

محاضرات القانون الجوي المحاضرة الثالثة أشخاص الملاحة الجوية

لا مرأ في أن الطائرة، بوصفها آلة أو جهاز، هي لا تعمل من تلقاء ذاتها، وإنما يتولى تشغيلها وتأمين عملها وخدمة ركابها مجموعة من العناصر البشرية يطلق عليهم بالطاقم. هذا من جهة، ومن جهة أخرى فلا بُدَّ من وجود شخص يتولى قيادة الطائرة في أثناء رحلتها يطلق عليه بقائد الطائرة. ونبحث أولاً في الأحكام المتعلقة بطاقم الطائرة (مبحث أول)، وقائد الطائرة (مبحث ثانٍ) .

المبحث الأول طاقم الطائرة

حرصت المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية وإدراكاً منها لطبيعة المهام التي يقوم بها طاقم الطائرة وخطورتها على وضع بعض الأحكام التي تنظم عمل طاقم الطائرة، وذلك من خلال التعريف بهؤلاء والشروط الواجب توافرها فيهم، وطبيعة العلاقة التي تربطهم بالجهة التي يعملون لديها. ونبين أولاً التعريف بطاقم الطائرة والشروط الواجب توافرها فيه (مطلب أول)، وما هي طبيعة علاقتهم بالجهة التي يعملون لديها (مطلب ثانٍ) .

المطلب الأول

التعريف بطاقم الطائرة والشروط الواجب توافرها فيه
أشارت آراء الفقه إلى العديد من التعاريف بشأن التعريف بطاقم الطائرة، إذ عرّف البعض من الفقه الطاقم المذكور بأنهم " مجموعة من الأشخاص المكلفين من مستثمر أو مشغل الطائرة للخدمة فيها أثناء طيرانها " ^(١)، أو " هم مجموعة من الأفراد التي تتواجد على متن الطائرة بصفة مستمرة للقيام بالمهام التي تستلزمها الرحلة، سواء من مهام فنية أو خدمة الركاب " ^(٢)، وكذلك أشار البعض من الفقه بأن طاقم الطائرة " هم مجموعة من الأفراد الذين يتواجدون على متن الطائرة أثناء الرحلة الجوية " ^(٣)

(١) يُنظر: الدكتور أكرم ياملكي، مصدر سبق ذكره، ص ٨٢.

(٢) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٨٢.

(٣) الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، مصدر سبق ذكره، ص ٤٣. ويلاحظ على التعريف الوارد في هذا المصدر عدم دقته؛ ذلك لأنه لم يبرز الوظيفة التي يقوم بها الطاقم، هذا من جهة، ومن جهة أخرى قد يتواجد على الطائرة أشخاص لا علاقة لهم بالعمل على متنها وهم الركاب.

ولا يُعدُّ من طاقم الطائرة الأفراد الذين يتدخلون لتسيير الرحلة الجوية ويتواجدون على سطح الأرض، وكذلك الذين يتولون قيادة الطائرة في رحلة تجريبية أو بغرض الإعلان أو التصوير^(٤).

موقف القوانين الوطنية :

ميزت بعض القوانين الوطنية، كقانون الطيران المدني العراقي والمصري، بين قائد الطائرة وعضو هيئة القيادة وعضو طاقم الطائرة، فقائد الطائرة هو " الطيار المسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران "، وهذا ما نصت عليه الفقرة (٤) من المادة (١) من قانون الطيران المدني العراقي والفقرة (٢١) من المادة (١) من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١.

أما عضو هيئة القيادة فهو " عضو في طاقم الطائرة حائز على إجازة سارية المفعول ومكلف بواجبات أساسية لتشغيل طائرة أثناء فترة الطيران " ، وهذا ما نصت عليه الفقرة (١٥) من المادة (١) من قانون الطيران المدني العراقي والفقرة (٢٢) من المادة (١) من قانون الطيران المدني المصري المتقدم ذكره .

وأخيراً فإن عضو طاقم الطائرة هو " شخص مكلف من قبل المستثمر بواجبات على الطائرة أثناء فترة الطيران ". وهذا ما نصت عليه الفقرة (١٦) من المادة (١) من قانون الطيران المدني العراقي، والفقرة (٢٣) من المادة (١) من قانون الطيران المدني المصري .

ووفقاً لما تقدم، فإن هيئة قيادة الطائرة تضم الأفراد الموكّل إليهم بعض المهام الفنية لتسيير الطائرة سواء أكانوا طيارين أو مهندسين جويين وميكانيكيين أو ضباط اللاسلكي، ويأتي على رأس هؤلاء قائد الطائرة. أما أعضاء طاقم الطائرة فهم الأفراد الذين يقدمون بعض الخدمات إلى المسافرين، كالمضيفين أو الممرضين^(٥).

ويتضح من مجمل ما تقدم أن توافر وصف طاقم الطائرة يتطلب أمرين أولهما وجود تكليف من مستثمر الطائرة لأشخاص محددين للقيام بواجبات محددة على متن الطائرة، وثانيهما أن تنفذ هذه الواجبات في أثناء مدة الطيران .

ويقسم طاقم الطائرة على طائفتين هما: الطاقم الفني والطاقم الخدمي. ويقصد بالطائفة الأولى مجموع الأشخاص الذين يشاركون في الأعمال المتعلقة بالملاحة وذلك بموجب

(٤) المصدر نفسه، ص ٤٣.

(٥) يُنظر: الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، مصدر سبق ذكره، ص ٤٢-٤٣.

التخصص الوظيفي المسند لهم، أما الطائفة الثانية فتتمثل بمجموع الأشخاص الذين يسهرون على خدمة الركاب ^(٦).

الشروط الواجب توافرها في طاقم الطائرة :

ينبغي أن تتوفر في طاقم الطائرة الشروط الآتية :

أولاً: حصلاً على إجازة تخوله ممارسة المهنة

تطلبت اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ والقوانين الوطنية . وبقصد قيام طاقم الطائرة بواجباتهم بالشكل اللائق . أن يكون لديهم الإجازة اللازمة لممارسة أعمالهم، إذ قررت المادة (٣٢) من اتفاقية شيكاغو بأنه :

" أ- يجب أن يكون لدى قائد الطائرة التي تعمل في الملاحة الدولية وباقي أعضاء هيئة قيادتها شهادات الأهلية والإجازات اللازمة الصادرة أو المعتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة.

ب- تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في عدم الاعتراف . فيما يتعلق بالطيران فوق إقليمها . بالشهادات والإجازات الممنوحة لرعاياها من دولة متعاقدة أخرى " .

وكذلك قررت المادة (٣٣) من الاتفاقية المذكورة بأنه " تعترف الدول المتعاقدة بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والإجازات الممنوحة أو المعتمدة من الدولة المتعاقدة المسجلة فيها الطائرة بشرط أن تكون الشروط التي منحت أو اعتمدت بمقتضاها الشهادات أو الإجازات معادلة أو أعلى من شروط الحد الأدنى التي تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية " .

وقد أقرت المنظمة الدولية للطيران المدني على الأوضاع والتوصيات الخاصة بإجازات أعضاء الطاقم وذلك لأول مرة بتاريخ ١٤/٤/١٩٤٨ . وأصبحت هذه التوصيات الملحق الأول لمعاهدة شيكاغو، وقد تم تعديل هذا الملحق أكثر من مرة ^(٧). وقد تضمن هذا الملحق على أوضاع قياسية تتضمن حداً أدنى من الشروط الضرورية لسلامة الملاحة الجوية الدولية ^(٨).

أما قانون الطيران المدني العراقي، فقد تطلب في مَنْ يعمل عضو هيئة قيادة أية طائرة أن يكون حصلاً على أجازة سارية المفعول، إذ نصت المادة (٨٠) من القانون المذكور بأنه " يشترط في مَنْ يعمل عضواً في هيئة قيادة أية طائرة تعمل في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه

(٦) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٤٣.

(٧) يُنظر: الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٥.

(٨) للتفصيل في هذه الشروط وأنواع الإجازات يُنظر: المصدر نفسه، ص ١٥٥ وما بعدها .

أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول طبقاً للقوانين والقواعد والأنظمة المعمول بها لدى دولة التسجيل .

وكذلك قررت المادة (٨١) من القانون المذكور بأنه " يشترط في مَنْ يعمل عضواً في هيئة قيادة أية طائرة مسجلة في الدولة أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول تخوله القيام بواجباته وصادرة عن سلطات الطيران المدني أو معتمدة منها " .

ويتضح مما تقدم، أن الأصل هو وجوب أن يكون عضو هيئة قيادة الطائرة حائزاً على إجازة سارية المفعول تؤكد أهليته وجدارته لمزاولة المهنة وتخوله القيام بها سواء أكانت صادرة من الدولة التي سجلت فيها الطائرة أو من سلطات الطيران المدني في العراق .

الاستثناء :

استثناءً من أحكام المادتين (٨٠) و(٨١) من قانون الطيران المدني المتقدم ذكرها، يكون من الجائز . بمقتضى المادة (٨٢) لغير حائز الإجازة المطلوبة أن يعمل كطيار في طائرة مسجلة في الدولة لتلقي التدريب أو إتمام الاختبار لغرض الحصول على إجازة طيران أو تجديدها أو مد مفعولها بشرط أن يكون قائد الطائرة أو أعضاء هيئة قيادتها حائزين على الإجازات المطلوبة وألا يوجد بالطائرة في أثناء ذلك إلا :

١- شخص يعمل كأحد أعضاء طاقم الطائرة أو ٢- مراقب أو مفتش أو ممتحن أو أي شخص آخر تعتمد سلطات الطيران المدني .

ويعني اصطلاح الإجازة المطلوبة الوارد في هذه المادة الإجازة والأهليات التي تخول حائزها الحق في أداء الأعمال التي سيقوم بها على هذه الطائرة في هذه الرحلة " .

ثانياً: وجوب المحافظة على مستوى التأهيل اللازم لإنجاز أعماله

وكذلك يشترط في عضو طاقم الطائرة المحافظة على مستوى التأهيل اللازم لإنجاز أعماله، وأن تكون حالته الصحية تكفل له القيام بواجباته^(٩). وإذا كان قانون الطيران المدني العراقي لم يقرر مثل هذه الشروط، إلا أنه مما يقضى بها المنطق ولا تحتاج النص عليها صراحةً. ويترتب على ما تقدم، أنه إذا أصبح عضو طاقم الطائرة غير مؤهل للقيام بأعماله فيتعين سحب إجازته ومنعه من الاشتراك في أعمال الملاحة الجوية .

وفضلاً عما تقدم، فإنه يشترط في طاقم الطائرة عند مزاولته لأعماله على متن الطائرة أن تتوفر فيه شرط الكفاية العددية، بمعنى أن يكون عدد أفراد الطاقم هو كافٍ لتأمين تشغيل الطائرة وتقديم الخدمات المتعلقة بالرحلة الجوية. وقد أجازت المادة (١٠٩) من قانون الطيران المدني لسلطات الطيران المدني أن تقرر بالنسبة لجميع أو بعض الرحلات إضافة عضو أو

(٩) يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٤٤.

أكثر إلى هيئة القيادة علاوة على التشكيل المقرر في شهادة صلاحية الطائرة للطيران إذا رأت أن ذلك لازماً لتأمين سلامة الطيران. وهكذا يبدو أن القانون لم يشأ أن يترك لمستثمر الطائرة تقدير مدى كفاية أعضاء الطاقم، وإنما أوكل إلى سلطات الطيران المدني ذلك . وكذلك أجازت المادة المذكورة لسلطات الطيران المدني أن تقرر وجود مضيفين جويين بالطائرة يحدد عددهم الأدنى بموجب تعليمات تصدرها تلك السلطات وذلك للقيام بالأعمال المتعلقة بسلامة وخدمة الركاب .

المطلب الثاني

طبيعة العلاقة بين طاقم الطائرة ومستثمرها

يتولى استثمار الطائرة شخص يطلق عليه بالمستثمر^(١٠). وقبل البحث في طبيعة العلاقة التي تربطه بطاقم الطائرة، لا بدّ من التعريف به، إذ عرّفت الفقرة (٧) من المادة (١) من قانون الطيران المدني العراقي الشخص المذكور بأنه " الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يقوم بتشغيل طائرة تخضع هيئة قيادتها لأوامره وسواء كان لحسابه أو نيابة عن شخص آخر " ، وكذلك عرّفت الفقرة (١٠) من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ المستثمر بأنه " هو شخص طبيعي أو معنوي يقوم بالآتي :

أ- تشغيل الطائرة أو عرضها للتشغيل بغرض الريح، أما بنفسه أو بتأجيرها للغير وتخضع هيئة قيادتها لأوامره ... " .

وهكذا يبدو أن المستثمر قد يكون مالك الطائرة الذي يتولى استثمارها مباشرة بتقديم خدمة النقل الجوي للغير لقاء أجر، وقد يكون مستأجراً للطائرة بقصد استثمارها في النقل الجوي للبضائع أو الأشخاص^(١١).

ولما كان عقد إيجار الطائرة . وكما سبقت الإشارة . قد يرد على تمكين المستأجر من الانتفاع بالطائرة مع هيئة قيادتها أو بدون ذلك^(١٢) .

(١٠) وهذه هي التسمية التي اعتمدها القانون اللبناني. يُنظر: المواد ٧٦-٧٧ من قانون الطيران اللبناني الصادر في ١١ كانون الثاني ١٩٤٩ .

(١١) وفي هذه الحالة يقترب مفهوم المستثمر من مفهوم المجهز المعروف في القانون البحري الذي هو الشخص الذي يستأجر سفينة من مالكها ويتولى تجهيزها للرحلة البحرية ويطلق عليه بالمستأجر المجهز، أو يتولى تجهيز سفينته للرحلة المذكورة إذا كان مالكا لها وفقاً لما يعرف بالمالك المجهز. يُنظر: الدكتور محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٧، ص ١٦٥.

(١٢) يُنظر ما سبق: ص من هذا المؤلف .

ففي كلا الحالتين تبقى علاقة طاقم الطائرة بمستثمرها تحكمها قواعد معينة اختلف الفقه في أساسها القانوني وفقاً لاتجاهين ذهب الأول إلى وصفها بأنها علاقة عقدية، بينما ذهب الثاني إلى تكييفها بأنها علاقة تنظيمية، ونبين كلا الاتجاهين بإيجاز :

أولاً: علاقة عقدية

ذهبت بعض آراء الفقه إلى أن العلاقة بين طاقم الطائرة ومستثمرها هي علاقة عقدية يحكمها عقد عمل، وتسري بشأنها قواعد قانون العمل؛ ذلك لأنّ المشرّع لم يضع أحكاماً خاصة بعقد العمل الجوي^(١٣).

ثانياً: علاقة تنظيمية

مقابل الاتجاه الأول ذهبت آراء أخرى إلى تكييف العلاقة بين طاقم الطائرة ومستثمرها بأنها علاقة تنظيمية تخضع إلى القواعد التي يخضع لها موظفي ومستخدمي المرافق العامة، لاسيّما إذا كان أعضاء الطاقم من العاملين على الخطوط الجوية المنتظمة، التي تعد . بحكم أهميتها الخاصة . من المرافق العامة الدولية^(١٤).

وبتقديرنا المتواضع إنه ينبغي التمييز بين حالتين في تحديد العلاقة بين طاقم الطائرة ومستثمرها، أولهما إذا كان المستثمر شخصاً معنوياً عاماً تولى تعيين أعضاء الطاقم، فيُعدّ هؤلاء موظفين عاميين يخضعون إلى القواعد المقررة بمقتضى قانون الخدمة المدنية، فضلاً عن القواعد الخاصة بعمل مؤسسة أو شركة النقل العامة التي يعملون لديها .

وثانيها إذا كان المستثمر شخصاً طبيعياً أو شخصياً معنوياً خاصاً تولى بنفسه استثمار الطائرة أو أجرها للغير فيُعدّ أعضاء طاقم الطائرة من قبيل العمال أو المستخدمين الذين يخضعون إلى قواعد قانون العمل. إلا أن قانون الطيران المدني العراقي . وإدراكاً لطبيعة عمل طاقم الطائرة والمهام المكلف بها . تضمن العديد من الأحكام التي قررت بوجوب التزام طاقم الطائرة ومستثمرها بالعديد من الالتزامات التي تهدف إلى تأمين وانتظام العمل في مرفق النقل الجوي، ومن هذه الأحكام وجوب الحصول على إجازة لمن يعمل كعضو في قيادة طائرة تخوله

(١٣) يُنظر: الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٣، الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، مصدر سبق ذكره، ص ٤٣. ومما تجدر الإشارة إليه أن مجموعة الطيران المدني الفرنسية نظمت أحكام عقد العمل بين طاقم الطائرة ومستثمرها وذلك في المادة (١٦٢)، وأخضعته إلى بعض الأحكام الخاصة، ومنها وجوب تحريره كتاباً، وتحديد الحد الأدنى للأجر، والتعويض في حالة الفصل أو الاستغناء عن الخدمة، وعدم جواز إجبار أعضاء الطاقم على العمل في منطقة تسودها اضطرابات أو نزاعات مسلحة، إلا إذا تطوعوا لأداء هذا العمل. يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٨٧.

(١٤) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٨٧-٨٨.

القيام بواجباته وفقاً لما قرره المادتين (٨٠) و(٨١) من قانون الطيران المدني العراقي التي سبق ذكرها في موضع سابق .

بل أن قانون الطيران المدني العراقي قرر بوجه عام في المادة (٨٣) بأنه لا يجوز لأي شخص القيام بتأدية خدمات الطيران المدني المتعلقة بتنظيم وتأمين سلامة الطائرات في الجو وعلى الأرض منذ لحظة تشغيل محركاتها حتى لحظة إيقافها ما لم يكن مؤهلاً لذلك بحسب المستويات الدولية والمحلية المقررة بهذا الشأن ومجازاً من قبل سلطات الطيران المدني.

ويجب كذلك بمقتضى المادة (٨٥) من قانون الطيران المدني على كل عضو هيئة قيادة مسجلة في الدولة أن يحتفظ بسجل طيران شخصي يتم اعتماده وما يتم تدوينه فيه من بيانات من قبل سلطات الطيران المدني. أما فيما يتعلق بالمستثمر، فهو ملزم قانوناً بالتزامات عدّة منها، وجوب تقديمه للسلطات المختصة عند الطلب أية وثائق أو معلومات أو سجلات مقررة بمقتضى القانون أو تلك التي تحددها السلطات المذكورة. وهذا ما قرره المادة (٩٠) من قانون الطيران المدني. ويجب كذلك بمقتضى المادة (٩١) من القانون المذكور على أي مستثمر لطائرة يتوقف عن استعمالها أو استثمارها أن يحتفظ بالوثائق والسجلات الخاصة بها وكذلك سجلات أعضاء هيئة القيادة .

المبحث الثاني قائد الطائرة

سبقت الإشارة إلى أن الطائرة تضم على متنها في أثناء رحلتها نوعين من الأشخاص هما طاقمها وركابها، ويمثل هؤلاء مجتمعاً صغيراً يخضع، شأنه شأن أي مجتمع آخر، لدرجة من التنظيم، وهذا التنظيم يفترض وجود شخص ما يتولى فضلاً عن وظيفته الفنية، وظيفة حفظ النظام والمحافظة على سلامة الطائرة، وهذا الشخص يطلق عليه بقائد الطائرة Le Commandant d'aeronef . ونبحث أولاً في التعريف بقائد الطائرة ووظائفه (مطلب أول) ومسؤوليته (مطلب ثانٍ).

المطلب الأول التعريف بقائد الطائرة ووظائفه

عرّفت الفقرة (١٤) من المادة (١) من قانون الطيران المدني العراقي قائد الطائرة بأنه "الطيار المسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران" . وقد أخذ قانون الطيران المدني العراقي رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ بذات هذا التعريف، إذ نصت على أن قائد الطائرة هو الطيار المسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران" ، وكذلك عرّف قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لعام ٢٠٠٧ في المادة (٢) قائد الطائرة بأنه "الطيار المرخص والمعين من مشغل الطائرة والمسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة خلال ساعات عمله في حالة الطيران".

وتبرز هذه التعاريف أهمية شخص قائد الطائرة^(١٥)، وكونه المسؤول الأول عن تشغيلها والمحافظة على سلامتها ويقع عليه إدارة الرحلة الجوية واتخاذ القرارات كافة لمواجهة الظروف التي تتعرض لها الطائرة في أثناء الرحلة الجوية .

وإزاء أهمية وظيفة قائد الطائرة، فقد تطلبت المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية بوجوب توافر شروط معينة في قائد الطائرة، لعل أهمها حصوله على الإجازة التي تثبت كفاءته وجدارته وأهليته في ممارسة واجباته. وقد سبقت الإشارة إلى هذه الشروط عند البحث في الشروط الواجب توافرها في أعضاء الطاقم^(١٦).

وظائف قائد الطائرة :

سبقت الإشارة بأن قائد الطائرة يُعدُّ المسؤول الأول عن تشغيل وسلامة الطائرة، و كذلك يتولى حفظ النظام فيها في أثناء الرحلة الجوية، فضلاً عن قيامه ببعض الأعمال أو الإجراءات نيابةً عن مستثمر الطائرة.

وبوجه عام تتماثل الوظائف التي يباشرها قائد الطائرة مع تلك التي يباشرها ربان السفينة، وتتمثل هذه الوظائف بالوظيفة الفنية والوظيفة الإدارية والوظيفة التجارية، ونبين هذه الوظائف تباعاً :

أولاً: الوظيفة الفنية

قررت المادة (١٤) من قانون الطيران المدني العراقي بأن " قائد الطائرة مسؤول عن تشغيل الطائرة وسلامتها بمن عليها في أثناء مدة الطيران، وله سلطة اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ النظام على متنها، وعليه مراعاة تطبيق القواعد المعمول بها في هذا الشأن " .

ويبدو مما تقدّم، أن الوظيفة الفنية لقائد الطائرة تُعدُّ أهم الوظائف التي يباشرها هذا الشخص، إذ يقع عليه واجب تشغيلها والمحافظة على سلامتها. ويفرض هذا المبدأ على قائد الطائرة القيام بالعديد من الواجبات سواء قبل إقلاع الطائرة أو في أثناء تحليقها في الجو وعند هبوطها في مطار الوصول ووفق التفصيل الآتي :

(١٥) على الرغم من وجود بعض التشابه بين مركز قائد الطائرة ومركز ربان السفينة في السلطات التي يتمتع بها كلاً منهما، إلا أنه بالنظر إلى المدة الطويلة التي تستغرقها الرحلة البحرية بالمقارنة مع قصر الرحلة الجوية، فقد أدى هذا الفارق إلى تمتع ربان السفينة بسلطات واسعة تفوق تلك التي يتمتع بها قائد الطائرة .

(١٦) يُنظر ما سبق: ص .

١ - قبل إقلاع الطائرة :

ينبغي على قائد الطائرة قبل إقلاعها التأكد من سلامتها وسلامة الأجهزة كافة، وأن يكون على علم كافٍ بالأحوال الجوية بموجب آخر توقعات الأرصاد الجوية^(١٧)، ودراسة التقارير والتنبؤات الجوية السارية والمعلومات الملاحية الخاصة بالرحلة^(١٨)، وكذلك عليه أن يأخذ بعين الاعتبار ظروف التشغيل جميعاً، بما فيها احتمال توقف محرك أو أكثر في أثناء الرحلة^(١٩)، وبالاختصار عليه التقيد بما جاء في مواصفات التشغيل التي يتضمنها الدليل الصادر عن شركة الطيران^(٢٠). وقد فرضت المادة (٧٤) من قانون الطيران المدني العراقي على قائد الطائرة وجوب التقيد بقواعد الحركة الجوية .

وكذلك ينبغي على قائد الطائرة قبل إقلاعها أن يحرر خطة لخط السير الذي يتبعه لإتمام الرحلة يحدد فيها مطار الإقلاع ومطار الوصول والمحطات الجوية التي يمكن أن يهبط فيها والسرعات المختلفة ومستويات الارتفاع^(٢١)، فضلاً عما تقدّم، فإن لقائد الطائرة الحق في تأجيل أو إيقاف أو إلغاء الرحلة متى تبين له أن ثمة مخاطر حقيقية تهدد سلامة الرحلة^(٢٢). وقد حظرت المادة (١٥) من قانون الطيران المدني العراقي " على أي شخص غير مخول رسمياً أن يتدخل في أعمال أي عضو من أعضاء هيئة القيادة ويعوقه عن عمله، كما يحظر على أي شخص العبث بأي جزء من أجزاء الطائرة أو معداتها، أو ارتكاب أي عمل من شأنه تعريض سلامة الطائرة أو هيئة قيادتها أو ركبائها للخطر " .

٢ - عند إقلاع الطائرة :

فإذا ما أفلعت الطائرة فيجب على قائدها احترام التوجيهات الصادرة إليه من سلطات المطار من حيث اختيار ممر الإقلاع وتوقيته، والالتزام ببرنامج الرحلة وبالتصاريح كافة وتعليمات مراقبة الحركة الجوية، ولا يجوز له أن يحيد عنها إلا في الحالات الاضطرارية التي تستدعي التصرف فوراً مع إخطار وحدة المراقبة الجوية بذلك^(٢٣).

(١٧) يُنظر: الدكتور أبو زيد ر ضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٩٢.

(١٨) الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، مصدر سبق ذكره، ص ٤٦.

(١٩) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٤٦.

(٢٠) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٤٦.

(٢١) الدكتور أبو زيد ر ضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٩٢.

(٢٢) المصدر نفسه، ص ٩٣.

(٢٣) الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، مصدر سبق ذكره، ص ٤٧.

ويجب كذلك على قائد الطائرة عند إقلاعها أن يكون دائماً على صلة بالأرض^(٢٤)، وسلوك المسار المحدد لإتمام الرحلة، وله تعديل هذا المسار إذا رأى ذلك ضرورياً^(٢٥). وعليه اتخاذ القرارات المناسبة في حالة تعرض الطائرة لأي خطر يهددها، كما له إلقاء جزء من حمولتها إذا كان في ذلك ما يؤمن سلامتها^(٢٦).

٣- عند هبوط الطائرة :

فإذا ما وصلت الطائرة إلى مطار الوصول فعليه عند الشروع في الهبوط أن يراعي القواعد والأصول الفنية من حيث السرعة ومستويات الانخفاض، وإتباع تعليمات برج المراقبة^(٢٧). وكذلك عليه تقديم تقرير عند هبوط الطائرة في مطار الوصول إلى السلطات المختصة بالمطار يعلن فيه إتمام الرحلة وإنهاء خطة الطيران^(٢٨).

ثانياً: الوظيفة الإدارية

على الرغم من أن قائد الطائرة قد لا يكون موظفاً عاماً، إلا أنه يتمتع بصلاحيات لا تمنح عادةً إلا إلى الموظف العام، فهو ممثل السلطة العامة، والمكلف بالمحافظة على أمن وسلامة الطائرة، وسلامة الأشخاص الموجودين على متنها. وينبغي وفقاً لما قرره المادة (١١٦) من قانون الطيران المدني العراقي على جميع الأشخاص الموجودين على متن الطائرة طاعة قائد الطائرة وتنفيذ أية تعليمات يصدرها ضماناً لسلامتهم، وتأميناً لسلامة وانتظام الملاحة الجوية ولما كان لقائد الطائرة سلطة فرض النظام فله حق اتخاذ الإجراءات اللازمة عند حصول اعتداء أو تمرد أو عصيان^(٢٩)، بما فيها الإجراءات المتعلقة بتقييد الحرية عند اعتقاده بأن شخص ما يهدد سلامة الطائرة^(٣٠)، وإرغامه على النزول في أول مطار تهبط فيه الطائرة إذا اقتضت سلامة الطائرة وركابها مثل هذا الإجراء^(٣١).

وبالنظر لقصر الوقت الذي تستغرقه الرحلة الجوية، بالمقارنة مع ما تستغرقه الرحلة البحرية، فإن بعض الفقه يرى بعدم الحاجة إلى منح قائد الطائرة سلطة تسجيل أو توثيق الوقائع

(٢٤) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٩٣.

(٢٥) الدكتور أكرم ياملكي، مصدر سبق ذكره، ص ٩٠.

(٢٦) الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، مصدر سبق ذكره، ص ٤٧.

(٢٧) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٩٤.

(٢٨) المصدر نفسه، ص ٩٤.

(٢٩) الدكتور أكرم ياملكي، مصدر سبق ذكره، ص ٩١.

(٣٠) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٤٧.

(٣١) الدكتور أكرم ياملكي، مصدر سبق ذكره، ص ٩١.

التي تحصل على الطائرة، كالولادة أو الزواج أو الوفاة، على غرار تلك التي أقرتها قواعد القانون البحري لريان السفينة^(٣٢) إلا أنه بتقديرنا المتواضع فإن حدوث الوقائع المذكورة على متن الطائرة في أثناء الرحلة الجوية هو أمر غير مستبعد تماماً، ومن ثم فإن لقائد الطائرة سلطة توثيقها .

ثالثاً: الوظيفة التجارية

يباشر قائد الطائرة بعض الوظائف التجارية بوصفه ممثلاً قانونياً للمستثمر^(٣٣)، فهو المسؤول عن شحن البضائع وتفريغها، وله إبرام بعض التصرفات القانونية من دون حاجة إلى إذن سابق أو تفويض من المستثمر متى كان ذلك ضرورياً لإتمام الرحلة، ومن ذلك إجراء الإصلاحات الضرورية للطائرة بقصد إتمام الرحلة، أو إنفاق أية مبالغ ضرورية لتأمين سلامة الركاب أو أعضاء الطاقم، أو تعيين أعضاء طاقم جدد لمدة الرحلة عوضاً عن غيرهم إذا كان ذلك ضرورياً لإتمام الرحلة^(٣٤).

المطلب الثاني مسؤولية قائد الطائرة

سبقت الإشارة إلى أن المادة (١٤) من قانون الطيران المدني العراقي عدت قائد الطائرة الشخص المسؤول عن تشغيلها والمحافظة على سلامتها وسلامة من فيها من أشخاص. ونظراً للمخاطر الشديدة والكوارث التي تسفر عنها حوادث النقل الجوي، سواء ما يتعلق بحياة الركاب أو أفراد الطاقم أو البضائع التي تتولى الطائرة نقلها، فقد اهتمت القوانين الوطنية، ومنها القانون العراقي، بتقرير بعض الأحكام المتعلقة بمسؤولية قائد الطائرة. ونبحث في طبيعة مسؤولية قائد الطائرة (فقرة أولاً)، والأحوال التي تستوجب مسألته (فقرة ثانياً) .

الفقرة أولاً: طبيعة مسؤولية قائد الطائرة

الأصل أن مستثمر الطائرة . سواء أكان مالكاً أو مستأجراً . هو المسؤول عن الأضرار التي تلحق بركاب الطائرة، والبضائع التي تتولى الطائرة نقلها، والغير الموجود على سطح الأرض .

(٣٢) الدكتور طالب حسن موسى، مصدر سبق ذكره، ص ٤٩.

(٣٣) الدكتور أكرم ياملكي، مصدر سبق ذكره، ص ٩١.

(٣٤) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٩٥.

وهذا ما قرره المادة (٤٦) من قانون الطيران المدني العراقي التي بيّنت بأن مستثمر الطائرة " يكون مسؤولاً عن الأخطاء أو الأضرار الناشئة عن فعل أي عضو من هيئة القيادة" وكذلك أشارت المادة (٤٤) من القانون المذكور إلى أن " مؤجر الطائرة يكون مسؤولاً عن الأضرار الناتجة عن عيوب الطائرة" ، كما قررت المادة (٥٣) بأن " مؤجر سعة الطائرة مسؤول تجاه المستأجر عن الأضرار الموجبة للتعويض والناجمة عن عيوب الطائرة أو عن خطأ قائدها أو باقي أعضاء هيئة قيادتها " .

ويظهر من النصوص المتقدمة، أن مستثمر الطائرة هو المسؤول عن أخطاء قائد الطائرة أو أعضاء هيئة قيادتها أو طاقمها، وهذه المسؤولية تنهض وفقاً لأحكام القواعد العامة المتعلقة بمسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه^(٣٥)، إذ يُعدُّ قائد الطائرة وأعضاء هيئة قيادتها أو باقي أفراد الطاقم بمثابة تابعين للمستثمر. وفي هذه الحالة يشترط لتحقيق مسؤولية المستثمر عن الأخطاء الصادرة عن قائد الطائرة أو الطاقم . كما هو مقرر . أن تكون قد صدرت عن هؤلاء في أثناء أدائهم لواجباتهم .

إلا أن تأسيس مسؤولية قائد الطائرة وفقاً لأحكام مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع . وإن كان يقترب من طبيعة المسؤولية الناشئة عن عمل قائد الطائرة . إلا أنه قد يثير بعض الاعتراضات؛ لأنه إذا كان قائد الطائرة ملزم بإتباع تعليمات المستثمر بوجه عام، إلا أنه لا ينطبق عليه بشأنه وصف التابع في الأحوال جميعاً، إذ إنه يملك . وبحكم ما يتمتع به من سلطات فنية أو إدارية . الخروج على تعليمات المستثمر إذا كانت تتضمن مخاطر تهدد سلامة الطائرة أو ركابها .

المسؤولية الشخصية لقائد الطائرة :

مع أن الأصل أن مستثمر الطائرة هو المسؤول عن أخطاء قائد الطائرة، إلا أن الأخير يمكن أن يسأل بشكل شخصي عن الأخطاء الصادرة عنه في أثناء تنفيذه لواجباته، وهذا ما قرره المادة (٧٢) من قانون الطيران المدني العراقي التي بيّنت بأن " قائد الطائرة مسؤول مباشرة عن قيادة طائرته طبقاً لقواعد الجو المعمول بها، ويجوز له أن يحيد عنها في الأحوال التي تحتم ذلك حرصاً على السلامة ... " .

الفقرة ثانياً: الأحوال التي تستوجب مساءلة قائد الطائرة

هناك العديد من الأحوال التي تستوجب مساءلة قائد الطائرة عن الأخطاء الصادرة عنه، ومن قبيل ذلك ما يطلق البعض من الفقه بالأخطاء الفنية والغلط في التقدير . وقيل البحث في

(٣٥) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٩٩.

مضمون هذه الأخطاء، لا بُدَّ من الإشارة إلى أن قائد الطائرة يُعدُّ مسؤولاً إذا لم يبذل العناية الكافية في قيادة الطائرة، ومن قبيل ذلك عدم القيام ببعض الواجبات التي يجب عليه القيام بها، كعدم تزويد الطائرة بالكمية اللازمة للوقود، أو عدم دراسة تقارير الأرصاد الجوية، أو عدم مراعاة الأصول الفنية في أثناء الإقلاع أو الطيران أو الهبوط (٣٦).

الأخطاء الفنية :

على الرغم من صعوبة تحديد مفهوم الخطأ الفني، إلا أن بعض أحكام القضاء أوردت بعض التطبيقات بشأن مفهوم الخطأ المذكور، إذ ذهب القضاء المصري إلى " أن قائد الطائرة يُعدُّ مخطئاً إذا أهمل استعمال وسائل الطيران بالأجهزة مفضلاً للرؤيا بالعين المجردة مع علمه بتغيير الأحوال الجوية وتلبّد أرض المطار بالغيوم مما أدّى إلى ارتطام الطائرة بمرتفع قرب المطار " (٣٧). وكذلك ذهب القضاء اللبناني إلى تقرير مسؤولية قائد الطائرة والجهة المالكة للطائرة، عن الأضرار التي لحقت الركاب . على الرغم من تعرض الطائرة لعمل من أعمال القرصنة من إحدى الطائرات الحربية الإسرائيلية داخل الأراضي اللبنانية . حيث " إن من أولى واجبات ربان الطائرة أن يسهر على سلامة ركاب طائرته ويوصلهم سالمين إلى المحل الذي يقصده وعلية أن يتصرف تصرف الرجل الحكيم .. وبقطع النظر عما إذا كان الإنذار الموجه إليه هو عمل محق أو غير محق أو محض عمل قرصنة.. وحيث أن الرجل الحكيم يقيظ عندما يواجه إنذاراً تعسفياً وعمل قرصنة وهو على يقين بأن ليس بمقدوره أن يواجه الاعتداء المسلح وهو أعزل من كل سلاح، فإن عليه في مثل هذه الحالة المحافظة على أرواح ركاب طائرته وأن يرضخ للأمر الواقع الذي لا مفرّ منه " (٣٨).

وكذلك يُعدُّ قائد الطائرة مسؤولاً إذا شرع في الهبوط في أرض المطار على الرغم من تعذر الرؤيا تماماً ورفض تعليمات برج المراقبة الأرضية بالتوجه إلى مطار آخر أو الاستمرار في الطيران لاستنفاد كميات الوقود التي كانت تحملها خزانات الطائرة (٣٩).

كما يُعدُّ قائد الطائرة مسؤولاً إذا شرع في الصعود بطائرته التي كانت تحلق على ارتفاع منخفض، وكانت الرياح تعصف بشدة، ولم يراع درجات الصعود المقررة، وفضل استعمال زاوية حادة للغاية مما أدّى إلى فقدان الطائرة لمرونتها (٤٠).

(٣٦) يُنظر: الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، مصدر سبق ذكره، ص ٥٠.

(٣٧) محكمة القاهرة الابتدائية، ١٩٥٧/٣/٢٥، مجلة المحاماة، السنة ٣٧، ص ١٣١٦.

(٣٨) محكمة استئناف بيروت رقم ٩٢٣ تاريخ ١٩٥٩/٥/١٩، الدكتور عفيف شمس الدين، المصنف في

الاجتهاد التجاري، الجزء الأول، دون ذكر دار النشر، بيروت، ١٩٨٥، ص ٦٥٢.

(٣٩) محكمة باريس ١٩٧١/١/٨، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٧١، ص ١٧٦.

الغلط في التقدير :

ذهبت بعض آراء الفقه إلى أن الغلط في التقدير يختلف عن الخطأ الفني فيعدُّ قائد الطائرة ارتكب خطأً فنياً إذا كانت أمامه حلولاً عديدة لمواجهة المشكلة، إلا أنه لم يختَر أحداها وترك الخطر يتحقق. أما إذا اختار أحد هذه الحلول، إلا أنه لم يوفق في تفادي الخطر فيعدُّ ذلك غلطاً في التقدير^(٤١). وقد ذهبت بعض أحكام القضاء إلى التخفيف من مسؤولية قائد الطائرة، وإن ما صدر عنه يمكن أن يدخل في نطاق الغلط في التقدير، ومن قبيل ذلك أن قائد الطائرة لا يُعدُّ مسؤولاً في أثناء صعود الطائرة لمسافة (٣٠ متراً) وإذا بمحركاتها تتوقف نتيجة عطل، فقرر الهبوط بسرعة، وفي الأثناء لاحظ أن طائرته ستصطدم بمجموعة من السيارات على الأرض، فقام بنحناة بسيطة، إلا أن الطائرة فقدت توازنها وارتطمت بالأرض^(٤٢).

ومع كل ما تقدم، فإن التفرقة بين الخطأ الفني والغلط في التقدير تبدو في كثير من الأحيان عسيرة أو متعذرة نظراً للظروف الخاصة بالملاحة الجوية .

(٤٠) محكمة استئناف باريس، ١٩٤٤/٤/٧، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ص ٤٣٥.

(٤١) الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، مصدر سبق ذكره، ص ٥١.

(٤٢) محكمة Pontoise ، ١٩٥٥/٣/٨، المجلة الفرنسية للقانون الجوي، ١٩٥٥، ص ١٩٧.