عليها الملاحة الجوية الأداة وهي الطائرة، ومجالها الفضاء الجوي، ومن المرافق التي تستخدم في الملاحة الجوية المطارات على اختلافها (3)، فأن الملاحة الجوية لا تتحقق إلا بوجود أدواتها الطائرة لنقل الأشخاص وممارسة مهامها ووجود المرافق المهية لذلك.

مما لا شك فيه أن الطائرات في عصرنا الحاضر أصبحت ذات أهمية كبيرة في حياة الإنسان لا يمكن الاستغناء عنها فهي توفر على الإنسان الوقت والجهد والتكاليف المادية من حيث تنقلهم وحتى تأمين حاجاتهم الأساسية فقد عمل الطيران على تقصير الساعة الزمانية فمن كان يريد السفر من مدينة إلى أخرى كان يستغرق أيام، أصبح ينتقل عبر الفضاء الجوي بواسطة الطائرة ببضع

(1) خالد، عدلي (1996). عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ص11.

(2) العريبي محمد فريد، مرجع سابق، ص15.

(3) الطائي، عبد المجيد إبراهيم (2017). عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية- دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ص19.

ساعات لابل دقائق وهي توفر كافة سبل الراحة وتتمتع الطائرات بأنها أكثر أمن وسلامة ولأقل بين وسائل النقل في نسب الحوادث.

فإن الطائرات أصبحت تمثل أهم صورة من صورة استخدام الإنسان لطبقات الجو، وذلك في مجالات متعددة كالتجارة والزراعة ومجال البحوث العلمية. (1)

ويرى الباحث مما تناولنا في هذا المبحث من تعريف للطيران وفق الاتفاقيات الدولية والتشريع الأردني وما تطرقنا له من أنواع للطائرات وخصائص تتميز بها الطائرات، يتوصل الباحث أن الطائرات في تطور سريع وهائل يصعب تحديده في تعريف محدد أو حصر أنواعه أو حتى خصائصه فهي كما ذكرنا سابقاً، أن قانون الطيران هو قانون سريع وغير ثابت وذلك لنتيجة التطور الهائل في قطاع صناعة الطائرات، ويرى البحث أن لهذه الطائرات لها جدوى اقتصادية تعود بها على الدولة وإن لم تكن تمتلك الطائرات.

(1) دويدار، هاني محمد (1994). قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديد، الاسكندرية، ص5.

المبحث الثاني الطبيعة القانونية للطائرة

الطائرات في الجو تخضع لجملة من القواعد التي تنظم استخدام البيئة الجوية ويسمى بالقانون الجوي، أذ يضم هذا القانون القواعد المنظمة للملاحة الجوية ولجميع المسائل المتعلقة بالملاحة واستعمال الطائرات والمسائل المتعلقة بالملكية والالتزامات والضمانات والتأمين الجوي، ولتحديد الطبيعة القانونية للطائرة نتناول هذا المبحث من خلال مطلبين:

المطلب الأول: جنسية الطائرة.

المطلب الثاني: التصرفات القانونية التي ترد على الطائرة.

المطلب الأول جنسية الطائرة

تعرف الجنسية في الفقه بأنها "الرابطة القانونية بين الشخص وبين الدولة التابع لها" (1)، وأن الجنسية تمنح للشخص الطبيعي، وأنها تمنح للشخص المعنوي.

ونجد أن البعض أنكر الفكرة التي تدعو إلى اكتساب الطائرة للجنسية، متمسكين في رأيهم أن الطائرة عبارة عن جماد فكيف يكون لها ولاء وتبعية للدولة، وأن تبعيتها وولائها ما هو إلا لمالك الطائرة. (2)

(1) محيو حسن، مرجع سابق، ص50.

(2) العنبيكي، مجيد (1984). قانون النقل العراقي، دار الطليعة، بغداد، ص90.

والرأي الغالب يأخذ بفكرة منح الطائرة الجنسية وذلك قياساً على منح السفينة جنسية، فيأخذ البعض بأنها الوسيلة الفنية التي يمكن من خلالها أحكام السيطرة والرقابة على الطائرة بتبعيتها للدولة التي تحمل جنسيتها. (1)

واستند البعض في تأييد فكرة جنسية الطائرة بحيث أن سلامة الطائرة تقتضي اتباع قواعد منظمة معينة في مجال الملاحة الجوية وتوفير شروط معينة لصلاحية الطائرة للملاحة، وأن الطائرة أثناء طيرانها تتواجد كثير في فضاء غير خاضع لسيادة أي دولة فلا بد من وجود دولة تخضع لها هذه الطائرة، وأن الطائرة تمثل ثروة اقتصادية قومية (2)، ومنطلقاً من ذلك أخذ هذا الجانب بوجود منح الجنسية للطائرة، ويذهب الباحث مع هذا الرأي الذي يأخذ بوجود منح جنسية للطائرة.

واعترفت بجنسية الطائرة اتفاقية باريس كما اعترفت بجنسية الطائرة اتفاقية شيكاغو الخاصة بالطيران المدني الدولي لسنة (1944) حيث نصت المادة السبع عشر منها على "تحمل الطائرات جنسية الدولة التي سجلت في سجلاتها"، ونصت المادة التاسع عشر من هذه الاتفاقية على أنه "إن تسجيل أو نقل تسجيل الطائرة الذي يتم في أي دولة متعاقدة يجب أن يتم وفقاً للقوانين والأنظمة لتلك الدولة".

ورغم الاتفاق على منح الجنسية للطائرة إلا أنه تم الاختلاف على كيفية تحديد جنسية هذه الطائرة فيكون مكان انشائها وصنعها جنسيتها أم مالكيها من أشخاص أو شركات وإذا ما تم نقل مكان هذه الطائرة فتبقى على جنسيتها الأم فأن الاتفاقيات الدولية جاءت بتنظيم منح الجنسية للطائرة ونقلها.

(1) أبوعطية، السيد المرجع البق، ص38.

(2) رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص19.

كما ورد في نص المادة الثامنة عشر من ذات الاتفاقية على أنه "لا يجوز تسجيل الطائرة تسجيلاً صحيحاً في أكثر من دولة واحدة، ولكن يجوز نقل تسجيلها من دولة إلى أخرى" أما المادة عشرين فنصت على أنه "يجب على كل طائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية أن تحمل علامة جنسيتها وتسجيلها".

ويتضح لنا مما تقدم ذكره أن اتفاقية شيكاغو لم تكف فقط بالاعتراف بجنسية الطائرة بل أوجدت القواعد المنظمة لهذه الجنسية ومنعت أي طائرة أن تحمل جنسيتين بل أتحت امكانية نقل الملكية من جنسية دولة إلا جنسية دولة أخرى،

أما المشرع الأردني فنجد من خلال المواد (16) و(17) و(18) والمادة (19) من قانون الطيران المدني فإنه أخذ بنفس المعيار الوارد باتفاقية شيكاغو الخاصة بالطيران المدني الدولي حيث ورد نص المادة (19) أنه "تتمتع كل طائرة يتم تسجيلها في السجل المنصوص عليه في المادة (18) من هذا القانون بالجنسية الأردنية، وعليها أن تتحمل علامات جنسيتها وتسجيلها".⁽¹⁾

واسناداً إلى ما أسلفنا ذكره وبتطبيق الجنسية على الطائرات يتبين لنا انه يوجد طائرات وطنية وطائرات أجنبية، وأن معيار تمييز الطائرات حسب جنسيتها طائرات وطنية وطائرات أجنبية تبرز أهميتها في تحديد الدولة التي تتبع لها الطائرة وأن الدولة بمثابة كفيل لتلك الطائرة بالتزاماتها وما يترتب عليها من مسؤولية وفق أحكام القانون الدولي العام.⁽²⁾

(1) أنظر نصوص المواد (16) و(17) و(18) من قانون الطيران المدني الأردني، المشار إليه سابقاً.
 (2) غطاشة، أحمد عبدالطيف (2002). الطيران المدني، الأحكام العامة والنقل، ط1، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، ص39.

وأن معيار الجنسية هذا يساعد في عملية الوقوف على القانون الواجب التطبيق على الوقائع التي تحصل على متن الطائرة، ورغم وجود قانون علم الطائرة ألا أنه قد يؤدي إلى استبعاد العديد من النزاعات التي تدور حول تحديد القانون الواجب التطبيق على الوقائع والتصرفات التي تقع على متن هذه الطائرة، وأن هذا المعيار هو الأفضل من العديد من القوانين والنظريات التي تعمل على حل هذه الإشكالية في تحديد الاختصاص القضائي لما يقع على هذه الطائرة من جرائم أو اعتداءات.⁽¹⁾

المطلب الثاني

التصرفات القانونية التي ترد على الطائرة

أن ما تخضع له العقارات من أحكام تختلف عن تلك الأحكام التي تخضع لها المنقولات، فإجراءات التنفيذ على العقار أكثر دقة إذا ما تم مقارنتها بالمنقولات⁽²⁾، فإن تحديد الطائرة إذا ما كانت منقولة أو عقاراً لها أهمية من حيث النتائج والآثار القانونية المختلفة.

ووفق ما ورد في نص المادة (52) من قانون الطيران الأردني رقم (41) أنه "تعتبر الطائرة مالاً منقولاً، ولا يجوز إجراء أي تصرف على الطائرة التي تحمل الجنسية الأردنية أو ترتيب أي حقوق عليها إلا بالتسجيل بالسجل الوطني وبموجب سند صادر عن الهيئة على أن تتضمن شهادة تسجيل الطائرة قيود التصرفات المتعلقة بها، والحقوق المترتبة عليها".

ونجد أن المشرع الأردني اعتبر الطائرة مالاً منقولاً، وقد أورد المشرع الأردني قيد على أن تكون مالاً منقولاً، حيث منع أي تصرف عليها إذا ما كانت تحمل الجنسية الأردنية وأي حقوق تترتب عليها

(1) الحداد، حفيظة (1998). القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ص40.

(2) الزعبي، عوض أحمد (2007). المدخل إلى علم القانون، ط3، دار وائل للنشر، عمان، ص545.

إلا بعد أن يتم تسجيلها بالسجل الوطني، وأن وضع هذا الشرط جعل رأي يذهب إلى القول بأن الطائرة عقاراً لا منقولاً، ويستندون في قولهم أنه إذا كان العقار ثابت بحدوده وحيزه فإنه يمكن وضع حدود للطائرة وجعلها عقاراً من خلال إسنادها إلى سجل ثابت، أي أن بتسجيل الطائرة تعتبر عقاراً.⁽¹⁾

ويرى الباحث أن هذا الرأي غير موفق فهو يفرض وجود قواعد قانونية توحد بين العقار والمنقول، فإن كان التسجيل يميز العقار عن غيره ألا أن بعض المنقولات رغم أنها لا تخضع لقواعد الإشهار والشكلية، إلا أن بعض هذه المنقولات ذات طبيعة خاصة لها أهمية كأهمية السفينة والمركبة⁽²⁾، الأمر الذي دفع بالتشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية أوجب تسجيلها في سجلات معدة لذلك فهي لا تقل أهمية عن السفن والمركبات من الناحية الاقتصادية.

أن أفراد قيد الطائرة بسجلات معدة لتسجيل تصرفاتها لا يغير من طبيعة الطائرة فتبقى مالمناً منقولاً ويترتب على ذلك نتيجتين: الأولى أن الطائرة مالمناً منقولاً خاضعاً لنظام التسجيل، فإن كافة التصرفات التي تقع على الطائرة خاضعة للسجل فلا بد من قيد تصرفاتها وفق أحكام القانون في هذه السجلات⁽³⁾، أما النتيجة الثانية فهي أنه لا يمكن الاعتماد بالحيازة على الملكية، بل العبرة بالتسجيل وأن كافة المنقولات كالسفن والسيارات والطائرات لا يعتد بقاعدة الحيازة في المنقول سند الحائز، بل أن الملكية تثبت بالمالك الحقيقي بالاستعلام عنه من جهة التسجيل.⁽⁴⁾

(1) انظر: أحمد، فرج سيد سليمان (1978). رهن الطائرة- دراسة مقارنة دولية، (أطروحة دكتوراه)، جامعة عين شمس، مصر، ص136.

(2) الزعبي، عوض أحمد (2007). مرجع سابق، ص543.

(3) البارودي، علي محمد (1961). المنقولات ذات طبيعة خاصة، مجلة الحقوق، جامعة الاسكندرية، ع(3،4)، ص27.

(4) سلامة، أحمد (1968). الرهن الطليق للمنقول، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، ص290.

ووفق ما ورد في نص المادة (2) من قانون وضع الأموال المنقولة تأميناً لدين رقم (1) لسنة (2012) تؤكد أن الطائرة تعد منقولاً فنصت على أنه "المنقولات الخاضعة للتسجيل: هي المركبات والطائرات والسفن وبراءات الاختراع والمعاملات التجارية والرسوم والنماذج الصناعية والأسهم والحصص في الشركات، وجميع المنقولات الأخرى الخاضعة في ملكيتها للتسجيل وفقاً للتشريعات النافذة. وأن المال المنقول: جميع أنواع المنقولات بما فيها البضائع والنقود، والمنقولات الخاضعة للتسجيل".⁽¹⁾

ويرى الباحث مما أسلفنا ذكره فإن الطائرة مالاً منقول خاضعاً للتسجيل، وأنها تعتبر ذو طبيعة قانونية خاصة فهي تتمتع بكيان ذاتي وذلك منذ ميلادها وإتمام بنائها وحصولها على شهادة صلاحية الطيران، وتسجيلها في السجلات الخاصة بالطائرات وتكتسب جنسية الدولة المسجلة لديها، فهنا تتمتع ببعض الحقوق وتخضع للإشراف من قبل تلك الأخرى.

ومما تناولنا في هذا المبحث من تعريف للطائرة وأنواعها من حيث تقنية عملها والمهام التي تؤديها وخصائصها بأنها ذات طابع دولي وذاتية القانون وأن قانونها غير ثابت وسريع التطور وأنها أداة نقل وملاحة جوية، والجنسية التي تتمتع بها هذه الطائرة وأنها ذات الطبيعة القانونية خاصة.

(1) قانون وضع الأموال المنقولة تأميناً لدين رقم (1) لسنة (2012) المنشور في الصفحة (2) من عدد الجريدة الرسمية رقم (5136) بتاريخ 2012/1/16.

الفصل الثالث

واجبات وصلاحيات قائد الطائرة وشركات الطيران

مما لا شك فيه أن الطائرات تحتاج إلى عدد من الأفراد ذوي مؤهلات علمية مختلفة لغاية تنفيذ الرحلات الجوية وإتمامها، وأن الرحلات الجوية تحتاج إلى العديد من التجهيزات المسبقة في بحاجة إلى طاقم لتكون الطائرة على أكمل وجه من الجاهزية، وتقدم أفضل الخدمات لضمان سلامة للطائرة وراحة مستخدميها، والعمل على إتمام رحلة الطيران من لحظة تسييرها ومراقبة تنقلاتها إلى أن تصل إلى نقطة النهاية.

وأن هذه المهام تتفاوت لكل فئة منهم فمنهم من تكون مهامه إدارية ومنهم من تكون ذو طابع تنظيمي أو فني وعلى كل منهم واجبات وله صلاحيات مختلفة، ويخضعون جميعاً لأحكام القانون والقواعد المنظمة لعمل الطيران المدني، وفي هذا الفصل سنتناول مفهوم شركات الطيران وقائد الطائرة وواجبات وصلاحيات كل منهم في مبحثين:

المبحث الأول: مفهوم شركة الطيران وقائد الطائرة.

المبحث الثاني: واجبات وصلاحيات شركات الطيران وقائد الطائرة.

المبحث الأول

مفهوم شركة الطيران وقائد الطائرة

لا يعد العاملين على الأرض من العاملين في مجال التحميل والمشرفين على الركاب وتحميل

الأمثلة من طاقم الطائرة، فنتناول هذا المبحث من خلال مطلبين:

المطلب الأول: تعرف شركات الطيران وطاقم الطائرة.

المطلب الثاني: مفهوم قائد الطائرة.

المطلب الأول

التعريف شركات الطيران وطاقم الطائرة

عرفت شركات الطيران بأنها هي شركة نقل جوي (مشغل الطائرة) سواء للبضائع أو للمسافرين

وتختلف صبغتها بين شركة طيران عامة وشركات طيران خاصة. (1)

وتجدر بنا الإشارة هنا إلى الناقل الجوي ورد تعريفه في قانون الطيران المدني الأردني بأنه

"الشخص المعنوي الذي يعمل في النقل الجوي التجاري وحصل على ترخيص للاستثمار في تشغيل

الطائرات أو تسيير خطوط جوية تجارية لنقل الركاب أو البريد أو البضائع سواء كانت خطوط جوية

دولية أو داخلية أو مشتركة وسواء كانت منتظمة أو غير منتظمة ويشمل ذلك الناقلين الوطنيين

ومؤسسات النقل الجوي الدولية والمشاركة بين مجموعة من الأشخاص المسجلين لدى عدة دول" (2)

ونجد أن المشرع الأردني قد عرف المشغل ومشغل الطائرة وفق نص المادة الثانية الفقرة (أ) من

قانون الطيران المدني الأردني حيث عرف المشغل بأنه "أي شخص حاصل على ترخيص من الهيئة

(1) شركة الطيران تاريخ الدخول 2023/3/10 <https://ar.wikipedia.org/wiki>

(2) المادة (2/أ) من قانون الطيران المدني الأردني، المشار إليه سابقاً.

يقوم بأي عمل أو نشاط يتعلق بالطيران المدني"، وعرف مشغل الطائرة بأنه "أي شخص كان طبيعي أو معنوي يقوم بتشغيل طائرة أو استعمالها وتوجيهها بواسطة موظفين أو وكلائه أو تابعيه وتخضع هيئة قيادتها لأوامره سواء كان ذلك شخصياً أو نيابة عن شخص آخر وسواء كان مالكاً أو مستأجراً للطائرة، أو وازع اليد عليها". (1)

ويجد الباحث هنا أنه ليس هنالك فرق بين مشغل الطائرة والناقل الجوي ووفق مما أسلفنا ذكره من تعريف لمشغل الطائرة والناقل الجوي فمشغل الطائرة قد يكون شخص طبيعي أو معنوي يعمل على تشغيل الطائرة وتوجيهها بواسطة موظفين، وأن النقل الجوي هو شخص معنوي حاصل على ترخيص للاستثمار في تشغيل الطائرات وتسيير رحلات جوية، أي أن مشغل الطائرة والناقل الجوي هو ذاتها شركات الطيران المنظمة لعمل الطائرة ورحلاتها وطاقمها.

وعرف المشرع الأردني في قانون الطيران المدني عضو طاقم الطائرة بأنه "أي شخص مرخص ومعين من مشغل الطائرة للقيام بواجبات على الطائرة اثناء حالة الطيران"، كما وعرف المشرع الأردني عضو هيئة القيادة بأنه "عضو في طاقم الطائرة المعين من مشغل الطائرة والمكلف بواجبات أساسية لتشغيل الطائرة خلال ساعات عمله في حالة الطيران". (2)

وأن طاقم الطائرة يتكون من عدد من الأفراد تعمل شركة الطيران على توظيفهم، وهذا الطاقم يتكون من مدير الخدمات التي تقدمها الطائرة على متنها، وهذا المدير مسئول عن الطاقم بصفته

(1) المادة (2/أ) من قانون الطيران المدني الأردني، مشار إليه سابقاً.

(2) أنظر نص المادة (2/أ) من قانون الطيران المدني الأردني، مشار إليه سابقاً.

رئيساً على هذا الطاقم من حيث الخدمات التي يقدمها، بالإضافة إلى عدد من أفراد الضيافة الجوية، ويتم تحديد عدد المضيفين بناء على الغاية من الرحلة وعدد المسافرين ومدتها. (1)

ومما سبق لنا ذكره أن طاقم الطائرة يمارس أعماله أثناء فترة الطيران وعرفة الفترة التي يمارس بها طاقم الطائرة أعماله على الطائرة بأنها الوقت الكلي الذي يقع بين لحظة اقلاع الطائرة بداية رحلتها الجوية وحتى هبوط الطائرة كنهاية لهذه الرحلة الجوية، ويستبعد من طاقم الطائرة المكلفين بإنجاز أعمال خارج هذا الوقت وخارج الطائرة، ويستبعد أيضاً موظفي أبراج المراقبة الجوية وعمال الصيانة الذين يعملون خارج الطائرة وليس من طاقم الطائرة. (2)

ومن المهام التي يقوم بها طاقم الطائرة أمن والسلامة الطائرة حيث تعتبر ويتبع عادة طاقم الطائرة إجراءات أمن وسلامة طويلة ومعقدة وذلك لغاية الحفاظ على سلامة الطائرة وكل من هو على متنها من ركاب وأمتعة، كما يلتزم طاقم الطائرة تفقد الكابينة بشكل دوري للتأكد من أن أجهزة إنذار الحريق تعمل بشكل جيد وتؤكد من عمل صيانة دورية لهذه الكابينة، كما يخضع طاقم الطائرة لتدريبات للتعامل مع جميع حالات الطوارئ، بما فيها المسافرين الذين يحتاجون إلى إسعافات أولية والمسافرون الذين يثيرون الشغب، والحرائق التي قد تقع على متن الطائرة واضطراب الطيران وعمليات الأخلاء في حالات الطوارئ إذا ما لزم الأمر ذلك. (3)

(1) أفراد طاقم الطائرة، تاريخ الدخول 2023/3/6 <https://www.oxfordsaudia.com/blog/meet-the-cabin-crew-members-who-are-they-and-what-are-their-jobs>.

(2) غطاشة، أحمد عبداللطيف، مرجع سابق، ص74.

(3) أفراد طاقم الطائرة، مشار إليه سابقاً.

المطلب الثاني تعريف قائد الطائرة

يعرف الطيار وهو الشخص الذي يقوم بقيادة الطائرة، ويوجد طيارين عسكريين وطيارين مدنيين وهم الذين يمكن أن يشغلوا عدة مهن أهم هذه المهن، طيار التجارية، وهو المكلف بقيادة طائرة للنقل الخاص كالتشحن أو ركاب مسافرون⁽¹⁾، ويطلق أيضاً على قائد الطائرة الكابتن الطيار ويعرف بأنه الطيار المعين لقيادة الطائرة، ويعاونه في المهمة الموكلة إليه مساعد الطيار وهو الطيار الآخر الذي يقوم بمساعدة الطيار المعين لقيادة الطائرة، ويسمى عادة ضابط أول.⁽²⁾

كما عرف المشرع الأردني قائد الطائرة في المادة الثانية من قانون الطيران المدني الأردني بأنه "الطيار المرخص والمعين من مشغل الطائرة والمسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة خلال ساعات عمله في حالة الطيران".

أن قائد الطائرة هو المسؤول و الموجود على متن الطائرة ومسؤول عن تشغيلها وسلامتها أثناء الرحلة ، ولا بد أن تكون اجازة مسبقة عن علم معتمدة قانوناً أو مخول من جهة مختصة، لتشغيل الطائرة ، ولكن ليس من الضروري أن يقوم بتشغيل وتحريك وتعديل ضوابط التحكم في كل الأوقات، وأن قائد الطائرة هو المسؤول قانوناً عن الطائرة وسلامة طيرانها وتشغيلها، وعادة ما يكون هو المسؤول عن انتهاك يقع على الطائرة، فهو يتمتع بالسلطة والمسؤولية النهائية لتشغيل وسلامة الرحلة الجوية، ويتم تعيينه كطيار في القيادة قبل الرحلة أو خلالها.⁽³⁾

(1) الطيار: تاريخ الدخول 2023/3/9: <https://ar.wikipedia.org/wiki>

(2) الطاقم جوي: تاريخ الدخول 2023/3/9: <https://ar.wikipedia.org/wiki/>

(3) قائد الطائرة المسؤول: تاريخ الدخول 2023/3/9: <https://ar.wikipedia.org/wiki>

ومن الجدير بالذكر أنه يطلب من قائد الطائرة عدد من ساعات التدريب، والتي تختلف وفق أحكام التدريب لدى الجهة المختصة بالتدريب فتختلف عدد ساعات المطلوبة في التدريب من شركة طيران إلى شركة طيران أخرى. (1)

وهذا ما أكده المشرع الأردني وفق أحكام المادة (30/أ) من قانون الطيران المدني الأردني حيث منع أي شخص أن يقوم بأعمال قائد الطائرة أو أن يكون عضو في هيئة قيادة الطائرة إلا أن يكون حائزاً على اجازة طيران سارية المفعول من الجهة المختصة سواء كانت وطنية أم أجنبية، كما وفي ذات المادة قد منح المشرع المجلس بتحديد شروط منح هذه الإجازة واعتمادها وتجديدها والحقوق المخولة لصاحبها. (2)

ومما لا شك فيه أنه من الضروري أن يتميز الطيار بشخصية تلائم طبيعة العمل الذي يؤديه، فإن بيئة الطيران هي بيئة متغيرة ومعرضة للحوادث والتقلبات الجوية، وكثير من المخاطر، فلا بد أن يتمتع الطيار بشخصية حازمة ومتوازنة، فإن اتخاذ قرار في الطيران يتم في بيئة ديناميكية معقدة، وتتسم بوجود عدد من المشكلات التي تحيط بقائد الطائرة وضيق الوقت الذي يمتلكه لاتخاذ القرار ولا يمكن أن يكون قراره بناء قرارات شخصية فلا بد أن يكون هذا القرار وفق معايير تتوافق مع بيئة الطيران. (3)

(1) الطيار: مشار إليه سابقاً.

(2) المادة (30) من قانون الطيران المدني الأردني مشار إليه سابقاً.

(3) السوالمه، عائشة احمد، بني نصر، محمد عزام (2020). أنماط الشخصية وعلاقتها باتخاذ القرار لدى عينة من مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن، مجلة اتحاد الجامعات العربية، ع(3)، ص56.

وتجدر بنا الإشارة أن هنالك عدد من القواعد العامة للطيران يجب على قائد الطائرة مراعاتها، فلا يجوز لأي من أعضاء هيئة القيادة وأعضاء طاقمها وقائدها أن يكون في حالة يترتب عليها إضعاف مقدرته على العمل بسبب تعاطي أي نوع من أنواع المسكرات أو المنومات أو المخدرات، ولا بد لقائد الطائرة أن يراعي عدد من القواعد العامة لحماية الأشخاص والممتلكات، كأن يطير بإهمال أو باستهتار وبصورة استعراضية، وأن يراعي الارتفاع المسموح به للطيران وأن يتحاشى التصادم بالتقارب أو التقابل أو التقاطع⁽¹⁾، وحيث نتناول في الفرع التالي المسؤولية التي يجب على قائد الطائرة التقيد بها لضمان سلامة الطائرة من لحظة اقلاعها وحتى هبوطها بسلام، كما نتناول سلطات قائد الطائرة وفق ما قام الفقه بتصنيفها ووفق ما وردت في قانون الطيران المدني الأردني.

(1) للمزيد من القواعد العامة للطيران أنظر: ناجي، هدى عبدالمنعم، ناجي، أنغام عبدالمنعم (2010). الموسوعة العالمية في الطيران المدني، ط1، الأكاديمية الحديثة للكتاب الجامعي، القاهرة، ص40.

المبحث الثاني

واجبات وصلاحيات شركات الطيران وقائد الطائرة

يعد اختيار الطيارين وتدريبهم أمر على غاية من الأهمية في أنجاح مهمة الطيران، فلا بد أن يكون الطيار بالمعلومات المتعلقة بالطيران بشكل كافي، ولا بد أن يكون لديه المعرفة الكافية في التعامل مع الحوادث والمخاطر التي قد يتعرض لها أثناء رحلة الطيران وذلك لغاية أنجاح مهمة الطيران من لحظة اقلاعها وحتى هبوطها بسلام، فنتناول في هذا المطلب الواجبات المترتبة على شركة الطيران وقائدها وماهي الصلاحيات الممنوحة لهم للحفاظ على أمن وسلامة الطائرة من أي مخاطر قد يوجهونها.

المطلب الأول

الالتزامات التي تترتب على شركات الطيران

أن تنفيذ عقد العمل الجوي يلزم أطراف العقد بالقيام بالالتزامات التي تترتب عليها، فالناقل ملزم بأن يقدم طائرة صالحة للطيران، وأن يضمن سلامة النقل الجوي من نقل أشخاص وامتعهم أو نقل البضاعة، كما يجب أن يلتزم بتسليم البضاعة وبخلاف ذلك يترتب مسؤولية في حالة الإخلال بالعقد والتزاماته.

في عقد النقل الجوي قد يتم تحديد الطائرة وقد لا يتم تحديدها، فأن الناقل غير ملزم بأن يقدم الطائرة التي تم الاتفاق عليها مع الجهة الأخرى فيكون بإمكانه أن يقدم طائرة أخرى، فلا يهم الطائرة ونوعها بقدر أهمية بأن تكون هذه الطائرة صالحة للطيران، وأن المقصود بأن تكون الطائرة صالحة

للطيران أن تتوفر في هذه الطائرة عدة شروط من ضمنها سلامة الطائرة وماتانتها لتتمكن من نقل الركاب والبضائع بصورة سليمة، وأن تتمكن هذه الطائرة من مواجهة أي ظرف طارئ وأخطار. (1)

وأن سلامة الملاحة الجوية منهج يسعى للحد من مخاطر الطيران وأن المنظمة الدولية للطيران (إيكو) تتكفل بإصدار الإرشادات والقوانين لكل الدول المصادقة على اتفاقية شيكاغو لسنة (1944)، وأن من شروط تحقيق سلامة الطائرة اصدار القوانين وتحديثها بشكل مستمر وأن يتعاون جميع العاملين والمتطوعين في هذا المجال. (2)

وما تجدر بنا الإشارة إليه أن شركة الطيران ملزمة بنقل الأشخاص وتوصيل البضاعة دون تأخير ودون أن يصيب أي منهم بضرر، وفي الوقت المتفق عليه دون تأخير، فيجب أن تكون الطائرة صالحة وقدراتها الفنية قادرة على تنفيذ التزامات الناقل في مواجهة الطرف الاخر من عقد النقل، وتعد مرحلة تسليم البضاعة أو توصيل الأشخاص إلى وجهتهم سالمين هي آخر مراحل تنفيذ عقد النقل. (3)

ووفق ما نص عليه المشرع الأردني في قانون الطيران المدني لسنة (2007) في المادة (29) بأنه " يلتزم مشغل الطائرة بتجهيزها بالمعدات والأجهزة المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو وفي التعليمات الصادرة عن المجلس ويشترط ان تكون هذه الأجهزة صالحة للاستعمال وأن يقوم المشغل بصيانتها". (4)

(1) دويدار، هاني محمد (2000). النقل التجاري الدولي، منشأة المعارف، الاسكندرية، ص401.

(2) الشرقاوي، محمود (1979). محاضرات في القانون الجوي، جامعة القاهرة، القاهرة، ص39.

(3) الربيضي، عيسى (2008). مسؤولية الناقل الجوي المدني عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم- دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص56.

(4) قانون الطيران المدني الأردني، مشار إليه سابقاً.

وذلك يتطلب من شركات الطيران ألا تقوم بتشغيل الطائرة في النقل الجوي سواء بنقل البضائع أو الركاب أو أي أشغال أخرى، إلا بعد التأكد من صيانة الطائرة ومعداتنا وتجهيزاتها وذلك طبقاً لدليل الصيانة المعتمد من قبل الجهات المختصة. (1)

ووفق ما ورد في قانون الطيران المدني الأردني لا يجوز تشغيل الطائرة الا بعد الحصول على مواصفات التشغيل المعتمدة من المجلس وأن المجلس يضع شروط ومواصفات التشغيل كما يضع شروط الترخيص والأمور الأخرى المتعلقة بتشغيل الطائرة. (2)

وحيث يمكن لسلطات الطيران المدني أن تعتمد عدد من المؤسسات الوطنية أو الأجنبية التي تتكفل بالقيام بأعمال الصيانة للطائرات، حيث يتعين على هذه المؤسسات في كل الأحوال أن تقدم سجلاً دورياً في أعمال الصيانة والتفتيش على مدى صلاحية الطائرة على أن يكون السجل بشكل منتظم بما يضمن صلاحية الطائرة وسلامتها. (3)

ووفق أحكام قانون الطيران المدني الأردني فإن تحديد قائد الطائرة وأعضاء هيئة القيادة وأعضاء طاقم الطائرة يتم من قبل مشغل الطائرة وذلك قبل القيام بأي رحلة جوية (4)، وأذ يعد قائد الطائرة هو العضو الأبرز في هيئة القيادة، فننتاول في المطلب التالي تعريف بقائد الطائرة وماهي الواجبات التي تقع على عاتقه وماهي الصلاحيات التي يمتلكها.

(1) العريني، محمد فريد، محمددين، جلال وفاء، مرجع سابق، ص129.

(2) انظر نص المادة (44/أ) من قانون الطيران المدني الأردني، مشار إليه سابقاً.

(3) محمددين، جلال وفاء (1992). دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، ص130.

(4) انظر نص المادة (42/أ)، من قانون الطيران المدني الأردني، مشار إليه سابقاً.

المطلب الثاني صلاحيات قائد الطائرة وسلطاته

يعتبر القائد مسؤولاً عن تطبيق قواعد قيادة الطائرة سواء كان هو أم غيره يقوم بالقيادة، و إنما يجوز له أن يخالف هذه القواعد أن وجد ما يعرض سلامة الطائرة للخطر، ويترتب على قائد الطائرة قبل قيامه بال رحلة جمع المعلومات الجوهرية التي تتعلق بالرحلة، ليتمكن من اتمام رحلته بسلام كتفقد مدى كفاية الوقود وأن يدرس جيداً تقارير الحالة والتنبؤات الجوية والتصرفات الاحتياطية التي يجب عليه أن يتبعها إذا ما سارت الطائرة في رحلتها المسار المطلوب، كما يترتب على قائد الطائرة أن يجتمع بطاقمها وأن يؤكد عليهم التعليمات التي تضمن سلامتهم وسلامة المسافرين. (1)

مسؤولية وسلطة الطيار وفق منظمة الطيران المدني الدولي، أن قائد الطائرة هو المسؤول المباشر عن تشغيل تلك الطائرة وهو السلطة النهائية فيما يتعلق بتشغيلها، وفي حالة الطوارئ أثناء الرحلة التي تتطلب إجراءً فورياً، قد ينحرف الطيار المسؤول عن أي قاعدة من هذا الجزء إلى الحد المطلوب لمواجهة حالة الطوارئ، كما ويجب يجب على كل طيار في القيادة ينحرف عن قاعدة، بناءً على طلب المسؤول، إرسال تقرير مكتوب عن هذا الانحراف إلى المسؤول. (2)

ونجد أن المشرّع الأردني ووفق نص المادة (45) من قانون الطيران المدني قد أقام مسؤولية على عاتق قائد الطائرة فهو مسؤول عن الطائرة في حالة الطيران، كما يترتب عليه أن يتخذ الإجراءات اللازمة بما يضمن سلامة الطائرة في رحلتها الجوية، ويجد الباحث هنا أن المشرّع قد رتب مسؤولية

(1) ناجي، هدى عبدالمنعم، ناجي، أنغام عبدالمنعم، مرجع سابق، ص38.

(2) منظمة الطيران المدني الدولي: تاريخ الدخول 2023/3/10:

https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Aep-Ansep-4_Report_ar.pdf

على عاتق قائد الطائرة ألا أنه قد منحه صلاحيات للقيام بواجبه، فمنحه الحق بإعطاء الركاب وطاقم الطائرة ورجال الأمن التعليمات لحفظ أمن وسلامة الطائرة. (1)

كما منح المشرع وفق أحكام ذات القانون قائد الطائرة إذا اعتقد للأسباب معقولة شروع أو ارتكاب أحد الأشخاص على متن الطائرة أحد الجرائم المنصوص عليها في الفصل العاشر من ذات القانون صلاحية اتخاذ التدابير الضرورية والوقائية بما فيها تقييد الحرية وله أن يستعين بطاقم الطائرة أو الركاب، وليس له صلاحية إجبارهم. (2)

وتجدر بنا الإشارة إلى أنه يجب على قائد الطائرة أن يتأكد من حوزته لوثائق الطائرة من شهادات وسجلات (3)، وتتعدد هذه الشهادات والسجلات ونتطرق لها تباعاً:

1. شهادة تسجيل الطائرة: حيث نصت المادة (20) من اتفاقية شيكاغو على أنه "يتعين على

كل طائرة مستخدمة في مجال الملاحة الجوية، أن تثبت على هيكلها الخارجي، علامتها

الدالة على جنسيتها وتسجيلها"، ونصت المادة (29) من ذات الاتفاقية أنه على الطائرة أن

تحمل هذه الشهادة مع سائر الشهادات ضمن اتفاقية النقل الجوي.

كما جاءت المادة (21) من ذات الاتفاقية تؤكد على ضرورة تزويد أي دولة أو منظمة طيران

بالمعلومات والبيانات المتعلقة بسجلات الطائرة وأن تزودها بالتقارير المفصلة والواضحة وموجزة عن

ملكية الطائرة وجنسيتها، ويرى الباحث أن هذا من حق الدولة أو المنظمة في معرفة تسجيل الطائرة

ومعلوماتها وبياناتها وللمن تعود ملكيتها.

(1) المادة (4/أ) من قانون الطيران المدني الأردني، مشار إليه سابقاً.

(2) انظر الفصل العاشر من قانون الطيران المدني الأردني، مشار إليه سابقاً.

(3) بريري، محمود (1985). قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، بيروت، ص12.

2. شهادة صلاحية الطائرة للملاحة الجوية: وهذا ما أكدته المادة (31) من اتفاقية شيكاغو حيث تقضي بأن تحمل كل طائرة شهادة صلاحية الطائرة للملاحة الجوية، ويجب أن تضمن هذه الشهادات الأخرى من إجازات اعضاء هيئة القيادة واطاقم الطائرة ورخصة نحطة اللاسلكي الخاصة بالطائرة ووثائق الصيانة، وشهادات بالإقرار بكل التفاصيل المتعلقة بالطائرة ووثائق التأمين.

3. سجل الرحلات: وهو سجل تثبت فيه حالة الطائرة في كل رحلة من رحلاتها وموقع وتاريخ اقلاعها، ووقت هبوطها والموقع، كما يثبت في هذا السجلات حساب كمية الوقود المستهلكة، وسائر الاحداث التي مرت بها الطائرة.

4. سجل الطائرة: ويدون في هذا السجل بيانات الطائرة الخاصة وجنسيته واذا ما تم نقل جنسيتها وفعاليتها وغير ذلك من الانشطة التي تقوم بها الطائرة، وتفتيش على الطائرة ومدى صلاحيتها وأن كانت قد تعرضت لحوادث من قبل.

5. سجل المحرك: فلكل محرك رقم خاص به وطرارز وألية تشغيل ويشمل هذا السجل صيانة المحرك والتفتيش عليه. (1)

أما فيما يتعلق بسلطات قائد الطائرة فيحاول عموم الفقه تقسيم هذه السلطات إلى ثلاث أنواع:

1. سلطات فنية: وهي مجموعة من الاختصاصات يمارسها قائد الطائرة لتشغيل وتسيير الطائرة وتوجيهها وفق القواعد الفنية الخاصة بها، بما يكفل سلامة الرحلة الجوية وسلامة الطائرة والمسافرين والعاملين عليها والبضائع بشكل عام. (2)

(1) موسى، طالب حسن، مرجع سابق، ص58.

(2) رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص104.

وأن ما يدخل ضمن سلطات قائد الطائرة الفنية القرارات المتعلقة بالإقلاع والهبوط والسيطرة على أجهزة الملاحة وتسيير الطائرة، ويتعلق بمراقبة أداء الطائرة ومدى تزويدها بالوقود والغازات اللازمة ومراقبة مدة ملائمة حمولة الطائرة وقراءة ودراسة الخرائط الجوية والاحوال الجوية، كما يدخل ضمن سلطته الفنية، تحديد مدى ارتفاع الطائرة عند الطيران وسرعة الطائرة كما يجوز له الخروج عن هذه القواعد في حالة الطوارئ والخطار. (1)

2. سلطات إدارية: حيث يعتبر قائد الطائرة رجلها الأول وصاحب الكلمة الأولى والأخيرة على متنها في حالة الطيران، وهذا يعطي لقائد الطائرة الصلاحية التامة في ضبط النظام وحفظ الامن على متن الطائرة وتوفير سلامة الطائرة. (2)

وعلاوة على ما منحه المشرع لقائد الطائرة من سلطة اتجاه اعضاء طاقم الطائرة الذين ينفذون التعليم التي توجه لهم من قائد الطائرة، وسلطة اتجاه الكاب إذا ما ارتكب أو شرع بارتكاب أحد الجرائم المنصوص عليها في الفصل العاشر من قانون الطيران المدني وصلاحيته بحجز الحرية، فإن التشريعات الوطنية أيضاً قد منحت قائد الطائرة سلطات لضبط الأمن والحفاظ على سلامة الطائرة خلال الرحلة الجوية. (3)

وأن الاهتمام الدولي بصلاحيات قائد الطائرة على غاية من الاهمية، حيث أوردت المادة (6) والمادة (7) من معاهدة طوكيو بصلاحيات قائد الطائرة في مواجهة من يخل بأمن الطائرة واستقرارها

(1) دويدار، هاني محمد، مرج سابق، ص60..

(2) غطاشة، أحمد عبداللطيف، مرجع سابق، ص79.

(3) انظر نص المادة (9) من قانون أصول المحاكمات الجزائية رقم (9) لسنة (1961)، حيث أن وفق نص هذه المادة أن قائد الطائرة من مساعدي المدعي العام لغاية ضبط الجرائم فيكون له الحق في القاء القبض على مرتكبي الجرائم على متن الطائرة وأن يقوم بإيداعهم للسلطة المختصة عند هبوط الطائرة.

وسلامتها، حيث منحت إجراءات قسرية لقائد الطائرة وذلك في حالة حماية الطائرة وسلامتها ومن عليها، والمحافظة على النظام وضبطه على متن الطائرة. (1)

وأن الباحث لا يتفق مع رأي الفقه بأن تكون هذه السلطة إدارية، فهي تمنح قائد الطائرة الكثير من الصلاحيات التنظيمية، وإصدار التعليمات والأوامر التي لا يمكن مخالفتها، فلا يجوز لأي من أعضاء طاقم الطائرة من رفض الأوامر والتعليمات التي يوجهها له قائد الطائرة، فأن سلطة قائد الطائرة هنا سلطة تنظيمية بضبط أمن وسلامة الطائرة، فلا يقتصر دوره على دور الإدارة.

3. سلطات تجارية: وبموجب هذه السلطة فيكون لقائد الطائرة صلاحية إجراء التصرفات القانونية نيابة عن مالك الطائرة أو مستثمرها، وأن يبرم العقود نيابة عن مالكيها، ويكون ذلك خاصة في حال عدم وجود مالك الطائرة أو مستثمرها في مكان وجود الطائرة. (2)

وورد في منظمة الطيران المدني الدولي أنه يمنح قائد الطائرة سلطة واسعة وكاملة لقيادة الخطوط الجوية، كما يتمتع قائد الطائرة بالسلطة والسيطرة الكاملة في تشغيل الطائرة وتنظيم عملها وأدائها وتوجيه أعضاء طاقمها، يجب أن يكون قائد الطائرة، مسؤولاً عن تشغيل الطائرة وفقاً لقواعد الجو، باستثناء أنه يجوز للطيار في القيادة الخروج عن هذه القواعد في ظروف طارئه، تجعل هذا الخروج على هذه القواعد ضرورياً للغاية من أجل سلامة الطائرة وركابها والبضائع والعاملين على متنها، وأن سلطة قائد الطائرة وفق منظمة الطيران المدني الدولي يكون لقائد الطائرة السلطة النهائية فيما يتعلق بالتصرف فيها أثناء القيادة. (3)

(1) المواد (6) و(7) من معاهدة طوكيو لسنة (1963).

(2) غطاشة، أحمد عبداللطيف، مرجع سابق، ص 80.

(3) منظمة الطيران المدني الدولي، مشار إليه سابقاً.

ويرى الباحث أن ما أوردنا ذكره تعريف لمشغل الطائرة والناقل الجوي وأن مشغل الطائرة هو من يعين قائد الطائرة وأن هنالك التزامات تترتب على عاتق مشغل الطائرة من حيث صلاحية الطائرة وملائمتها لتتمكن من الاقلاع والهبوط بسلام، وأن ما رتب القانون من مسؤوليات في مواجهة قائد الطائرة حيث أنه هو سيدها الأول وكل المسؤولية سلامة الطائرة منذ اقلاع الطائرة وحتى هبوطها هي من مسؤوليته وأن القانون قد منحه كامل الصلاحيات بالتصرف في مواجهة ركاب الطائرة والبضائع وحتى العاملين عليها، وذلك بهف الحفاظ على أمن وسلامة الطائرة.

وفرض المشرع الأردني وفق أحكام المادة 60 من قانون الطيران المدني عقوبات على قائد الطائرة إذ لم يلتزم بالواجبات والصلاحيات الممنوحة له إذ نصت على "يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على سنتين أو بغرامة لا تزيد على خمسة عشر ألف دينار أو بكلا هاتين العقوبتين كل شخص طبيعي: -

1. قاد طائرة أو قام بتشغيلها وهي لا تحمل علامات الجنسية أو التسجيل أو تحمل علامات غير صحيحة أو غير واضحة.
2. قاد طائرة فوق منطقة محرمة أو مقيدة، ولم يذعن للأوامر الصادرة له.
3. لم يذعن للأمر بالهبوط اثناء تحليقه فوق اقليم المملكة.
4. اقلع أو هبط خارج المطارات أو الامكنة المخصصة، أو خارج المناطق والطرق المحددة، ما لم يكن هناك تصريح بذلك أو في حالة القوة القاهرة.
5. قاد الطائرة فوق اقليم المملكة وعلى متنها المواد المحظور نقلها في المادة (34) من هذا القانون، أو على متنها اشخاص بقصد التهريب أو ارتكاب جريمة.
6. شغل الطائرة قبل الحصول على شهادة تسجيلها أو شهادة صلاحيتها للطيران.

7. قاد الطائرة دون الحصول على الشهادات والاجازات السارية المفعول وفق أحكام هذا القانون أو تعليمات المجلس.

8. قاد الطائرة وهو تحت تأثير المسكرات أو العقاقير المخدرة

9. لم يدون البيانات المقررة في وثائق الطائرة أو سجلاتها أو غير فيها أو قام بتدوين بيانات مخالفة للواقع بسوء نية.

10. دخل منطقة تحركات الطائرات المحظور الدخول إليها أو ترك حيوانات أو اشياء بداخلها مما يعرض سلامة الطيران للخطر.

11. امتنع دون مبرر عن اجابة طلب السلطات المختصة للمساهمة بما لديه من وسائل في

انقاذ طائرة أو شخص معرض للهلاك بسبب حادث طائرة".⁽¹⁾

ونجد أن المشرع الأردني ووفق نص المادة (4) من قانون الطيران المدني الأردني على أنه

"تطبق في المملكة أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية الجماعية، والثنائية المتعلقة بالطيران المدني والتي تكون المملكة طرف فيها"⁽²⁾، أي أن ما تفرضه اتفاقية شيكاغو من التزامات تطبق على الطائرة في فضاء المملكة سواء على الطائرات الحاملة لجنسية المملكة أو كانت حاملة لجنسية دولة أجنبية.

ويرى الباحث من خلال تحليل النصوص القانونية الواردة في قانون الطيران المدني الأردني أن

ما منحه المشرع من صلاحيات لقائد الطائرة جعله أمام مسؤولية تضامنية مع مشغل الطائرة في الأضرار الناجمة عن أخطائه وأخطاء طاقم الطائرة، وهذا ما بينه نص المادة (42/ج) أنه "يعتبر

(1) قانون الطيران المدني الاردني رقم (41) لسنة (2007).

(2) المادة (4) قانون الطيران المدني الأردني، مشار إليه سابقاً.

مشغل الطائرة مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عن أخطاء قائد الطائرة وأعضاء هيئة القيادة وطاقم الطائرة، ويكون كل منهم مسؤولاً عن هذه الأضرار تجاه الغير بالتضامن والتكافل مع مشغل الطائرة" وهنا نجد المسؤولية بتضامن والتكافل مع مشغل الطائرة عن الأضرار التي تقع تجاه الغير ومن هنا نذهب في الفصل التالي بالبحث في هذه المسؤولية وما هي المسؤولية المترتبة على قائد الطائرة، وطرق دفعها.

الفصل الرابع

أساس وأثر المسؤولية في مواجهة شركة الطيران

إن قائد الطائرة يقع على عاتقه مسؤولية كبيرة إذ يمثل أعلى سلطة على متن الطائرة أثناء الطيران، فيترتب عليه أن يقود طائرته وفق قواعد الجو والنطاق المسموح له الطيران فيه، كما يجب على قائد الطائرة قبل الإقلاع أن يتأكد من أمور جوهرية تتعلق برحلة الطائرة وسلامتها كمدى كفاية الوقود وأن تكون الأحوال الجوية ملائمة للطيران وغيرها، كما أن قائد الطائرة يحظر عليه الطيران بإهمال ورعونة، أو أن يقود الطائرة تحت تأثير مواد مخدرة أو مسكرة، أو أي من المواد التي قد تؤثر على إدراكه ووعيه، وتحول دون القيام بكامل واجباته.

أن الخطأ هو مرتكز المسؤولية المدنية فمشرعي القانون جعلوا الخطأ مرتكزاً لنقطة البداية في رسم معالم المسؤولية المدنية في جانبها من مسؤولية عقدية ومسؤولية تقصيرية، فوَقوع الخطأ يمثل أخلاً في المسؤولية فيترتب على من وقع منه جبر ما الحقه من ضرر، وأن جبر الضرر وتسويته قد تتطور بتطور المجتمعات واختلافها، فوصلت المسؤولية المدنية إلى ظهور التعويضات بأشكالها المختلفة عينية ونقدية لإصلاح ما أصاب المضرور من ضرر. (1)

وإن المسؤولية المدنية عن الأفعال الشخصية هي تلك التي ترجع إلى شخص مرتكبها، وبعبارة أخرى الفعل الذي يصدر عن مَنْ أحدث الضرر، سواء أكان تدخله مباشراً في إحداث الضرر دون وساطة أي طرف آخر، أو بالتدخل بشيء يستقل عنه، وأن الأصل هو مسؤولية الشخص عن أفعاله التي يرتكبها وتلحق الضرر بالآخرين، أما مسؤوليته عن فعل الغير، أو عن الأشياء التي في حراسته،

(1) الدلوي، بمو برويزخان (2014). النظرية العامة للحماية المدنية، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية.

فقد حدد المشرع الأردني جوانبها المختلفة، وتضمنها في المواد (256-287) من القانون المدني

أردني⁽¹⁾، ومنطلقاً من ذلك نتناول في هذا الفصل من خلال مبحثين:

المبحث الأول: الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية لقائد الطائرة.

المبحث الثاني: دفع المسؤولية المدنية الناشئة في مواجهة قائد الطائرة.

المبحث الأول

الطبيعة القانونية للمسؤولية المدنية لقائد الطائرة

أن المشرع الأردني ووفق نص المادة (256) من القانون المدني الأردني تبين التوجه الذي سار فيه المشرع الأردني وبنى عليه نظريته، إذ أقام المسؤولية على أساس الضرر، فنصت المادة على أن "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر"، ان المشرع قد اقتبس هذه النظرية من الفقه الإسلامي، ولم يساير المشرع المصري والفرنسي ومعظم التشريعات الأخرى التي أخذت بالخطأ، فمن نتج عن فعله ضرر بالآخرين، عليه أن يتحمل نتيجة فعله الضار، ويقوم بتعويض من وقع عليه هذا الضرر، وأن هذه النظرية أقرب إلى العدالة.⁽²⁾

إن الخطاء فكرة قديمة اعتمدت في معظم النظم القانونية، فالخطأ كنظام أساسي من أركان المسؤولية الجزائية والمدنية على حد سواء، ولم يتفق الفقه القانوني على تحديد مفهوم للخطأ وإيراد مفهوم تنطوي تحته كل صور الخطأ، فذهب رأي من الفقه إلى التعريف التقليدي للخطأ بأنه " انحراف

(1) منصور، أمجد محمود (2015). النظرية العامة للالتزامات - مصادر الالتزام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص253.

(2) منصور، أمجد محمود، مرجع سابق، ص268.

في سلوك الشخص مع إدراكه لهذا الانحراف" (1)، فيذهب هذا الرأي إلى فكرة تأسيس الخطأ على عنصرين الأول وهو عنصر مادي يتحقق بالانحراف أو التعدي، أما العنصر الثاني وهو المعنوي الي يتجسد في الإدراك. (2)

ويذهب رأي آخر في تعريف الخطأ في إطار المسؤولية المدنية أنه "عدم قيام المدين بتنفيذ التزام أو هو عدم تحقيق النتيجة في الالتزام بتحقيق نتيجة وعدم بذل العناية المطلوبة في الالتزام ببذل عناية" (3)، ومهما اختلف الرأي في تعريف الخطأ فإنه لا يتعدى أن يكون نشاط نتيجته الحاق الضرر بالغير، وأن الخطأ في مجال دراستنا سبباً لأثارة المسؤولية المدنية في مواجهة شركات الطيران وقائدها.

ومما تقدم ذكره نجد أن قد ذهب بعض من التشريعات كالتشريع المصري والفرنسي بالأخذ بالخطأ كأساس للمسؤولية المدنية، وذهب البعض كالمشرع الأردني إلا الأخذ بالمسؤولية على أساس الضرر، ولكن ما يراه الباحث من خلال دراسة مواد قانون الطيران المدني الأردني الذي أخذ بالاتفاقيات الدولية للحل النزاعات الناشئة عن الطيران المدني وأن هذه الاتفاقيات قد أقامت المسؤولية على أسس الخطأ والمسؤولية الموضوعية.

وأن ما تتميز به المسؤولية الموضوعية عن المسؤولية المدنية أنها لا تشترط الخطأ كركن أساسي لقيامها، فالمسؤولية في يومنا هذا أصبحت تذهب في جانب التعويض بعيداً عن العقاب، فلم تعد

(1) سلطان، أنور (1970). مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، دار المعارف الاسكندرية، ص291.
 (2) الحكيم، عبدالمجيد (2010). الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني -مصادر الالتزام، دار العاتك، القاهرة، ص215.
 (3) ابو السعود، رمضان محمد (1984). مبادئ الالتزام في القانون المصري واللبناني، دار الجامعة بيروت، ص227.

الغاية من المسؤولية إنزال العقوبة بالفاعل إنما الغاية هي جبر ما نجم عن الفعل من ضرر، بغض النظر عن الفعل أكان مشروعاً أم غير مشروع، فسميت المسؤولية الموضوعية بالمسؤولية المادية، فتتأسس هذه المسؤولية على عنصر الضرر فمن أحدث الضرر يلزم بتعويض ما ألم بالمضور من ضرر بغض النظر عن مسلكه وقصده، فتعويض هو موضع الضرر، وتقام المسؤولية على أساس الفاعل الشخصي وتسمى النظرية الشخصية⁽¹⁾، وتسمى أيضاً في فقه القانون بنظرية المخاطر المستحدثة أو نظرية تحمل التبعات المستحدثة.⁽²⁾

ومن الجدير بالذكر أنه تقرر مبدأ المسؤولية الموضوعية في البروتوكول المعدل لاتفاقية ورسو لسنة (1929)، حيث تم تبين المسؤولية في جميع حالات الإضرار في بروتوكول مونتريال لسنة (1966)، وجاء في حالات محددة في بروتوكول غواتيمالا لسنة (1971)، وتبع ذلك بروتوكول مونتريال سنة (1975)، الذي عاد ووسع في نطاق تطبيق المسؤولية الموضوعية مقارنة مع ما اقراره في بروتوكول غواتيمالا، وتبنى اتفاق مونتريال لسنة (1999) مبدأ المسؤولية الموضوعية كقاعدة عامة، وأبقى على الخطأ المفترض قائماً على بعض الاحالات معينة⁽³⁾، ونتناول هذا المبحث من خلال مطلبين على النحو التالي:

المطلب الأول: طبيعة المسؤولية الناشئة بين قائد الطائرة وشركة الطيران.

المطلب الثاني: التعويض في المسؤولية الناشئة في مواجهة قائد الطائرة وشركة الطيران.

(1) مرقس، سليمان (1992). الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات الفعل الضار والمسؤولية المدنية، المجلد الأول، ط5، ص120.

(2) سلطان، أنور (2022). مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص291.

(3) فارس، عمر محمد (2018). طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي عن الأعمال الإرهابية، مجلة الفكر الشرطي، ج(27)، ع(107)، ص149.

المطلب الأول

طبيعة المسؤولية الناشئة بين قائد الطائرة وشركة الطيران

جاء في نص المادة (42) الفقرة (أ) من قانون الطيران المدني الأردني أنه "على مشغل الطائرة ان يحدد قائد الطائرة واعضاء هيئة القيادة واعضاء طاقم الطائرة قبل القيام بأي رحلة جوية"⁽¹⁾، وكما أسلفنا الذكر أن شركة الطيران تعتبر مستثمرة في تشغيل الطائرة، فهي ملزمة بتعيين قائد يكون مسؤولاً عن رحلة الطيران.

وجاء في نص المادة (47) الفقرة (ب) من قانون الطيران المدني أنه "يحظر على أي شخص التدخل في اعمال قائد الطائرة أو اعضاء هيئة القيادة، أو اعضاء طاقم الطائرة أو العبث بأي جزء من الطائرة أو معداتها أو آلاتها أو ارتكاب أي عمل يعرض سلامة الطائرة أو هيئة قيادتها أو ركابها للخطر".

نجد أن المشرع الأردني قد لزم شركات الطيران بتعيين من يكون مسؤولاً عن الرحلة الجوية من لحظة اقلاعها وحتى هبوطها، كما لزم من على متن الطائرة بأن يكون تحت أمر قائد الطائرة وذلك بهدف تحقيق سلامة الطائرة ومن عليها، وشملت المادة التي تقدم ذكرها على أي شخص داخل الطائرة دون تحديد مسافرين أم عاملين على متن الطائرة.

ونصت المادة (45) الفقرة (أ) من قانون الطيران المدني الأردني على أنه "قائد الطائرة مسؤول عن قيادة الطائرة وهي في حالة طيران، وعليه ان يتخذ الاجراءات اللازمة لضمان سلامة الطائرة، وله في سبيل ذلك صلاحية اصدار الاوامر لأعضاء هيئة القيادة ولأعضاء طاقم الطائرة ولرجال

(1) قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة (2007)، مشار إليه سابقاً.

الامن وللركاب تنفيذاً للأنظمة والتعليمات لحفظ سلامة الطائرة ولضبط النظام على متنها اثناء الرحلة الجوية، وعلى الهيئة ان تتخذ الاجراءات القانونية المبينة في هذا القانون تجاه كل من يخالف اوامر قائد الطائرة". (1)

في هذه المادة التي تقدم ذكرها نقل المشرع مسؤولية الطائرة إلى قائد الطائرة طوال حالة الطيران والتي عرفها المشرع بأنها "تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ اللحظة التي يبدأ فيها استخدام القوة المحركة إلى اللحظة التي يكتمل فيها الهبوط وتوقف المحركات والطائرة عن الحركة كما وتعتبر الطائرة في حالة طيران منذ اغلاق ابوابها إلى حين فتح هذه الابواب عند نزول الركاب وفي الحالة التي تكون الطائرة اخف من الهواء تبدأ حالة الطيران منذ لحظة انفصالها عن الارض حتى لحظة اتصالها معها، وفي حالة الهبوط الاضطراري تعتبر الطائرة في حالة طيران إلى ان تتولى الجهات المختصة مسؤوليتها عن الطائرة وما على متنها من اشخاص واموال".

إن المسؤولية العقدية تتحقق بمناسبة عقد مبرم بين طرفين، قصر أحدهما في تنفيذ التزام ملقى على عاتقه، اذ لم يتم بتنفيذه أو التأخر في التنفيذ، أو تنفيذه بصورة غير المرجوة من محل الالتزام (2)، وفي مجال الطيران الجوي تبرم هذه العقود بين قائد الطائرة وشركات الطيران المستثمرة للطائرة، وإذا ما أخل قائد الطائرة في العقد كان في مواجهة المسؤولية العقدية.

أما المسؤولية التقصيرية تتحقق إذا ما أخل قائد الطائرة بالالتزام الذي يفرضه القانون عليه بعدم الإضرار بالغير، وذلك بارتكابه فعلاً ضاراً قد يؤدي في نتيجته إلى إلحاق الضرر بالغير، ولما كانت

(1) نص المادة (45) الفقرة (أ) من قانون الطيران المدني الأردني، مشار إليه سابقاً.

(2) مرقس، سليمان (1987). الوافي في شرح القانون المدني، المدخل للعلوم القانونية، الجزائر، ط1، ص245.

المسؤولية التقصيرية تتحقق بعدم الالتزام ومخالفة ما نص عليه القانون، فإن أخلال قائد الطائرة في الواجبات الملقاة على عاتقه أو التعدي على الصلاحيات الممنوحة له يرتب عليه مسؤولية تقصيرية، في مواجهة المتضرر (1).

أن أساس مسؤولية قائد الطائرة غالباً ما تكون بصفة شخصية، فهو يتولى قيادة الطائرة بعيداً عن أي رقابة، وهو صاحب القرار الذي يواجه الأزمات التي تتعرض لها الطائرة وهذا يكون في مجال خبراته ودراساتها في الطيران، وأن القضاء يثر بالمسؤولية المباشرة لقائد الطائرة لاسيما أن الحوادث توضح أن أغلبها تقع بسبب أخطاء قائد الطائرة. (2)

وتنص المادة (256) من القانون المدني الأردني على أن " كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر"، وهذا النص يشير إلى العلاقة السببية التي يجب أن تتوفر بين الإضرار والضرر الذي ينجم عنه، حيث لا يسأل عن ضمان مَنْ كان فعله لا يؤدي إلى هذا الضرر، فلو كان هذا الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي، لا يد له فيه، كان غير ملزم بالضمان، فبالتالي فإنه من الضروري بالنسبة للمضرور أن يثبت هذه العلاقة السببية بين الضرر الذي لحق به، وبين الفعل المسبب لهذا الضرر. (3)

وفق ما نصت المادة (257) من القانون المدني الأردني على أنه: "1- يكون الإضرار بالمباشرة أو التسبب.2- فإن كان بالمباشرة لزم الضمان ولا شرط له، وإذا وقع بالتسبب فيشترط التعدي أو

(1) السرحان، عدنان إبراهيم، خاطر، نوري حمد (2016). شرح القانون المدني - مصادر الحقوق الشخصية الالتزامات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، ص186.

(2) عمار، عبدالعزيز حسين (2022). مسؤولية قائد الطائرة المدنية والجناحية، تاريخ الدخول 2022/4/6 <https://azizavocate.com/2022/09>

(3) منصور، أمجد محمد، مرجع سابق، ص298.

التعمد، أو أن يكون الفعل مفضياً إلى ضرر"، وعليه فلا ضمان بغير هذين الطريقتين، ومن هذه المادة ننتقل إلى بيان المقصود بالمباشرة والتسبب وبيان ماهي مسؤولية قائد الطائرة أثر ذلك.

أولاً: المباشرة

أورد الفقهاء الكثير من التعريفات للمباشرة، يركز معظمها في إظهار العلاقة السببية بين الفعل والضرر، أي أن من كان فعله هو الذي أدى بشكل مباشر إلى وقوع الضرر وقع عليه الضمان المطلق بالتعويض، سواء أكان قد تعمد إيقاع الضرر، أم لم يتعمد، وسواء أكان متعمداً أم غير متعمد.⁽¹⁾

هذا يدل على أن الإضرار لوحده عملٌ غير مشروع في المباشرة، ويقوم عليه الالتزام بالضمان، فالحاق الضرر بالغير بنفسه، أو في ماله، وهذا يكفي لقيام المسؤولية المباشرة دون الحاجة لوجود شرط، وذلك لأنَّ العلاقة السببية قائمة بين الفعل المباشر والضرر الناتج عنه، فيقتضي ذلك أن يحمل الضمان بالتعويض على من أوقع الضرر بالمضروب، فهو سبب الضرر الوحيد⁽²⁾، فأن ما يقع من قائد الطائرة من أفعال مباشرة تسبب ضرراً كان ملزماً بتعويض.

ثانياً: التسبب

عرفت المادة (184) من المذكرة الإيضاحية للقانون المدني، التسبب بأنه إتيان فعل في شيء فيؤدي إلا إتلاف شيء آخر، فانقطع حبل معلق به قنديل وانكسر فيكون قطع الحبل مباشرة وكسر القنديل تسبب.⁽³⁾

(1) اليعقوب، بدر جاسم محمد (1978). تحديد مفهوم الضرر المباشر وفق المادة (19) مكرر من قانون تنظيم الالتزامات الناشئة عن العمل غير المشروع الكويتي، مجلة الحقوق والشريعة الكويت، ج(2)، ع(2)، ص 289.

(2) اليعقوب، بدر جاسم محمد، مرجع سابق، ص 293.

(3) المذكرة الإيضاحية، منشورات برنامج قرارك <https://ezproxy.yu.edu.jo:2083/home>

فأن التسبب يقصد به أنه الحالة التي يرتكب فيها أحد الاشخاص فعلاً يؤدي في نتيجته إلى ضرر دون الفعل ذاته، وأن مجرد أحداث الضرر نسبياً لا يكفي وحده لقيام العمل غير المشروع⁽¹⁾، وجاء في نص المادة (257) مدني أنه يشترط لتضمين المتسبب التعويض أن يقع الفعل تعدياً أو تعمداً أو أن يكون مفضياً إلى ضرر.

وحرريّ بنا أن نتطرق إلى تعريف كل من التعدي والتعمد، فذهب الفقه في تعريف التعمد أنه يكون الفاعل قد قصد الفعل والضرر، ولا يكون قصده مقتصراً على الفعل وحده، لأنه لا يكفي أن يكون قصد الفعل، ولم يكن قاصداً النتيجة، فلا بد من توافر قصد الإضرار بالغير.⁽²⁾

وورد في قرار صادر عن محكمة التمييز بأن التعدي هو المجاوزة الفعلية إلى حق الغير المعصوم، أو تجاوز الحد الواجب الوقوف عنده، أو تقصير الحد الواجب الوصول إليه في الفعل أو الامتناع.⁽³⁾

ويُنظر إلى ما جاء في قرار محكمة البداية بصفتها الاستئنافية، حيث تجد المحكمة أن قيام الضمان (المسؤولية) عن الفعل الضار وفقاً للمادة (256) من القانون المدني يكون على ثلاثة أركان وهي: **التعدي (الإضرار)**، والضرر، والعلاقة السببية، ويتوجب ثبوت هذه الأركان جميعاً لقيام المسؤولية بالتعويض أو الضمان وفقاً لقواعد التعويض في المسؤولية عن الفعل الضار وأسسها، حيث إن الركن المعول عليه في قيام المسؤولية بالضمان هو **ركن التعدي** أو الإضرار، وبأن مناط الحكم

(1) السرحان، عدنان أبراهيم، خاطر، نوري حمد، مرجع سابق، ص371.

(2) خصاونة، مها يوسف (2000). فعل المباشر والتسبب في الإضرار غير المشروع في القانون المدني الاردني (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير جامعة ال البيت، الأردن- المفرق، ص36.

(3) قرار رقم (2261) لسنة (2019) الصادر عن محكمة التمييز بصفتها الحقوقية تاريخ 2019/5/20 منشورات برنامج قرارك.

بالتعويض ثبوت وقوع الضرر، ونسبته إلى الفاعل بتوافر علاقة السببية بين الفعل (التعدي) والضرر⁽¹⁾، أي إذا ما ارتكب قائد الطائرة أفعالاً بالتعدي على صلاحياته التي أشرنا لها سابقاً ونجم عنها ضرر كان ملزماً بتعويض عما ألم بالمضروب من ضرر.

وأن طبيعة الإخلال بالتزام الموجب لمسؤولية قائد الطائرة يلزم قائد الطائرة بتنفيذ الالتزامات الملقاة على عاتقه لحساب شركة الطيران المستثمرة للطائرة، حتى ولو كان يتمتع بقدر كبير من الاستقلال في مواجهة شركة الطيران، ومن ثم لا تثبت صفة الحارس لقائد الطائرة، حيث أن الحراسة تفترض أن الحارس يعمل لحساب نفسه، ونظراً لأن قائد الطائرة يعد أحد أفراد الطاقم الذين يرتبطون بمستثمر الطائرة بعقد عمل لذا فان مسؤولية قائد الطائرة عن الإخلال بأحد التزاماته مسؤولية تعاقدية في مواجهة شركة الطيران، ومسؤولية تقصيرية تجاه الغير الذي لا يرتبط مع قائد الطائرة بأية رابطة عقدية وهذا الخطأ الذي يرتكبه قائد الطائرة، كإخلال بأحد التزاماته قد ينتج عن خطأ تجاري وقد ينتج عن خطأ فني.⁽²⁾

أن الإخلال بالتزام التجاري هو الإخلال الناشئ عن عدم التقيد بالالتزامات المترتبة على قائد الطائرة وعدم احترامه لتعليمات شركة الطيران المتعلقة بالاستغلال التجاري للطائرة في الملاحة الجوية، وهذا يوجب المسؤولية التعاقدية لقائد الطائرة في مواجهة المستثمر الجوي (شركة الطيران)، أما إذا ترتب على هذا الإخلال الحاق الضرر بالغير فله الرجوع على قائد الطائرة على أساس المسؤولية التقصيرية، إذا توافرت شروطها من، فعل ضار وضرر وعلاقة سببية لأن هذه المسؤولية

(1) قرار رقم (5494)، لسنة (2021) الصادر عن محكمة بداية عمان بصفتها الاستئنافية، تاريخ 2021/11/3 منشورات برنامج قرارك.

(2) البندري، مصطفى (2006). قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة، كلية القانون جامعة الشارقة، كلية الدراسات العليا والبحث العلمي، الشارقة، ص195.

مسؤولية نظرية بحتة، أما الإخلال الفني في الالتزام الفني فهو الإخلال الذي ينتج عن عدم اتباع القواعد والأصول الفنية للملاحة الجوية وهذه الإخلال يسأل عنها قائد الطائرة وليس شركة الطيران، فمن المقرر قانوناً ان قائد الطائرة هو المسؤول عن قيادة الطائرة وتسييرها فنياً وملاحياً، ويتمتع باستقلال تام عن المستثمر في هذا الصدد، بل ولقائد الطائرة الاعراض عن تعليمات شركة الطيران المتعلقة بالناحية الفنية متى قدر ان في ذلك مصلحة الرحلة الجوية وللمستثمر. (1)

أن أساس مسؤولية قائد الطائرة غالباً ما تكون بصفة شخصية، فهو يتولى قيادة الطائرة بعيداً عن أي رقابة، وهو صاحب القرار الذي يواجه الأزمات التي تتعرض لها الطائرة وهذا يكون في مجال خبراته ودراساتها في الطيران، وأن القضاء يثر بالمسؤولية المباشرة لقائد الطائرة لاسيما أن الحوادث توضح أن أغلبها تقع بسبب أخطاء قائد الطائرة. (2)

المطلب الثاني

التعويض في المسؤولية المدنية الناشئة في مواجهة قائد الطائرة وشركات الطيران

ووفق ما نص عليه المشرع الأردني في نص المادة (55) من قانون الطيران المدني أنه "كل من لحق به ضرر وهو داخل الطائرة أو خارجها أو على سطح الارض، وكان الضرر بسبب تشغيل الطائرة في حالة الطيران في اقليم المملكة أو في فضاءها الجوي، فإنه يستحق التعويض بمقتضى الاحكام المقررة في هذا القانون، وفي المعاهدات الدولية سارية المفعول في المملكة، وتطبق القواعد العامة في المسؤولية المدنية على التعويض إذا لم يرد نص في هذا القانون أو في المعاهدات الدولية"،

(1) فوري، مصطفى (2021). الحد الفاصل للإجراءات المستخدمة من طاقم الطائرة تجاه الأشخاص المشاغبين على متنها وفقاً لمدونة الطيران المدني والاتفاقيات الدولية، مجلة القانون والأعمال الدولية، المغرب، ص 29.

(2) عمار، عبدالعزيز حسين (2022). مسؤولية قائد الطائرة المدنية والجنائية، تاريخ الدخول 2022/4/6

فنتناول في هذا المطلب التعويض وفق أحكام قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة (2007)، ووفق القواعد العامة للقانون المدني الأردني.

الفرع الأول: التعويض عن أخطأ قائد الطائرة وفق أحكام قانون الطيران المدني الأردني

أن التضامن في المسؤولية المدنية التقصيرية هو أمر متفق عليه وهو أمر مفترض، بينما في المسؤولية العقدية لا تضامن إلا باتفاق صريح أو بنص قانون، وهذا ما بينه نص المادة (42/ج) من قانون الطيران المدني الأردني أنه يعتبر كل من مشغل الطائرة مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عن اخطاء قائد الطائرة واعضاء هيئة القيادة وطاقم الطائرة، ويكون كل منهم مسؤولاً بالتضامن والتكافل مع مشغل الطائرة، وهنا نجد أن المشرع الأردني قد وضع المسؤولية عن التعويض عن الأضرار على أساس التضامن والتكافل، أي أن قائد الطائرة وطاقمها وما يصدر عنهم من أخطاء هم مسؤولين عنها بالتضامن والتكافل. (1)

كما أن اتفاقية المونتريال في عمليات النقل الجوي نصت وفق أحكام المادة (45) على أنه "فيما يتعلق بالنقل الذي يقوم به الناقل الفعلي، يجوز إقامة دعوى، التعويض حسب اختيار المدعي أما على ذلك الناقل أو على الناقل المتعاقد أو عليهما معاً متضامنين أو منفردين، وإذا اقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هاذين الناقلين يحق لذلك الناقل أن يطلب إدخال الناقل الأخر في الدعوى، على أن تخضع الإجراءات والأثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى الدعوى". (2)

(1) المادة (42/ج) من قانون الطيران المدني الاردني، مشار إليه سابقاً.

(2) اتفاقية المونتريال لسنة 1999، تاريخ الدخول 2023/4/1 <https://ar.wikipedia.org/wiki>

ويرى الباحث أنه في مجال القانون الجوي واتفاقياته أن المسؤولية الناشئة سواء أكانت عقدية أم تقصيرية فهي قائمة على أساس التعويض، سواء بين شركات النقل الجوي المتعددة أو بين شركات النقل الجوي وطاقم الطائرة أو قائدها، أن موضوع التضامن نضمه المشرع الأردني وفق أحكام القواعد العامة من القانون المدني وفق نص المادة (265) إذ نص على "إذا تعدد المسؤولون عن الفعل الضار، كان كل منهم مسئولاً بنسبة نصيبه فيه وللمحكمة أن تقضي بالتساوي أو بالتضامن والتكافل فيما بينهم" (1).

يتبين لنا أن المشرع الأردني وفق نص المادة السابقة جعل التضامن بين المسؤولين عن الفعل الضار تضامناً إجبارياً، وقضت محكمة التمييز بأنه "إذا تعدد المسؤولون عن الفعل الضار كان كل منهم مسؤولاً بنسبة نصيبه وللمحكمة أن تقضي بالتساوي أو بالتضامن أو التكافل فيما بينهم عملاً بأحكام المادة (265) من القانون المدني". (2)

أما في حال رجوع المسؤولين فيما بينهم فإن المحكمة هي التي يكون لها تحديد ما يدفعه كل من المسؤولين، وتعتمد في ذلك عب جسامه الخطأ الذي وقع من كل واحد منهم ودرجة تأثير هذا الفعل في إحداث الضرر، فإذا استحال على المحكمة أن تحدد نصيب كل منهم فتحكم بمسؤوليتهم بالتساوي. (3)

وأن التضامن يقصد به أن كلاً من المسؤولين المتعددين هو مسؤولاً قبل المتضرر بأن يؤدي كامل الضمان، ويجوز للمتضرر أم يطالبهم جميعاً، كما يستطيع أن يختار من بينهم من يشاء وأن

(1) القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة (1976).

(2) قرار رقم (819) صادر عن محكمة التمييز بصفتها الحقوقية، بتاريخ 1994/12/31، منشورات عدالة.

(3) المذكرة الإيضاحية، مرجع سابق، ص 294.

يقتصر في دعواه التي يقيمها على أحد المسؤولين وأن يطالبه بكامل الضمان⁽¹⁾، ووفق ما نصت عليه المادة (426) من القانون المدني الأردني " لا يكون التضامن بين المدينين إلا باتفاق أو بنص قانوني".

ويشترط في التضامن بين المسؤولين عن الفعل الضار والتزامهم بالتعويض، أن يقع الفعل الضار من كل واحد من المسؤولين، وأن يكون كل فعل من الأفعال التي أتها المسؤولين قد أدى إلى إلحاق الضرر بالمضرور، وأن لم يكن فعل أحد المسؤولين سبباً في احداث الضرر فلا يسأل ولا يحكم عليه بالتضامن، وأن يكون الضرر الذي أحدثه المسؤولون هو ضرر واحد، ولا يشترط الاتفاق بين المسؤولين على أحداث الضرر.⁽²⁾

ويرى الباحث وفق أحكام قانون الطيران المدني بأن مشغل الطائرة وقائدها وطاقمها مسؤولين بالتضامن والتكامل، وأن وفق ما أشرنا له من شرح للقواعد العامة فإن كل منهم يكون مسؤولاً بما أتى من فعل أدى إلى إلحاق الضرر بالمتضرر، ويكون التعويض على الأساس الذي تحكم به المحكمة بتحديد الفاعل المسبب للضرر وتحديد حجم الضرر الناجم عن الخطأ.

ومما سبق أنه إذا ما وقع حادث الطيران فإن مالك الطائرة من مشغل أم ناقل جوي أم شركة فهم مسؤولين عن أخطاء قائد الطائرة، وأن أساس هذه المسؤولية هي مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه، وأن للشخص المتضرر الرجوع على مشغل الطائرة بناء على مسؤولية عقدية أو تقصيرية،

(1) الدناصوري، عز الدين، والشواربي، عبد الحميد (1992). المسؤولية المدنية في ضل الفقه والقضاء، ص 479.
 (2) لمزيد من التفاصيل حول شروط المسؤولية بالتضامن أنظر، الصرايرة، إبراهيم، والعدوان، أشرف، (2020)، الفعل الضار بن التضامن والتكافل والتساوي، في القانون الأردني، المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية، ج(12)، ع(2)، ص 213.

وله أن يرجع على قائد الطائرة مباشرة نتيجة خطأه الشخصي⁽¹⁾، ولكن هنا على المضرور أثبات أن مسبب الضرر هو قائد الطائرة ووفق ما أسلفنا عن الطبيعة الموضوعية لهذه المسؤولية فإذا ما ثبت أن قائد الطائرة هو مسبب الضرر نتيجة خطأ صادر عنه فهو مسؤول بالتضامن وتكافل مع مشغل الطائرة عن التعويض عن هذه الأضرار.

الفرع الثاني: التعويض في المسؤولية الناشئة عن أخطأ قائد الطائرة وفق القواعد العامة:

أن المشرع الأردني وفق أحكام في نص المادة (48) من القانون المدني، إذ أجاز حصول المتضرر على التعويض عما لحق به من ضرر، ويستند الحكم بالتعويض إلى هذا النص.⁽²⁾

تتعدد طرق التعويض وفق أحكام القواعد العامة، حيث نصت المادة (269) من القانون المدني الأردني "1- يصح أن يكون الضمان مقسطاً كما يصح أن يكون إيراداً مرتباً، ويجوز في هاتين الحالتين إلزام المدين بأن يقدم تاميناً تقدره المحكمة. 2- ويقدر الضمان بالنقد على أنه يجوز للمحكمة تبعاً للظروف وبناء على طلب المضرور أن تأمر بإعادة الحال إلى ما كان عليه أو أن تحكم بأداء أمر معين متصل بالفعل الضار، وذلك على سبيل التضمين"، حيث وفق نص هذه المادة فإن التعويض قد يكون عينياً متى كان ذلك ممكناً وقد يكون نقداً إذا تعذر التعويض العيني.

أولاً: التعويض العيني

التعويض العيني هو إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر، حيث إنّ التعويض العيني يؤدي إلى الوفاء بالالتزام عينياً، والوفاء بهذا الالتزام هو الأصل في الالتزامات العقدية، ويمكن

(1) عمار، عبد العزيز حسين، مرجع سابق، ص19.

(2) قويدر، فرقاني (2017). التعويض عن الضرر الناجم عن المساس بالحق، المركز الجامعي مرسلني عبد الله - تبيارة - بحث منشور موقع معرفة، ص13.

أن يقع التزام بالتعويض العيني في الالتزامات غير العقدية، كما لو أخل المدين بالالتزام بعدم الإضرار بالغير. (1)

ويجدر بنا الإشارة إلى المادة (195) من المذكرة الإيضاحية للمادة (269) من القانون المدني والتي جاء فيها أنه يجوز أن يكون هذا التعويض عينياً بأن تأمر المحكمة صاحبة الاختصاص بإعادة الحال إلى ما كان عليه ببناء جدار هدم مثلاً أو إزالة جدار بُني. (2)

ثانياً: التعويض بمقابل

فلا يمكن إعادة الحال إلى ما قبل وقوع الضرر في الإضرار الناجمة في مجال الطيران الجوي، فلا يكون أمام القضاء سوى اللجوء إلى التعويض بمقابل، وأما أن يكون بأداء أمر معين ويسمى تعويضاً غير نقدي، أو بأداء مبلغ مالي ويسمى تعويضاً نقدياً. (3)

ويعرف التعويض النقدي بأنه التعويض الذي يطلب الحكم به في دعوى المسؤولية التقصيرية، فإن كل ضرر وإن كان هذا الضرر أدبياً يمكن تصحيحه بالمال، ففي جميع الأحوال التي لا يرى القاضي أن التعويض غير النقدي غير مُجدٍ يحكم بتعويض نقدي، ويعرف التعويض النقدي بأنه مبلغ من المال يلزم مرتكب العمل الضار بدفع الضرر، وأن هذا التعويض طريق لجبر الضرر وإصلاحه فهي إضافة إلى أنها وسيلة إلى التبادل، فهي وسيلة لتقويم الأضرار أياً كان نوعها. (4)

(1) المجالي، نظام توفيق (2006). نطاق الادعاء بالحق الشخصي أمام القضاء الجزائي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، ص241.

(2) المذكرة الإيضاحية، مرجع سابق.

(3) القضاة، مفلح عواد (2018). أصول المحاكمات المدنية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، ص195.

(4) المجالي، نظام توفيق، ص254.

والجدير بالذكر أنه وفق ما نصت عليه المادة (269) من القانون المدني الأردني، فإنه يمكن للقاضي تحديد طريقة الدفع وفقاً لما يراه مناسباً، فقد يحكم بدفع جملة واحدة أو على شكل أقساط محدداً مدتها ومعيناً عددها، ويمكن أن يكون هذا التعويض إيراداً على هيئة مرتب مدى الحياة أو لفترة معينة من الزمن حسب ما تقتضي ظروف الحال وفق لما يطلبه المدعي. (1)

وتجدر بنا الإشارة إلى تقدير قيمة التعويض حيث نص المشرع الأردني في المادة (266) من القانون المدني على أنه "يقدر الضمان في جميع الأحوال بقدر ما لحق المضرور من ضرر، وما فاته من كسب، بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار".

وخلاصة ما نتوصل إليه أن تقدير التعويض من قبل القضاء يتم وفقاً لما ترسمه أحكام القانون، وللقاضي أن يستعين بخبراء أو ما يراه مناسباً وفقاً لسلطته التقديرية، وغالباً فإنّ هناك طريقتين يتم من خلالها تقدير التعويض، فقد يكون التقدير بشكل شامل بتعويضه ما ينجم من ضرر مادي أو أدبي بحسب الأسباب التي حققت الضرر.

ووفق أحكام قانون الطيران المدني الأردني فأن المادة (58/أ) نصت على أنه "تختص بدعوى التعويض الناشئة عن الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة في حالة طيران في إقليم المملكة أو في فضائها الجوي، المحكمة التي وقع الضرر ضمن اختصاصها المكاني، أو المحكمة التي يقع ضمن اختصاصها المكاني موطن المدعى عليه أو المركز الرئيسي لإعماله".

(1) السنهوري، عبد الرزاق أحمد (2015). الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مصادر الالتزام، المجلد الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، ص1094.

ووفق الفقرة (ب) من ذات المادة "تختص المحاكم الأردنية بالنظر في دعاوى التعويض عن الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة في حالة الطيران في اعالي البحار أو في المناطق غير الخاضعة لسيادة أي دولة وذلك في الحالات التالية:-1. إذا كانت الطائرة التي تسببت بالضرر مسجلة في السجل الوطني. 2. إذا كان المدعي يحمل الجنسية الأردنية. 3. إذا كان المدعى عليه المتسبب في الضرر مقيماً في المملكة وله موطن فيها".

المبحث الثاني

دفع المسؤولية المدنية الناشئة بين قائد الطائرة وشركة الطيران

إن تحديد طبيعة مسؤولية قائد الطائرة تمكنا من تصور طرق دفع هذه المسؤولية فتختلف طرق الدفع باختلاف طبيعة هذه المسؤولية، فإن مسؤولية قائد الطائرة قد تقوم على أساس وجود مخاطر محتملة في العمل والتي يكون دفع المسؤولية محددة بنص، كما تقوم مسؤولية قائد الطائرة على أساس فكرة الإخلال بالتزام، فتعتمد على قائد الطائرة الذي يقوم بالعمل ويمكن في هذه الحالة نفي حصول الإخلال من أساسه، وأن قائد الطائرة يطلب منه بذل عناية في معرض تنفيذ التزامه بنقل الركاب والامتعة فيوجب عليه إثبات أن ما بذله من عناية لا تنزل عن عنايته في أموره الخاصة في مثل هذه الحالات. (1)

ووفق ما نص عليه المشرع في نص المادة (56/أ) من قانون الطيران المدني أنه "يعتبر باطلا كل اتفاق يعفي مشغل الطائرة ووكلاءه وموظفيه وتابعيه من المسؤولية، كلياً أو جزئياً، من التعويض عن الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة"

وأن الضرر في حالات نص عليها المشرع، لا يضمن ما ينشأ عن فعل الفاعل من ضرر، وذلك إذا ما توافر أحد أسباب دفع المسؤولية التي نص عليها المشرع الأردني، في القانون المدني كحالة الدفاع الشرعي وحالة تنفيذ الموظف العام لأمر صادر إليه من رئيسه، أو في حالة الإذن من صاحب

(1) غطاشة، أحمد عبدالطيف، مرجع سابق، ص 178.

الحق أو وليه أو إذن المشرع⁽¹⁾، كما نص المشرع الأردني وفق أحكام قانون الطيران المدني، قد منح قائد الطائرة صلاحيات قد يلجأ إليها لدفع تلك المسؤولية نتناول هذا المبحث من خلال مطلبين:

المطلب الأول: دفع المسؤولية عن قائد الطائرة لخطأ المضرور وبنص القانون.

المطلب الثاني: دفع المسؤولية باتخاذ التدابير الضرورية وبسبب القوة القاهرة.

المطلب الأول

دفع المسؤولية عن قائد الطائرة لخطأ المضرور وبنص القانون

أن المشرع الأردني ووفق أحكام نص المادة (55) من قانون الطيران المدني الأردني نص صراحة على خطأ المضرور كسبب لدفع المسؤولية عن مشغل الطائرة وقائد الطائرة إذ نص على أنه "يُعفى مشغل الطائرة ووكلائه وموظفوه وتابعوه من التعويض عن الضرر المشار إليه في هذه المادة إذا ثبت ان الضرر قد نشأ عن خطأ ارتكبه المتضرر أو أي من موظفيه أو تابعيه أو وكلائه أو شاركوا بإهمالهم في إحداث الضرر".⁽²⁾

الفرع الأول: دفع المسؤولية بخطأ المضرور نفسه:

أن اتفاقية وارسو لسنة 1929 توسعت في مجال الإعفاء من المسؤولية فأضافت خطأ المضرور للتخلص من المسؤولية، ويقصد بأن يثبت مشغل الطائرة أو قائدها أو الناقل الجوي أن فعل المضرور أو سلوكه هو ما أدى إلى وقوع الضرر، ولا يكفي إثبات أن المضرور قد ارتكب فعلاً معيناً بل

(1) الجراح، جهاد محمد محمد (2016). الإضرار بالتسبب في القانون المدني الاردني: دراسة مقارنة مع أحكام الفقه الاسلامي، مجلة العلوم الاسلامية العالمية، ج(3)، ع(2)، ص456.

(2) المادة (55) من قانون الطيران المدني الأردني لسنة (2007)، مشار إليه سابقاً.

وفق المادة (21) من اتفاقية وارسو اشترطت أن يكون الخطأ هو سبب الضرر (1) ونص المادة على "إذا أثبت الناقل أن الخطأ الشخص المصاب هو الذي تسبب عنه الضرر أو ساعد على وقوعه، فللمحكمة بالتطبيق لأحكام قانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل، أو تخفف منها".

وتجدر بنا الإشارة أنه جاء في المادة (7) من البروتوكول المعدل لنص المادة (21) من اتفاقية وارسو أنه "في الحالة التي يثبت فيها الناقل أن خطأ الشخص المدعي في دعوى التعويض هو الذي سبب الضرر، أو أسهم في أحداثه فإنه يعفى كلياً أو جزئياً من المسؤولية في مواجهة هذا الشخص بقدر تسببه في إحداث الضرر، أو المساهمة فيه". (2)

أن بروتوكول جواتيمالا قد وضع قاعدة تقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن الأضرار التي قد تلحق بالمسافر إذا ما أثبت أن خطأ الراكب هو الذي تسبب بالضرر أو ساهم في حدوثه، وهذه الحالة تؤدي إلى اختلاف في الحلول والتطبيقات القضائية المختلفة. (3)

إذا كان المضرور قد أقام دعوى أصالة عن نفسه، فينظر القاضي المختص إذا ما كان خطأ المضرور هو السبب الوحيد في إحداث الضرر فيعفي مشغل الطائرة أو الناقل من المسؤولية تماماً،

(1) أبادير، رفعت فخري (1988). الوجيز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ص164.
(2) قايد، محمد بهجت عبدالله أمين (2010). الموجز في القانون الجوي "النقل الجوي الوطني والدولي"، دار النهضة العربية، القاهرة، ص127.
(3) العريني، محمد فريد (2003). القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ص186.

أما إذا وجد القاضي أن خطأ المضرور قد أسهم في حدوث الضرر، فيعفي مشغل الطائرة أو الناقل الجوي من المسؤولية بشكل جزئي بما أسهم به المضرور من خطأ في إحداث الضرر. (1)

ويرى الباحث أن قائد الطائرة قد يتمسك في خطأ المضرور كسبب لدفع المسؤولية عنه في مواجهة شركة الطيران (الناقل الجوي) أم المحكمة المختصة، ويمكن أن يحكم القاضي بإعفائه من المسؤولية تماماً أو يحكم بإعفائه بجزء من المسؤولية بقدر الخطأ الذي ارتكبه المضرور وما نجم عنه من ضرر.

الفرع الثاني: دفع المسؤولية عن قائد الطائرة بما أجاز له القانون:

نص المشرع الأردني وفق أحكام نص المادة (45) من قانون الطيران المدني أنه "يعفى مشغل الطائرة وقائدها وأعضاء طاقمها وأي راكب من أي مسؤولية عن الأعمال والإجراءات المنصوص عليها في هذه المادة إذا كانت هذه الأعمال قد اتخذت بصورة مناسبة ومن أجل سلامة الطائرة وركابها ولضبط النظام والأمن على الطائرة، ويجوز لقائد الطائرة مخالفة الأنظمة والقواعد والتعليمات وقواعد الحركة الجوية وشروط التصاريح إذا واجه حالات اضطرارية عاجلة تستدعي التصرف الفوري لمعالجة ظروف طارئة تهدد سلامة الطائرة وركابها، وعليه في مثل هذه الحالات إخطار الهيئة ومراقبة الحركة الجوية فوراً، وأن يحصل على تصريح معدل إذا تطلبت الحالة ذلك". (2)

(1) الفقي، محمد عاطف (2004). تطور مسؤولية الناقل وفقاً لاتفاقية المونتريال (1999)، دار الفكر الجامعي، القاهرة، ص155.

(2) المادة (45/و/ز) قانون الطيران المدني الأردني لسنة (2007)، مشار إليه سابقاً.

فإن لقائد الطائرة أن يدفع المسؤولية التي في مواجهته إذا ما أثبت أنه بذل العناية المطلوبة لتنفيذ الغاية من أعماله، وإذا أتبع قواعد الطيران الصحيح⁽¹⁾، فإن التزام بتحقيق نتيجة معينة تقع على عاتق منفذ الالتزام، وتكون هذا النتيجة هي محل الالتزام.⁽²⁾

وتجدر بنا الإشارة إلا أن الالتزام ببذل عناية يتعهد به بالقيام بعمل معيناً تحقيقاً لغاية غير خاضعة لإرادته مطلقاً، فيكون التزامه ببذل عناية، فإذا بذل الجهد المطلوب للوصول إلى نتيجة سواء تحققت بالفعل أم لم تتحقق فإنه قد بذل عنايته لتحقيقه⁽³⁾، فإذا ما بذل قائد الطائرة عنايته لمنع وقوع أي خطأ وتنفيذ التزامه اتجاه الناقل الجوي وشركة الطيران فإنه يمكنه التمسك في ذلك لدفع المسؤولية الناشئة في مواجهته.

المطلب الثاني

دفع المسؤولية باتخاذ التدابير الضرورية وبسبب القوة القاهرة

أن القوة القاهرة تعد سبباً عاماً للإعفاء من المسؤولية الناشئة في مواجهة قائد الطائرة، وأن اتفاقيات المتعلقة بالطيران كاتفاقية وارسو لسنة 1929 وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل لها، لم تنص عليها صراحة⁽⁴⁾، وتبين من نص المادة (20) من اتفاقية وارسو أنها نصت في عبارتها

(1) عمار، عبدالعزيز حسين، مرجع سابق، ص18.

(2) الجبوري، ياسين محمد (2002). المبوط في شرح القانون المدني مصادر الحقوق الشخصية، نظرية العقد، آثار العقد وانحلاله، دار وائل للطباعة والنشر، عمان، ص313.

(3) الخوالدة، أحمد مفلح (2011). شرط الإعفاء من المسؤولية العقدية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص146.

(4) بريري، محمود مختار (1985). قانون الطيران وقت السلم، دار النهضة العربية القاهرة، ص160.

الأخير على "كان من المستحيل عليهم اتخاذه" (1)، ويقصد بالاستحالة هو استحالة اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر، وأن هذه الاستحالة هي القوة القاهرة وهي سبباً رئيسياً لدفع المسؤولية عن كل التزام بالتعويض. (2)

ونعرف القوة القاهرة بأنها "كل حادث أو واقعة لا يمكن توقعها أو دفعها، وتكون مستقلة عن إرادة الناقل الجوية وتابعيه" (3)، ونستنتج من هذا التعريف شروط القوة القاهرة وهي أن يقع الحادث دون أن يكون للناقل الجوي وتابعيه يد فيه وأن يكون غير متوقع من قبل الناقل وتابعيه، ولم يكن بإمكان الناقل أو تابعيه تلافيه.

ووفق ما نص عليه المشرع في أحكام المادة (55) من قانون الطيران المدني أنه "يُعفى مشغل الطائرة ووكلائه وموظفوه وتابعوه من التعويض عن الضرر المشار إليه في هذه المادة إذا ثبت ان الضرر قد نشأ عن قوة القاهرة أو عن سبب خارج عن ارادة مشغل الطائرة ووكلائه وموظفيه وتابعيه وانهم قد اتخذوا كل التدابير اللازمة لتفادي الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير".

وأن القوة القاهرة تتخذ عدة صور وأشكال في مجال الطيران الجوي والتي قد تواجه قائد الطائرة من أهمها:

(1) اتفاقية وارسو لعام 1929 والمعدل ببروتوكول لاهاي 1955 تاريخ الدخول 2023/4/13 <https://qistas.com/legislations/jor/view/OTkyNjg>

(2) مرقص، سليمان (1985). المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، دار ابن الأثير، القاهرة، ص491.

(3) غنام، شريف (2011). قانون الطيران المدني، مطبعة الفجيرة الوطنية، الفجيرة، الإمارات العربية المتحدة، ص388.

1. عوامل الطبيعة:

أن العوامل الطبيعية تشكل قدراً كبيراً من الحوادث والوقائع التي تكتسب صفة القوة القاهرة، ويشترط في عوامل الطبيعة لتكون من قبيل القوة القاهرة استحالة توقعها وأنها لم تكن في حسابان (1)، أي أن الناقل الجوي أو مشغل الطائرة أو قائدها لم تكن هذه العوامل في الحساب، وألا يكون قد علم أي منهم وقبل بالمخاطرة.

ومثال على العوامل الطبيعية التي تعد قوة القاهرة؛ وجود إعصار لم يتمكن الناقل الجوي أو الجهة المختصة بمراقبة الحالة الجوية من رصده أو التنبؤ به، فيكون في مثل هذه الحالة مستحيل التوقع، ولا يكفي عدم التوقع في مثل هذه الحالة، بل أن يستحال دفعه، وأن الضرر واقع لا محالة مع اتخاذ كافة التدابير ليجول دون وقوعه. (2)

وتجدر بنا الإشارة كي تكون العوامل الطبيعية غير ممكن التوقع أن تكون غير محتملة وخفية على مشغل الطائرة وقائدها، والتي لا يكفي لاكتشافها بذل العناية المعقولة واتخاذ جميع الاحتياطات فلا بد من أن يثبت أنه لم يكن بوسع مشغل الطائرة أو بوسع تابعيه من طاقم الطائرة وقائدها التصرف في مواجهة العوامل الطبيعية لحظة ظهورها. (3)

وفي تحديد المقصود بالتدابير الضرورية، لا يلتزم مشغل الطائرة أو قائدها بإثبات القوة القاهرة لكي يتخلص من المسؤولية، إنما عليه إثبات اتخاذه كافة التدابير والإجراءات لمنع وقوع الضرر إلا

(1) تتاغو، سمير (1975). نظرية الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص308.

(2) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص147.

(3) بهنساوي، صفوت ناجي (1998). الالتزام بتسليم البضائع في عقد البيع الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ص218.

أنه ومع اتخاذ هذه التدابير قد وقع الضرر وهذا ما يراه الاتجاه الواسع، أما الاتجاه الضيق يرى أنه يتطلب إثبات القوة القاهرة أو السبب الأجنبي للتخلص من المسؤولية عن الضرر. (1)

ويرى الباحث أن مشغل الطائرة وقائدها ملزمين بأثبات القوة القاهرة وأنها السبب في وقوع الضرر وأثبات التدابير التي اتخذوها لمنع وقوع الضرر، وأذ لم يثبت ذلك ظلت المسؤولية قائمة في مواجهة قائد الطائرة.

2. العيب الذاتي في الطائرة:

أن أكثر الأسباب شيوعاً للحوادث في عالم الطيران هو أن تسقط الطائرة من الجو لعيب مفاجئ يصيب محركاتها، أو أي عطل يصيب جزء من أجزاء الطائرة فيؤدي بحياة من عليها أو يصيب ركابها بضرر وامتعهم أو البضائع المنقولة عليها، ولهذا الحادث قد يع بسبب عيب ذاتي في الطائرة فتنتفي المسؤولية عن قائد الطائرة، وتعود هنا المسؤولية على مصنع الطائرة أو المسؤول عن صيانتها. (2)

والجدير بالذكر أن وقوع مثل هذه الحوادث لا يعفي الناقل الجوي أو مسؤول الصيانة من المسؤولية فإن انفجار أحد عجلات الطائرة أو حد محركاتها، تعطي قرينة على إهمال الناقل الجوي لأعمال الصيانة الدورية والكشف الفني على الطائرة بشكل دوري (3)، فهنا يمكننا القول يمكن لقائد

(1) عمران، محمد علي (1980). الالتزام بضمان السلامة دراسة فقهية، دار النهضة العربية، القاهرة، ص220.

(2) معوض، نادية محمد (2000). مسؤولية مصنع الطائرة، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة، ص36.

(3) رضوان، فائز نعيم (1990). قانون الطيران التجاري، مطابع البيان التجارية، دبي، الإمارات العربية المتحدة، ص192.

الطائرة أن يدفع بانتفاء مسؤوليته في مواجهة الناقل الجوي، ويكون الناقل الجوي هو المسؤول عن الضرر الواقع.

وفق ما نصت عليه المادة (20) من اتفاقية وارسو لسنة (1929) والمعدلة ببروتوكول لاهاي لسنة (1955) فإنها تنفي المسؤولية عن الناقل الجوي إذا ما أثبت أنه اتخذ الإجراءات والتدابير الضرورية لتوخي وقوع الضرر، إذ نصت على "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها"، فإثبات عدم ارتكاب خطأ يكون بإثبات مقابله بعدم ارتكاب هذا الخطأ، وعليه يعفى المدين من الالتزام إذا أثبت هذه الواقعة. (1)

والجدير بالذكر أن اتخاذ التدابير الضرورية وانتفاء الخطأ المنصوص عليه في المادة (20) من اتفاقية وارسو لتفادي وقوع الضرر يؤديان المعنى ذاته، وهو أن الناقل وتابعيه من طاقم الطائرة وقائدها قد تصرفوا في تنفيذ الالتزام بسلامة المسافرين، وسلامة أمتعتهم ونقلها في الميعاد المحدد لذلك، وأن الاتفاقية لم تحدد الإجراءات أو التدابير إنما تركت أمرها للفقهاء والقضاء (2)، ومن التدابير التي يجب على قائد الطائرة التقيد بها لكي ينفى المسؤولية ببذله العناية اللازمة على سبيل المثال لا الحصر:

1. أن تكون الطائرة صالحة للطيران وقد روعي توفير كافة معايير السلامة.
2. أن يكون جميع طاقم الطائرة حائزين على الشهادات التي تطلبها الاتفاقيات والقوانين.

(1) الشراوي، جميل (1976). الإثبات في المواد المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 15.

(2) رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص 329.

3. أن تكون الطائرة مزودة بكافة الأجهزة اللازمة للملاحة.

4. أن تكون الاحوال الجوية تسمح بالإقلاع.

5. الاستمرار باتباع الإجراءات والتدابير طيلة فترة الرحلة الجوية.

ويرى الباحث أنه إذا ما تعيد قائد الطائرة بهذه التدابير والإجراءات كضرورة لسلامة الطائرة وتجنب وقوع الضرر وبذل العناية اللازمة فإنه يمكنه دفع المسؤولية بقيامه بالإجراءات والتدابير اللازمة التي تجنبه الوقوع في الخطأ المؤدي إلى الضرر.

ويرى الباحث أنه وفق أحكام القانون أنه يمكن أن يدفع قائد الطائرة المسؤولية الناشئة عن أخطائه في مواجهة شركة الطيران هي إذا وقع خطأ من المضرور نفسه، أو إذا ما نص القانون على الفعل الذي يأتيه قائد الطائرة ضمن صلاحياته، وإذا بذل العناية اللازمة لتجنب الوقوع في الخطر، وأذا تبع الإجراءات والتدابير اللازمة لدفع الضرر أو لأسباب القوة القاهرة، أما عن دفع المسؤولية في مواجهة المتضرر فتتم وفق حالات الدفع التي يمكن للناقل الجوي بأن يدفع المسؤولية الواقعة عليه.

الفصل الخامس

الخاتمة والنتائج والتوصيات

أولاً: الخاتمة

أن قائد الطائرة هو المسؤول الرئيسي عن إدارة شؤون الطائرة، وفق صلاحيات منحها له القانون، ويترتب عليه الكثير من الالتزامات، فبينما في هذه الدراسة مفهوم الطائرة وخصائصها وانواعها وطبيعتها القانونية، كما بينا مفهوم مشغل الطائرة وشركات الطيران والناقل الجوي وطاقم الطائرة وقائدها، وتناولنا الالتزامات الواجب على مشغل الطائرة وقائدها، وحددنا طبيعة مسؤولية قائد الطائرة التي تقوم على أساس الفعل الضار، وأن هذه المسؤولية لها خصائص أنها مسؤولية موضوعية ومسؤولية تضامنية بين المسؤولين عن الضرر الناجم، كما حددت هذه الرسالة طرق دفع قائد الطائرة للمسؤولية الناشئة في مواجهته، وتوصلت هذه الدراسة إلى جملة من النتائج والتوصيات:

ثانياً: النتائج

1. أن المشرّع الأردني قد نص وفق أحكام قانون الطيران المدني بأنه أي جزئية لم يتطرق لها هذا القانون فإن المرجع هو الاتفاقيات الدولية المتعلقة في مجال الطيران، لما للمسؤولية في مجال الطيران من طابع دولي ولا تستطيع القوانين الوطنية أن تشمل كافة مجالاتها.
2. أن قائد الطائرة يعد أحد افراد الطاقم الذين يرتبطون بشركة الطيران بموجب عقد عمل لذا فان مسؤولية قائد الطائرة عن الإخلال بأحد التزاماته مسؤولية تعاقدية في مواجهة شركة الطيران، ومسؤولية تقصيرية تجاه الغير الذي لا يرتبط مع قائد الطائرة بأية رابطة عقدية وهذا الخطأ الذي يرتكبه قائد الطائرة، كإخلال بأحد التزاماته قد ينتج عن خطأ تجاري وقد ينتج عن خطأ فني.

3. على الرغم من أن المشرّع قد أورد مفهوم مشغل الطائرة والمستثمر والناقل الجوي في قانون الطيران المدني الأردني إلا أنه لم يبين المراكز القانونية لكل منها ولم يبين مفهوم شركات الطيران ومركزها القانوني.
4. أن لقائد الطائرة أن يدفع بالمسؤولية الناشئة في مواجهته، وهذا ما نص عليه القانون صراحة بإعفائه من المسؤولية وفق أحكام قانون الطيران المدني، كالقوة القاهرة أو التدابير الضرورية، أو أن المضرور هو مسبب للضرر.

ثالثاً: التوصيات

1. أن يبين المشرّع الأردني وفق أحكام قانون الطيران المدني أحكام الاتفاقيات التي يستند إليها كاتفاقية شيكاغو واتفاقية المنريال، والتي نص صراحة وفق أحكام قانون الطيران المدني بالأخذ بما نصت به هذه الاتفاقيات، فأن على المشرّع أن يبين الأحكام التي نصت عليها.
2. أن يعدل المشرّع الأردني نص المادة (42/ج)، من حيث أن المشرّع ذكر مشغل الطائرة وقائدها وطاقمها وكان أجدر بالمشرّع الأردني أن يبين مسؤولية الناقل الجوي والمستثمر في مجال الطيران وشركة الطيران من هذه المسؤولية التضامنية.
3. أن يحدد المشرّع الأردني المراكز القانونية لمشغل الطائرة والناقل الجوي والمستثمر في مجال النقل الجوي، فأن المشرّع بين مفهوم كل منهما ولم يحدد المراكز القانونية، وأن المشرّع كأن من الأجدر أن يكون أكثر وضوحاً في تحديد المركز القانوني لكل منهم.
4. أن يحدد المشرّع الأردني قيمة التعويض عن الأضرار الناشئة عن أخطاء قائد الطائرة كما بينتها الاتفاقيات الدولية للناقل الجوي.

قائمة المراجع

أولاً: المؤلفات العلمية

- أبادير، رفعت فخري (1988). الوجيز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة.
- ابو السعود، رمضان محمد (1984). مبادئ الالتزام في القانون المصري واللبناني، دار الجامعة بيروت.
- أبو عطية، السيد (2016). شرح القانون الجوي السعودي المعاصر - دراسة تحليلية مقارنة، دار الفكر الجامعي.
- الأسيوطي، ثروت (1966). مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة.
- بدر الدين، صالح محمد محمود (2004). المسؤولية الموضوعية في القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة.
- بربري، محمود (1985). قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، بيروت.
- بريري، محمود مختار (1985). قانون الطيران وقت السلم، دار النهضة العربية، القاهرة.
- بهجي، ايناس محمد (2013). القانون الجوي الدولي، ط(1)، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة.
- بهنساوي، صفوت ناجي (1998). الالتزام بتسليم البضائع في عقد البيع الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة.
- تناغو، سمير (1975). نظرية الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية.
- الجبوري، ياسين محمد (2002). المبوط في شرح القانون المدني مصادر الحقوق الشخصية، نظرية العقد، آثار العقد وانحلاله، دار وائل للطباعة والنشر، عمان.
- الحداد، حفيظة (1998). القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة.

الحكيم، عبدالمجيد (2010). الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني - مصادر الالتزام، دار العاتك، القاهرة.

خالد، عدلي (1996). عقد النقل الجوي في ضوء قانون الطيران المدني الجديد، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية.

خالد، عدلي (2000). أحكام مسؤولية الناقل الجوي، منشأة المعارف للنشر، اسكندرية.

الحوالدة، أحمد مفلح (2011). شرط الإعفاء من المسؤولية العقدية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.

الدولي، بمو برويزخان (2014). النظرية العامة للحماية المدنية، ط1، منشورات الحلبي الحقوقية.

دويدار، هاني محمد (1994). قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديد، الاسكندرية.

دويدار، هاني محمد (2000). النقل التجاري الدولي، منشأة المعارف، الاسكندرية.

الربضي، عيسى (2008). مسؤولية الناقل الجوي المدني عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم - دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.

رضوان، أبو زيد (1994). القانون الجوي (قانون الطيران المدني)، دار الفكر العربي، بيروت.

رضوان، أبوزيد (1983). قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة.

رضوان، فائز نعيم (1990). قانون الطيران التجاري، مطابع البيان التجارية، دبي، الإمارات العربية المتحدة.

زاهر، فاروق أحمد (1985). تحديد مسؤولية الناقل الدولي، دار النهضة، القاهرة.

الزعبي، عوض أحمد (2007). المدخل إلى علم القانون، ط3، دار وائل للنشر، عمان.

السرحدان، عدنان أبراهيم، خاطر، نوري حمد (2016). شرح القانون المدني - مصادر الحقوق الشخصية للالتزامات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1.

سلطان، أنور (1970). مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، دار المعارف الاسكندرية.

سلطان، أنور (2022). مصادر الالتزام في القانون المدني الأردني، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.

الشرقاوي، جميل (1976). الإثبات في المواد المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة.

الشرقاوي، محمود (1979). محاضرات في القانون الجوي، جامعة القاهرة، القاهرة.

الطائي، عبد المجيد إبراهيم (2017). عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية- دراسة مقارنة، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت.

العريني، محمد فريد (2003). القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.

العريني، محمد فريد ومحمدين، جلال وفاء (1998). القانون الجوي الملاحة الجوية والنقل الداخلي، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية.

العريني، محمد، ودويدار، هاني (1995). قانون الطيران التجاري، في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، دار النهضة العربية للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة.

عمران، محمد علي (1980). الالتزام بضمان السلامة دراسة فقهية، دار النهضة العربية، القاهرة.

العنبيكي، مجيد (1984). قانون النقل العراقي، دار الطليعة، بغداد.

غطاشة، أحمد عبدالطيف (2002). الطيران المدني، الأحكام العامة والنقل، ط(1)، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان.

غنام، شريف (2011). قانون الطيران المدني، مطبعة الفجيرة الوطنية، الفجيرة، الإمارات العربية المتحدة.

الفاقي، محمد عاطف (2004). تطور مسؤولية الناقل وفقاً لاتفاقية المونتريال (1999)، دار الفكر الجامعي، القاهرة.

قايد، محمد بهجت عبدالله أمين (2010). الموجز في القانون الجوي "النقل الجوي الوطني والدولي"، دار النهضة العربية، القاهرة.

- قيلوبي، سميحة (1989). القانون الجوي، دار النهضة العربية القاهرة.
- محمد، جلال وفاء (1992). دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية.
- محيو، حسن (1983). محاضرات في قانون الطيران، دار المستشار، بيروت.
- مرقس، سليمان (1987). الوافي في شرح القانون المدني، المدخل للعلوم القانونية، الجزائر، ط1.
- مرقس، سليمان (1992). الوافي في شرح القانون المدني في الالتزامات الفعل الضار والمسؤولية المدنية، المجلد الأول، ط5.
- مرقس، سليمان (1985). المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، دار ابن الأثير، القاهرة.
- معوض، نادية محمد (2000). مسؤولية مصنع الطائرة، ط2، دار النهضة العربية، القاهرة.
- منصور، أمجد محمود (2015). النظرية العامة للالتزامات - مصادر الالتزام، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- موسى، طالب حسن (2013). القانون الجوي الدولي، ط4، دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- ناجي، هدى عبدالمنعم، ناجي، أنغام عبدالمنعم (2010). الموسوعة العالمية في الطيران المدني، ط1، الأكاديمية الحديثة للكتاب الجامعي، القاهرة.
- ياملكي، أكرم (1998). القانون الجوي -دراسة مقارنة-، دار الثقافة، عمان.

ثانياً: الأبحاث العلمية

- أحمد، فرج سيد سليمان (1978). رهن الطائرة- دراسة مقارنة دولية، أطروحة دكتوراه، جامعة عين شمس، مصر.
- البارودي، علي محمد (1961). المنقولات ذات طبيعة خاصة، مجلة الحقوق، جامعة الاسكندرية، ع(3,4).
- البندي، مصطفى (2006). قانون الطيران المدني لدولة الامارات العربية المتحدة، كلية القانون جامعة الشارقة، كلية الدراسات العليا والبحث العلمي، الشارقة.

الجراح، جهاد محمد محمد (2016). الإضرار بالتسبب في القانون المدني الأردني: دراسة مقارنة مع أحكام الفقه الاسلامي، مجلة العلوم الاسلامية العالمية ج(3)، ع(2).

سلامة، أحمد (1968). الرهن الطليق للمنقول، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية.

السوالمة، عائشة احمد، بني نصر، محمد عزام (2020). أنماط الشخصية وعلاقتها باتخاذ القرار لدى عينة من مرشحي وتلاميذ الطيران في الأردن، مجلة اتحاد الجامعات العربية، ع(3).

الصريرة، إبراهيم، والعدوان، أشرف (2020). الفعل الضار بن التضامن والتكافل والتساوي، في القانون الأردني، المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية، ج(12)، ع(2).

فارس، عمر محمد (2018). طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي عن الأعمال الإرهابية، مجلة الفكر الشرطي، ج(27)، ع(107).

فوركى، مصطفى (2021). الحد الفاصل للإجراءات المستخدمة من طاقم الطائرة تجاه الأشخاص المشاغبين على متنها وفقاً لمدونة الطيران المدني والاتفاقيات الدولية، مجلة القانون والأعمال الدولية، المغرب.

ثالثاً: التشريعات المختلفة

اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي وتعديلاته لسنة 1944، الصادرة بتاريخ 1944/12/7، والموقع عليها في شيكاغو بتاريخ 1977/12/7، دخلت حيز النفاذ في 1947/4/4، منشورات موقع قسطاس.

قانون الطيران المدني رقم (41)، لسنة 2007، صادر في الجريدة الرسمية رقم (4828)، على الصفحة رقم (3735) بتاريخ (2007/5/31).

قانون الطيران المدني وتعديلاته رقم (55) لسنة (1953) المنشور على صفحة (586) من عدد الجريدة الرسمية رقم (1135) تاريخ 1953/3/1 (ملغي).

القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة (1976).

قانون وضع الأموال المنقولة تأميناً لدين رقم (1) لسنة (2012) المنشور في الصفحة (2) من عدد الجريدة الرسمية رقم (5136) بتاريخ 2012/1/16.

رابعاً: الروابط الإلكترونية

- شركة الطيران تاريخ الدخول 2023/3/10 <https://ar.wikipedia.org/wiki>
- أفراد طاقم الطائرة، تاريخ الدخول 2023/3/6 <https://www.oxfordsaudia.com> .
- الطيار: تاريخ الدخول 2023/3/9: <https://ar.wikipedia.org/wiki/>
- الطاقم جوي: تاريخ الدخول 2023/3/9: <https://ar.wikipedia.org/wiki/>
- قائد الطائرة المسؤول: تاريخ الدخول 2023/3/9: <https://ar.wikipedia.org/wiki/>
- طائرات بدون طيار أنظر <https://ar.wikipedia.org/wiki/>: تاريخ الدخول 2023/3/4.
- عمار، عبدالعزيز حسين (2022). مسؤولية قائد الطائرة المدنية والجناحية، تاريخ الدخول 2022/4/6 <https://azizavocate.com/2022/>
- اتفاقية وارسو لعام 1929 والمعدل بروتوكول لاهاي 1955 تاريخ الدخول 2023/4/13 <https://qistas.com/legislations/jor/view/OTkyNjg>
- اتفاقية المونتريال لسنة 1999 تاريخ الدخول 2023/4/1 <https://ar.wikipedia.org/wiki/>
- منظمة الطيران المدني الدولي: تاريخ الدخول 2023/3/10: https://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Aep-Ansep-4_Report_ar.pdf