



المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن اخطاء طاقم الطائرة في القانون الاردني
والاتفاقيات الدولية

أعدت من قبل

عبدالحميد يوسف محمد العدوان

اشرف عليها

الأستاذ الدكتور عبد الوهاب عبدالله المعمرى

قدمت هذه الرسالة إلى كلية الحقوق كجزء من متطلبات الحصول على درجة

الماجستير في القانون

كانون الثاني 2024



جامعة الإسراء
ISRA UNIVERSITY

التفويض

أنا عبدالحميد يوسف محمد العدوان أفوض جامعة الأسراء بتزويد نسخ من رسالتي للمكتبات أو المؤسسات أو الهيئات أو الأشخاص عند طلبهم حسب التعليمات النافذة في الجامعة.

.....التوقيع

.....التاريخ ٨ / ١ / ٢٠٢٤

Authorization form

I, Abdul Hamid Yousef Muhammad Al-Adwan, authorize Al-Isra University to provide copies of my thesis to libraries, institutions, or persons upon their request according to the instructions in force at the university.

Signature:

Date: ٨ / ١ / ٢٠٢٤



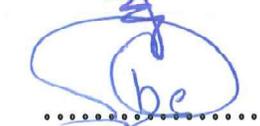
جامعة الإسراء
ISRA UNIVERSITY

نموذج (4) صفحة لجنة المناقشة

نوقشت هذه الرسالة (المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن اخطاء طاقم الطائرة في القانون الاردني
والاتفاقيات الدولية)

وأجيزت بتاريخ 2024/ 1 /8.

أعضاء لجنة المناقشة:

التوقيع	اسم العضو
	الأستاذ الدكتور: عبدالوهاب عبدالله المعمرى/رئيساً ومشرفاً
	الدكتور: محمود محمد الشوابكة / عضواً داخلياً
	الأستاذ الدكتور: عبد الحكيم محسن عطروش / عضواً خارجياً

الإهداء

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم "من سلك طريقاً يبتغي فيه علماً سلك الله به طريقاً إلى

الجنة "

إلى الفؤاد الطاهر الذي ضخ نور الهداية في عروق البشرية سيدنا محمد رسول الله صلى الله

عليه وسلم

إلى من أرى في عينيه تياراً من العزم لا يناله الوهن وفيضاً من العطف لا تتاله القسوة

والدي الغالي

إلى القلب الذي يفيض بالحنان والشفاه التي لا تمل الدعاء إلى من حاكت سعادتي بخيوط

منسوجة في قلبها أُمي الحبيبة

وإلى من جمعني بهم أجمل لحظات العمر، إلى من ترسم البسمة على وجوهنا بطيب حديثها

إخوتي

إلى رفاق القلب ومن كانوا خير عون لي إلى أصدقائي وزملائي

وإلى كل من علمني حرفاً

الشكر والتقدير

لا بد لنا ونحن نخطو خطواتنا الأخيرة في الحياة الجامعية من وقفة تعود إلى أعوام قضيناها في رحاب الجامعة مع أساتذتنا الكرام الذين قدّموا لنا الكثير باذلين جهودًا كبيرة في بناء جيل الغد لتبعث الأمة من جديد.

وقبل أن نمضي نقدم أسمى آيات الشكر والامتنان والتقدير والمحبة إلى الذين حملوا أقدس رسالة في الحياة إلى الذين مهّدوا لنا طريق العلم والمعرفة.

إلى جميع أساتذتنا الأفاضل،،،،،

إلى الأساتذة الكرام في كلية الحقوق – جامعة الإسراء وعلى رأسهم الدكتور محمود الشوابكة فلکم جزيل الشكر والتقدير على ما قدمتموه لنا.

وأتوجه بالشكر إلى الأستاذ الدكتور عبد الوهاب المعمرى الذي تفضل بإشرافه على هذه الرسالة وإلى لجنة المناقشة لتفضلهم بمناقشة هذه الرسالة فجزاهم الله عنى كل خير ولهم منى كل التقدير والاحترام.

قائمة المحتويات

Contents

أ	التفويض	.....
ب	قرار لجنة المناقشة	.....
ت	الإهداء	.....
ث	الشكر والتقدير	.....
ج	قائمة المحتويات	.....
خ	الملخص	.....
1	المقدمة	.....
3	مشكلة الدراسة	.....
3	أهمية الدراسة	.....
4	أهداف الدراسة	.....
5	أسئلة وفرضيات الدراسة	.....
5	الدراسات السابقة	.....
11	منهجية الدراسة	.....
11	خطة الدراسة	.....
13	الفصل الأول : النظام القانوني للناقل الجوي وطاقم الطائرة	.....
14	المبحث الأول: مفهوم الناقل الجوي وطاقم الطائرة	.....
17	المطلب الأول: التعريف بالناقل الجوي	.....
22	المطلب الثاني: تعريف طاقم الطائرة	.....
30	المبحث الثاني: مسؤوليات وسلطات الناقل الجوي وطاقم الطائرة	.....
30	المطلب الأول: مسؤوليات وسلطات الناقل الجوي	.....

33.....	المطلب الثاني: مسؤوليات وسلطات طاقم الطائرة
45.....	الفصل الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء طاقم الطائرة
46.....	المبحث الأول: الاحكام القانونية لمسؤولية الناقل الجوي عن اخطاء طاقم الطائرة
	المطلب الأول: الإضرار بالمباشرة أو التسبب وعلاقتها بمسؤولية الناقل الجوي عن
47.....	أخطاء طاقم الطائرة
52....	المطلب الثاني: التضامن في المسؤولية عن أخطاء طاقم الطائرة والتعويض عنها
59.....	المبحث الثاني: وسائل دفع المسؤولية المدنية الناشئة عن أخطاء طاقم الطائرة
61.....	المطلب الأول: دفع المسؤولية عن طاقم الطائرة لخطأ المضرور وبنص القانون
64.....	المطلب الثاني: دفع المسؤولية بسبب القوة القاهرة وبتخاذ التدابير الضرورية
70.....	الخاتمة
71.....	أولاً: النتائج
72.....	ثانياً: التوصيات
74.....	قائمة المصادر والمراجع

المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن اخطاء طاقم الطائرة في القانون الاردني والاتفاقيات الدولية

أعدت من قبل

عبدالحميد يوسف محمد العدوان

أشرف عليها

الأستاذ الدكتور عبد الوهاب المعمرى

الملخص

يقع على عاتق طاقم الطائرة مسؤولية كبيرة، حيث يترتب عليهم العديد من الواجبات فهم يتمتعون بعدد من الصلاحيات التي تمكنهم من ممارسة مهامهم، كما تدار الطائرة في الجو من قبل الطاقم، ويجب على طاقم الطائرة أن ينفذ التزاماته تجاه الناقل الجوي.

وتثور مشكلات الدراسة حول حدود مسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء طاقم الطائرة، والتي قد تكون أخطاء شخصية أو أخطاء فنية أو إدارية أثناء تحليق الطائرة، واتباع الباحث المنهج الوصفي التحليلي، والمنهج المقارن؛ بهدف تحقيق أهداف الرسالة والإجابة عن تساؤلاتها التي تبرز في تحديد التزامات طاقم الطائرة، وصلاحياتهم، وتحديد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء طاقم الطائرة.

وتوصلت هذه الدراسة إلى جملة من النتائج، ومن أبرز النتائج أن الخطأ الذي يرتكبه عضو طاقم الطائرة -كإخلال بأحد التزاماته- قد يكون خطأً تجارياً، وقد يكون خطأً فنياً، وأن المشرع الأردني جعل الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عن أخطاء طاقم الطائرة، وأن كلاهما مسؤول عن هذه الأضرار تجاه الغير بالتضامن والتكافل.

كما توصلت الدراسة الى عدد من التوصيات ومن أبرزها، التوصية بتعديل نص المادة (42/ج) من قانون الطيران المدني الأردني لسنة (2007)؛ لتتص على أحكام تفصيلية، تُبيّن مدى مسؤولية كل عضو في طاقم الطائرة، ومسؤولية قائد الطائرة، ومشغّلها، والناقل الجوي في مواجهة الأفعال التي تسبب الضرر.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية المدنية، طاقم الطائرة، الناقل الجوي.

المقدمة:

لقد أصبح النقل الجوي بكافة صورته يتسم بالطابع الدولي؛ بسبب زيادة سرعة الطائرة، التي تعبر بها الحدود السياسية بين الدول؛ ونتيجة هذه السرعة، فقد أصبح النقل الجوي من الوسائل الرئيسية التي يعتمد عليها النشاط الاقتصادي في العصر الحديث، وازدادت أهميته في مجال نقل البضائع والركاب، وذلك بعد أن أصبح يسود الطيران مبدأ السلامة الجوية والأمان.

ولقد اتجهت الدول إلى توحيد القواعد القانونية التي تحكم عملية النقل الجوي؛ وذلك لمنع التنازع بين القوانين، وللقضاء على ظاهرة تعدد الأنظمة القانونية في مجال النقل الجوي، فقد تم التوحيد بموجب اتفاقية وارسو الموقعة في أكتوبر 1929 بشأن النقل الجوي، وقد وضعت اتفاقية وارسو المبادئ الأولى لقانون موحد بشأن النقل الجوي الدولي وحددت مسؤولية الناقل الجوي.

ولقد تم تعديل اتفاقية وارسو بموجب بروتوكول لاهاي سنة 1955 واتفاقية جوادا لآخارا الخاصة بالنقل الفعلي، وكذلك بموجب بروتوكول جواتيمالا سنة 1971، وبروتوكولات مونتريال 1999، حيث تعتبر الطائرة وسيلة من وسائل النقل التي تستوجب مجموعة من القوانين الناظمة، ويعتبر القانون الجوي من القوانين الهامة على الصعيد الدولي، مكتسباً هذه الأهمية؛ نظراً لأحكامه التي تدور حول الطائرة؛ ولأنه حديث النشأة وسريع التكوين، وهذا بالإضافة إلى الأهمية الدولية التي يحظى بها الفضاء الجوي، لذلك فقد سبقت الاتفاقيات الدولية التشريعات الوطنية؛ لتنظيم القانون الجوي، لاسيما أن طبيعة الطائرة معدة للمسافات الطويلة، وتقطع أجواء دول عديدة.

فلا يتصور أن تُترك الحرية للطائرات بالطيران، والمرور بالأجواء، أو الهبوط والإقلاع، دون مراعاة قواعد أمره تضعها الدول، وهذه التعليمات تشمل مختلف مجالات النقل الجوي، وتصل حتى إلى تذاكر النقل، مع توضيح البيانات

الواجب الاطلاع عليها من الراكب، أو الشاحن. نضيف أيضا شرط أهلية الطائرة، وقائدها، وقواعدها، إذ تحتاج لقوانين تضمن أمن الدول؛ حفظاً للأرواح والأموال.

ويتولى طاقم الطائرة العديد من المهام، حيث يعتبر أهم أعضائهم هو قائد الطائرة، فهو 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 أن يقوم ببعض الأعمال، نيابةً عن مستثمر الطائرة الذي يختص بنشاط النقل الجوي، وتخول القوانين الوطنية عادةً لطاقم الطائرة، بما فيهم قائد الطائرة، سلطات واسعة؛ لكي يستطيع القيام بهذه المهام المختلفة.

وتعد مسؤولية طاقم الطائرة المدنية من أهم موضوعات القانون الجوي، فتحدد هذه المسؤولية يعد من الموضوعات المهمة في هذا القانون، والتي تسعى القوانين إلى الإجابة عن أحكام هذه المسؤولية، حيث هل يمكن مساءلة طاقم الطائرة عن الأخطاء التي يرتكبها، و من يملك هذا الحق وأهميه دور أعضاء طاقم الطائرة في تسيير الرحلات، وإلى أي مدى يمكن الرجوع عليه في المسؤولية المدنية، سواء من شركة النقل أو الركاب أو الشاحن أو غيرهم.

مشكلة الدراسة:

تثور مشكلة الدراسة حول حدود مسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء طاقم الطائرة، والتي تتنوع إلى أخطاء شخصية، وأخطاء فنية، وأخطاء إدارية أثناء تحليق الطائرة، ولذلك يمكن تحديد مشكلة الدراسة في مدى كفاية النصوص القانونية المنظمة لأحكام مسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء طاقم الطائرة.

وقد اعتبر القانون مسؤولية طاقم الطائرة مسؤولية تضامنية تكافلية مع مشغل الطائرة، وتكمن مشكلة هذا البحث في الإجابة عن السؤال التالي: ما هي حدود مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تقع من طاقم الطائرة.

أهمية الدراسة:

تتمثل أهمية هذه الدراسة في أنها تعالج موضوعات نظرية، وأخرى عملية، على النحو التالي:

الأهمية النظرية: تبرز أهمية الدراسة في أنها تبحث في أحد أهم مواضيع النقل الجوي، وهي مسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء طاقم الطائرة؛ لوجود حركات الطائرات المستمرة، وكل طائرة لا بد من وجود كابتن لها، حيث تقع على عاتق طاقم الطائرة مسؤولية كبيرة، وتبرز أهميتها من خلال تسليط الضوء على أهم الوظائف المنوطة بقائد الطائرة، وأعضاء القيادة، وأعضاء طاقم الطائرة، كما أن الدراسات

السابقة في هذا الموضوع قليلة، وذات عدد محدود، وعدم كفايتها لشمول جميع النواحي.

الأهمية العملية: أتت الدراسة في مجال النقل الجوي، والمسؤولية الناشئة عن أخطاء طاقم الطائرة، حيث أن حركات الطائرات المستمرة والمتزايدة، تزيد من احتمالية حدوث الأخطاء والتسبب بالأضرار، وقد جاءت الدراسة لتحديد من المسؤول عن تلك الأخطاء، وكيفية ضمان حقوق الأشخاص العاديين في حالة الركاب على متن الطائرة، وضمان حقوق الأشخاص المعنوية في النقل، والشحن، والبضائع.

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 طاقم الطائرة تختلف في ذلك، حيث تعتبر من المسؤوليات التي لا يجب أن يكون فيها خطأ، أو احتمالية الوقوع فيه، كون طاقم الطائرة يقود منظومة في الفضاء الجوي، لماله من ظروف وطبيعة خاصة، فهو الذي يتخذ القرارات، وهو الذي يخصه ويقع تحت سيطرته، وهو متخذ القرار، وصاحب التواصل والاتصال، والمسؤول عن سلامة الطائرة والإنسان، وأي خطأ منه قد يؤدي إلى كارثة، ضحاياها أكيدة، واحتمالية النجاة منها ضئيلة.

وفي ضوء ذلك، فإن هذه الدراسة تهدف إلى:

1. تحديد التزامات الناقل الجوي المتعلقة بأخطاء طاقم الطائرة.

2. توضيح الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء أفراد طاقم الطائرة.

3. بيان حدود مسؤولية الناقل الجوي المتعلقة بأخطاء أفراد طاقم الطائرة، وأحكام التعويض المتعلقة بها.

أسئلة وفرضيات الدراسة:

من خلال دراسة الموضوع، فقد توصلت إلى عدة أسئلة أهمها:-

1- ما المقصود بالناقل الجوي؟

2- من هم أفراد طاقم الطائرة؟

3- ما هو الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء الطاقم؟

4- ما هي التزامات الناقل الجوي المتعلقة بأخطاء الطاقم؟

5- ما هي حدود مسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء طاقم الطائرة في القانون الأردني والاتفاقيات الدولية؟

الدراسات السابقة:

1. دراسة (أبو شاور، محمود 2013) بعنوان: " حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية"، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، الأردن.

هدفت هذه الدراسة إلى بيان أنواع وطبيعة حالات إعفاء الناقل الجوي من المسؤولية؛ وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام 1999 والتشريع الأردني، وأحكام محكمة التمييز الأردنية وكذلك معرفة حالات قيام مسؤولية الناقل الجوي، وأساسها القانوني، ودعوى المسؤولية، التي عدل في ضوئها قانون الطيران المدني الأردني 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 من المسؤولية الواردة في الاتفاقية هي الوحيدة لنفي مسؤولية الناقل الجوي، وإنما يكون إلى جانب ذلك حالات أخرى كاتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الخطر، خطأ المتضرر، فعل الغير، بالإضافة إلى الدفع الشكلية الواردة في التشريع الأردني.

وتوصلت الدراسة إلى وجود توافق بين اتفاقية مونتريال، وقانون الطيران المدني الأردني، على سريان أحكام اتفاقية مونتريال على النقل الدولي غير التجاري، بحيث يسري هذا النوع وفقاً لاتفاقية مونتريال، شريطة أن تقوم بعملية النقل مؤسسة النقل الجوي فقط، وأن مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال لسنة 1999، هي مسؤولية عقدية، قوامها الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس، وأساس هذه المسؤولية يستند إلى عقد النقل الجوي.

وأوصت الدراسة المشرع الأردني، بتعديل نص المادة (41) من قانون الطيران المدني الأردني لسنة 2007، بما ينسجم مع أحكام المادة الأولى من اتفاقية مونتريال لعام 1999، التي أخضعت النقل الدولي بمقابل، والنقل الدولي المجاني إذا قامت به

مؤسسة للنقل الجوي، وأخضعت كذلك النقل الداخلي لأحكام الاتفاقية إذا تم الاتفاق مسبقاً على نقطة توقف داخل إقليم دولة أخرى.

2. دراسة (عبد الله، هوزان 2017)، بعنوان: "المسؤولية المدنية للناقل الجوي

عن سلامة الركاب - دراسة مقارنة" مقال منشور، جامعة تكريت كلية

الحقوق، العراق.

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 بدايةً من اتفاقية وارسو 1929، التي حددت مسؤولية الناقل الجوي الدولي في مواجهة المتضررين بحدود قصوى معينة، سواء في نقل الركاب، أو الأشياء والبضائع والأمتعة.

وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج، أهمها وجود فراغ تشريعي في العراق، يحدّد بشكل واضح مسؤولية الناقل الجوي، ونطاقها، وأبعادها، وأن الناقل الجوي يكون مسؤولاً عن سلامة الركاب، وفقاً لاتفاقية وارسو عند دخوله وجلسه في المقعد المخصص له في الطائرة، وضرورة أن تمتد مسؤوليته عن أي ضرر يصيب الراكب حتى قبل جلوسه أو أثناء سيره في الطائرة، وأن مسؤولية الناقل الجوي تتحقق

حتى في حالة حصول حادث إرهابي في الطائرة، لأنه لم يتخذ الاحتياطات الأمنية اللازمة لمنع حدوث الحادث داخل الطائرة، فيتوجب على الناقل الجوي أخذ أقصى درجات الحيطة؛ لتوخي الضرر، ومنع الاعتداء الذي يقع أثناء عملية السفر، وأوصت الدراسة المشرع العراقي، بضرورة وضع قانون خاص بالنقل الجوي، يحدد بشكل واضح مسؤولية الناقل الجوي، ونطاقها، وأبعادها، من خلال إصدار قانون يضم جميع الأحكام الناظمة لمسائل النقل الجوي، بدلاً من توزيع هذه الأحكام بين قانون الطيران المدني وقانون النقل، وكذلك إلزام الناقل الجوي، بضرورة تأمين رحلات نقل الركاب؛ وذلك لضمان حصولهم على التعويض الكامل عمَّ يصيبهم من أضرار أثناء عملية النقل الجوي.

3. دراسة جديع، ضياء نجم علي (2023) بعنوان: " الطبيعة القانونية لمركز قائد الطائرة" بحث منشور، مجلة الشرق الأوسط للدراسات القانونية والفقهية، مجلد(3)، عدد(2).

يهدف هذا البحث إلى توضيح دور طاقم الطائرة، وفقاً لطبيعة البيئة التي تعمل فيها الطائرة، وهي الفضاء الجوي، وبعدها عن سطح الأرض، وعن الرقابة المباشرة لسلطات الدولة عليها أثناء الرحلة الجوية، لذا لا بدَّ من وجود سلطة تعمل على حفظ النظام في تلك الأداة، وقد تمثلت هذه السلطة بقائد الطائرة. ولقائد الطائرة مركز قانوني ذو طبيعة خاصة، إذ أوكلت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية إليه سلطات واسعة، فهو الذي يتولى مهمة قيادة الطائرة، والإشراف على الطاقم الذي يتولى

تنفيذ المهام الفنية، والخدمية اللازمة لعمل الطائرة في الفضاء، وله الإشراف على الركاب، واتخاذ القرارات الملائمة إذا ما تعرضت الطائرة لظروف طارئة.

تتبع أهمية هذا البحث من أهمية الدور الذي يقوم به قائد الطائرة، واضطباعه بمهام جسيمة، تتعلق بحماية حياة الركاب، وباقي أفراد الطاقم، والمحافظة على سلامة البضائع، أو الأمتعة التي تتولى الطائرة نقلها، فضلاً عن تأمين سلامة الطائرة، بوصفها من قبيل المنقولات باهظة القيمة. تتمثل مشكلة الدراسة في القوانين الوطنية والاتفاقيات، وعلى الرغم من حرصها على تنظيم الجوانب المتصلة بعمل قائد الطائرة، ومنها ما يتعلق بالشروط الواجب توافرها فيه، وتحديد صلاحياته وواجباته، إلا أنها أغفلت تنظيم الكثير من المسائل، ومنها ما يتصل بالجوانب التفصيلية المتصلة بمسؤوليته عن أعماله، هذا فضلاً عن ندرة الدراسات القانونية التي عالجت المركز القانوني لقائد الطائرة.

4. دراسة فوركي، مصطفى (2021)) بعنوان: " الحد الفاصل للإجراءات

المستخدمة من طاقم الطائرة تجاه الأشخاص المشاغبين على متنها وفقاً
لمدونة الطيران المدني والاتفاقيات الدولية" بحث منشور، مجلة القانون
والأعمال الدولية، المجلد (2) العدد (3)، المغرب.

هدفت الدراسة إلى التعرف على القواعد، والمبادئ المنصوص عليها في المعاهدات، والاتفاقيات التي وقّع عليها المغرب، لاسيما المعاهدة المتعلقة بالطيران

المدني الدولي الموقعَة بشيكاغو في 7 ديسمبر 1944، والاتفاق الأورو متوسطي المتعلق بالخدمات الجوية الموقع في 12 ديسمبر 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، وأبرزت 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.

استخدم الباحث المنهج النظري والتحليلي في الاستقراء التأسيلي التحليلي لمدونة الطيران المدني، وكافة القوانين والتشريعات المغربية، واختتمت الدراسة بما أقره المشرع المغربي من مواد قانونية، ونصوص كفيلة لحماية الطائرة ومن فيها في مدونة الطيران المدني، وتوصلت الدراسة إلى بعض النتائج، والتوصيات المكتملة لأحكام اتفاقية طوكيو لسنة 1963، وأحكام مدونة الطيران المدني المغربي.

وتتميز دراستي عن الدراسات السابقة، بأنها تبحث في مسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء طاقم الطائرة، حيث سنتناول هذه الدراسة بشكل خاص، مسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء طاقم الطائرة، والتزامات ومسؤوليات كل من الناقل الجوي، وطاقم الطائرة، في ظل قانون الطيران المدني الأردني، وتعديلاته، والنصوص الناظمة لهذه

المسؤولية، وتتناول هذه الدراسة التضامن في المسؤولية عن أخطاء طاقم الطائرة، والتعويض عن الضرر الناجم عن أخطاء طاقم الطائرة، وتبين وسائل دفع المسؤولية عن الناقل الجوي وطاقم الطائرة في ضوء القانون الأردني، مقارنة مع الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

منهجية الدراسة:

تبعاً لطبيعة الدراسة، فقد اتبع الباحث المنهج الوصفي التحليلي، من خلال جمع المعلومات، والحقائق، عن موضوع هذه الدراسة، من المراجع الأصلية والموتقة، والعمل على وصف وتحليل النصوص القانونية، بطريقة علمية وقانونية، بهدف الوصول إلى تفسيرات منطقية، تمكن الباحث من وضع إطار محدد لمشكلة البحث، واستخدم الباحث كذلك المنهج المقارن، من خلال مقارنة نصوص القانون الأردني، بالاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها المملكة الأردنية الهاشمية الخاصة بالنقل الجوي.

خطة الدراسة:

بناءً على ما تقدم، وانسجاماً مع ما سبق بيانه، وفي سبيل إنجاز هذه الدراسة، فقد قسم الباحث هذه الدراسة على النحو التالي : -

الفصل الأول: النظام القانوني للناقل الجوي وطاقم الطائرة.

المبحث الأول: مفهوم الناقل الجوي وطاقم الطائرة.

المبحث الثاني: التزامات ومسؤوليات الناقل الجوي وطاقم الطائرة.

الفصل الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء طاقم الطائرة.

المبحث الأول: الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء طاقم الطائرة.

المبحث الثاني: وسائل دفع المسؤولية المدنية الناشئة عن أخطاء طاقم الطائرة.

الفصل الأول

النظام القانوني للناقل الجوي وطاقم الطائرة

من متطلبات العصر الذي نشهده، الانفتاح على العالم، وتواصل الدول مع بعضها البعض، وتبادل المصالح فيما بينهم، 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.

مما لا شك فيه أن ظهور الطائرات، أصبح له أهمية كبيرة في مجال شركات الطيران، ونقل الركاب والبضائع، الأمر الذي دفع الدول إلى العمل على تحقيق أكبر حماية ممكنة؛ لحماية السلامة الجوية للمطارات والطائرات في المجال الجوي، وعلى سطح الأرض، وأصبحت شركات الطيران، تواكب التطور التقني، من الحرص على تزويد الطائرات والمطارات بأجهزة اتصالات، وملاحة، ورادارات، وغيرها من الأجهزة؛ لتحقيق أعلى مستوى في الحفاظ على سلامة الطائرة، وركابها، وطاقمها.

وتشكل الطائرات دوراً رئيسياً في نظام الملاحة الجوي والنقل الجوي، دولياً وداخلياً، مما جعل الطائرات تشكل مصدراً مهماً من مصادر الاقتصاد لدى الدول، ولذلك قامت الدول مع ظهور صناعة الطائرات، أخذت بإصدار القوانين الداخلية، وعلى المستوى الدولي، أخذت باتفاقيات دولية؛ لتنظيم قواعد الطيران؛ لتقليل خطورتها، ومن أبرز هذه الاتفاقيات، اتفاقية شيكاغو (1994).

ولا شك أن هذه الطائرات، بحاجة إلى طاقم ينظم عملها، ويعمل على تسييرها، ومنتاول في هذا الفصل مبحثين، المبحث الأول مفهوم الناقل الجوي وطاقم الطائرة. وفي المبحث الثاني التزامات ومسؤوليات الناقل الجوي وطاقم الطائرة التي على طاقم الطائرة مراعاتها عند الطيران.

المبحث الأول

مفهوم الناقل الجوي وطاقم الطائرة

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، فهي بحاجة إلى طاقم؛ لتكون الطائرة على أكمل وجه من الجاهزية، وتقديم أفضل الخدمات لضمان السلامة 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 مهامه ذات طابع تنظيمي أو فني، وعلى كل منهم واجبات، وله صلاحيات مختلفة، ويخضعون جميعاً لأحكام القانون، والقواعد المنظمة لعمل الطيران المدني.

ويعرف القانون الجوي بأنه "مجموعة من القواعد والأحكام، التي تحكم العلاقة القانونية، التي تقوم على استعمال الجو، أو أنه مجموعة من القواعد القانونية، التي تتعلق بنشاط الإنسان في الجو"⁽¹⁾.

وإن كان البعض لا يتفق مع استخدام تسمية القانون الجوي، وذلك لما تحمله هذه التسمية من توسيع لنطاق هذا القانون، فهو يتسع في نطاقه ليشمل مواضيع مختلفة، كقيادة الفضاء، واستغلاله، وغيرها من الغايات المختلفة من اتصالات، و بث إذاعي وتلفزيوني، لذلك يجدون أن تسميته بقانون الطيران يكون أكثر تحديداً⁽²⁾.

إن أول تعريف للطائرة، قد ورد في اتفاقية باريس، الخاصة بتنظيم الملاحة الجوية لسنة (1919)؛ وذلك تفادياً لحدوث أي نزاع حول مفهومها، بحكم الطبيعة الدولية للطائرة، حيث عرّفت 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⁾.

(1) ياملكي، أكرم، (1998)، القانون الجوي -دراسة مقارنة-، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص(5).

(2) العربي، محمد فريد، (2003)، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ص(3).

(3) نقلاً عن، موسى، طالب حسن، (2013)، القانون الجوي الدولي، ط(4)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص (279).

(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.

وتجدر الإشارة إلى أن التعريف السابق للطائرة، قد حدد المعالم العامة لها، حيث حدد عناصرها بأنها الآلة التي تتناول رد فعل الهواء عليها، ونجد أن هذا التعريف عام، ولم يقتصر على الطائرات فقط، بل إنه يشمل كل ما يخلق في الجو، فيشمل البالون، والصاروخ، والمنطاد، ويذهب رأي من الفقه إلى القول أن المناطيد، والبالون، والصواريخ، ليست من الطائرات، ويأخذون في اعتبارهم أنها ليس لها الدور الدولي الذي تمثله الطائرات، وأنها لا تعود بالنفع الاقتصادي على الدول⁽¹⁾، والباحث لا يتفق مع ما أخذ به هذا الرأي، من حيث اعتبار هذه الأخيرة ليست الطائرات لأسباب منها أنها لا تعود بالنفع الاقتصادي على الدولة، ولا تمثل الدور الدولي الذي تمثله الطائرة، أو أنها تختلف من حيث طبيعتها القانونية، ومن حيث استخداماتها، فمن وجهة نظر الباحث أن موضوع ما تحققه هذه الطائرات من منفعة مادية، أو دور دولي، لا يخرج عن تسمية الطائرة لها، فنحن هنا نبحث عن الجانب القانوني في تعريف الطائرات، ولا نبحث في الجدوة الاقتصادية.

وقد عرف المشرع الأردني الطائرة في المادة الثانية من قانون الطيران المدني 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 والشرعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة"⁽²⁾، وجاء المشرع بتعريف أكثر وضوحاً وأزال الغموض، ونجد أن المشرع لم يقيد أنواع هذه الطائرات، فقد ذكر جميع المركبات

(1) القليوبي، سميحة، (1989)، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ص 25.

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

الهوائية، وأن المشرع قد كان موفق في ذلك، لما نشهده من تطور في مجال صناعة الطائرات،
فظهرت في الآونة الأخيرة طائرات بدون طيار، وهي في حالة تطور مستمر⁽¹⁾.

ولا بد لنا في هذا المبحث أن نبين من هو الناقل الجوي للطائرة، وتحديد طاقم الطائرة،
حيث أنه لا يُعد العاملين على الأرض، من العاملين في مجال التحميل، والمشرفين على الركاب،
وتحميل الأمتعة من طاقم الطائرة، فنقسم هذا المبحث إلى مطلبين، حيث يتناول المطلب الأول
التعريف بالناقل الجوي، أما المطلب الثاني فيتناول التعريف بطاقم الطائرة.

المطلب الأول

التعريف بالناقل الجوي

مما لا شك فيه أن الناقل الجوي، قد أصبح في مجمل صورته، يتسم بالطابع الدولي؛ لما
للطائرات من سرعة تعبر بها الحدود بين الدول، وتقلل الجهد والوقت في النقل، سواء أكانت نقل
البضائع أم الأشخاص، كما أن الناقل الجوي قد أصبح من الأمور الرئيسية التي يعتمد عليها
النشاط الاقتصادي في عصرنا الحالي، وأصبح الطيران يسوده مبدأ السلامة الجوية والأمان؛
وذلك نتيجة التطور التكنولوجي، ونتناول في الفرع الأول من هذا المطلب، تعريف الناقل الجوي
في التشريع الأردني، وفي الفرع الثاني نتناول تعريف النقل الجوي وفق الاتفاقيات الدولية.

(1) ياملكي، أكرم، مرجع سابق، ص(5).

الفرع الأول: تعريف الناقل الجوي في التشريع الأردني.

عرف المشرع الأردني الناقل الجوي 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 أكانت خطوط جوية دولية، أو داخلية، أو مشتركة، وسواء أكانت منتظمة، أو غير منتظمة، ويشمل ذلك الناقلين الوطنيين، ومؤسسات النقل الجوي الدولية والمشاركة بين مجموعة من الأشخاص المسجلين لدى عدة دول"⁽¹⁾.

وتجدر الإشارة إلى المشغل، ومشغل الطائرة، وفق نص المادة الثانية الفقرة (ا) من قانون الطيران المدني الأردني، حيث عرّف المشغل بأنه "أي شخص حاصل على ترخيص من الهيئة، يقوم بأي عمل أو نشاط يتعلق بالطيران المدني"، وعرّف مشغل الطائرة بأنه "أي شخص كان طبيعياً، أو معنوياً، 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 واضع اليد عليها"⁽²⁾، ويرى الباحث أن المشرع لم يبين ما هو الفرق بين المشغل، ومشغل الطائرة، وأورد هذه التعريفات في نص القانون دون بيان الفرق بينهما.

(1) المادة(2/أ) من قانون الطيران المدني الأردني رقم (41)، لسنة 2007 ، صادر عن الجريدة الرسمية رقم (4828)، على الصفحة رقم (3735) بتاريخ (2007/5/31).

(2) المادة(2/أ) من قانون الطيران المدني الأردني لسنة 2007.

الفرع الثاني: تعريف الناقل الجوي في الاتفاقيات الدولية.

عرفت اتفاقية وارسو (1929) النقل الجوي، حيث نصت المادة الأولى في فقرتها الثانية، على تعريف النقل الجوي الدولي، كما حددت المادة الثانية من الاتفاقية، عمليات النقل التي تسري عليها الاتفاقية، وقد جرى نص المادة الأولى من اتفاقية وارسو كما يلي :

1. تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص، أو الأمتعة، أو البضائع، يتم على طائرة في مقابل أجر، كما تسري على عمليات النقل التي تقوم بها مجاناً على طائرة إحدى مؤسسات النقل الجوي.

2. يعتبر نقلًا دوليًا في عرف هذه الاتفاقية، كل نقل يشترط فيه الأطراف المتعاقدون أن تكون نقطتا القيام والوصول، سواء أكان هناك انقطاع للنقل، أو كان هناك نقل من طائرة إلى أخرى أم لم يكن، واقعتين إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين، وإما في إقليم طرف واحد من الأطراف المتعاقدين، في حالة ما إذا نص على حصول رسو جو في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى، أو لإمارتها، أو لانتدابها، أو لسلطانها، ولو كانت هذه الدولة غير متعاقدة.

ولا يعتبر نقلًا دوليًا في عرف هذه الاتفاقية، النقل بغير وجود، مثل هذا الرسو الجوي بين الإقليم الخاضع لسيادة، أو لإمارة، أو لانتداب، أو لسلطة نفس الطرف السامي المتعاقد.

3. النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع، يفترض فيه عند تطبيق هذه الاتفاقية أنه نقلة واحدة، إذ اعتبر الأطراف أنه عملية واحدة، سواء أكان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد أو أكثر. ولا تفقده صفته الدولية لزوم تنفيذ أحد العقود أو بعضها تنفيذاً كاملاً في إقليم يكون خاضعاً لسيادة، أو لإمارة أو لانتداب، أو لسلطة طرف واحد من الأطراف الساميين المتعاقدين.

وقد حددت المادة الثانية من اتفاقية وارسو (1929) عمليات النقل التي تسري عليها الاتفاقية:

١ - تسري هذه الاتفاقية على عمليات النقل التي تتولاها الدولة، أو الأشخاص القانونية الأخرى، في عرف القانون العام في الأحوال المنصوص عليها في المادة الأولى.

٢ - ولا تسري أحكام هذه الاتفاقية على عمليات النقل التي تحكمها الاتفاقيات الدولية للبريد⁽¹⁾.

ولقد صدر بروتوكول لاهاي سنة (1955)، وعدل المادة الأولى والثانية من اتفاقية وارسو وذلك على النحو الآتي:

"المادة الأولى من بروتوكول لاهاي نصت على أنه:

(أ) تلغى الفقرة (2) وتستبدل بالنص التالي :

٢ - يعتبر نقلًا دوليًا في عرف هذه المعاهدة كل نقل تقع فيه نقطتا القيام والوصول، وفقاً لاتفاق المتعاقدين، سواء أكان هناك انقطاع للنقل، أو كان هنالك نقل من طائرة إلى أخرى، أو لم يكن، إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين، وإما في إقليم طرف واحد سام متعاقد، متى نص على

(1) اتفاقية وارسو 1929 <https://ar.wikipedia.org/wiki/> تاريخ الدخول 2023/9/10

مرسى في إقليم دولة أخرى، حتى ولو لم تكن هذه الدولة طرفاً سامياً¹ متعاقداً، ولا يعتبر نقلًا دولياً في عرف هذه المعاهدة، النقل بغير وجود مثل هذا المرسى بين نقطتين في إقليم طرف واحد سام متعاقد.

(ب) تلغى الفقرة (3) وتستبدل بالنص التالي:

٣ - النقل الذي يتولاه عدد من الناقلين بطريق الجو على التتابع، يفترض فيه عند تطبيق هذه المعاهدة، أنه نقل واحد إذا اعتبره الأطراف بمثابة عملية واحدة، سواء أكان الاتفاق بشأنه قد أبرم في صورة عقد واحد، أو في عدد من العقود، ولا يفقد طابعه الدولي وجوب تنفيذ أحد العقود، أو عدد منها تنفيذاً طرف الساميين كاملاً في إقليم دولة واحدة⁽²⁾.

ويجد الباحث أن تعريف الناقل الجوي، وفق الاتفاقيات التي أسلفنا ذكرها، قد تناوله في تحديد النقل وأطرافه، ولم يعرف الناقل الجوي، ولم يبين الطبيعة القانونية للناقل، ولم يتطرق إليها على خلاف قانون الطيران المدني الأردني، هنا ووفق ما أسلفنا ذكره من تعريف لمشغل

(١) الطرف السامي: تستخدم الاتفاقيات هذا المصطلح للإشارة إلى الدول التي تكون طرفاً في المعاهدات ويفضل استخدام مصطلح الأطراف السامية المتعاقدة عموماً على استعمال كلمة دولة أو حكومة، التي قد تسبب مشاكل تتعلق بالاعتراف القانوني في حالة نزاعات مسلحة معينة، ما دام القانون الدولي الإنساني سارياً حتى في الأوضاع التي قد لا يتمثل بها طرف أو أكثر من أطراف نزاع ما بين الدول الأطراف في الاتفاقيات. وهذه هي الحالة عندما يمثل أحد الأطراف كياناً لا يمثل دولة أو سلطة لا يعترف بها الطرف الآخر.

تاريخ الدخول 2023/12/14 <https://ar.guide-humanitarian-law.org/content/article/5/ltrf->

[/lsmymt-gd](https://ar.guide-humanitarian-law.org/content/article/5/ltrf-)

(2) اتفاقية وارسو (الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي) 1929 المعدلة ببروتوكول لاهاي

1955

تاريخ الدخول 2023/9/11 <https://qistas.com/legislations/jor/view/OTkyNjg>

الطائرة، والناقل الجوي وفق قانون الطيران المدني الأردني، فمشغل الطائرة قد يكون شخص طبيعي أو معنوي، يعمل على تشغيل الطائرة، وتوجيهها بواسطة موظفين، بينما النقل الجوي هو شخص معنوي، حاصل على ترخيص للاستثمار في تشغيل الطائرات، وتسيير رحلات جوية، أي يمكن للباحث أن يعرف الناقل الجوي بأنه شخص معنوي يتمتع بصفة تجارية، تعمل على الاستثمار في المجال الجوي.

المطلب الثاني

تعريف طاقم الطائرة

من البديهي أن يكون للعنصر البشري، الدور الأساسي في تشغيل أداة الملاحة الجوية الرئيسية وهي الطائرة، ولا جدال في ذلك، فهي صنعة يديه، صنعها وطوعها لخدمته، ونظراً للمخاطر العديدة التي يتضمنها استخدام الطائرة، لاسيما وهي سابحة في الهواء، كان لابد أن يقوم على هذا التشغيل أناس أهل لهذه المهام، يستطيعون درء الأخطار كلما أحذقت، وتلاقي الكوارث كلما بدت في الأفق، ومن هنا كان اهتمام التشريعات الداخلية الدولية منذ بزوغ فجر الطيران بطاقم الطائرة، واشترطت أن يكون كل فرد فيه على درجة معينة من التأهيل العلمي، والخبرة، والمراس التي تستلزمها طبيعة المهمة التي توكل إليه.

ومما لا شك فيه، لا يمكن أن تكون قيادة الطائرة الحديثة مقتصرة على طيار واحد، وإنما تستوجب عدداً من الأشخاص، يعتمد تحديده على عدة أمور، كنوعية الطائرة، وطرزها، والمسافة التي تقطعها، والأقاليم التي تحلق فوقها، ويمكن تقسيم طاقم الطائرة إلى طاقم فني،

وأخر خدمي، فالطاقم الأول يشارك في ملاحه الطائرة، وبموجب التخصص الفني المحدد لكل منهم، والطاقم الثاني يشمل الذين لا يشاركون في أداء هذه الوظائف الفنية، وإنما يسهرون على خدمة الركاب، ويجب أن تكون بحيازة الطاقم الفني، المؤهلات اللازمة المطلوبة دولياً، وقد تناولت اتفاقية شيكاغو (1944) ذلك، وبموجبها تلتزم الدول المتعاقدة بأن تعترف بالشهادات التي تصدرها هذه الدول لطاقم طائراتها، ولكن بشرط أن تكون هذه الشهادات ممنوحة وفق الشروط القانونية اللازمة، والتي يشترط أن تكون ذات مستوى أعلى مما عليه في الدولة الأخرى، أو على الأقل تمثل الحد الأدنى من تلك الشروط التي تكون قابلة للتغيير والتطور، حسب مستلزمات الملاحة الجوية⁽¹⁾.

وعرف المشرع الأردني في قانون الطيران المدني عضو طاقم الطائرة بأنه: "أي شخص مرخص ومعين من مشغل الطائرة للقيام بواجبات على الطائرة أثناء حالة الطيران"، كما عرف 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⁾.

إن طاقم الطائرة يتكوّن من عدد من الأفراد، تعمل شركة الطيران على توظيفهم، وهذا الطاقم يتكون من مدير الخدمات التي تقدمها الطائرة على متنها، وهذا المدير مسؤول عن الطاقم بصفته رئيساً على هذا الطاقم، من حيث الخدمات التي يقدمها، بالإضافة إلى عدد من أفراد

(1) 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.

(2) انظر نص المادة (2/أ) من قانون الطيران المدني الأردني لسنة 2007..

الضيافة الجوية، ويتم تحديد عدد المضيفين، بناءً على الغاية من الرحلة، وعدد المسافرين، ومدتها(1).

ومما سبق ذكره يتبين أن طاقم الطائرة يمارس أعماله أثناء فترة الطيران، وعرف الوقت، الذي يمارس فيه طاقم الطائرة أعماله على الطائرة بأنه: الوقت الكلي الذي يقع بين لحظة إقلاع 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 وسلامة الطائرة، حيث يتبع 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 بتفقد الكابينة بشكل دوري؛ للتأكد من أن أجهزة إنذار الحريق تعمل بشكل جيد، والتأكد من عمل صيانة دورية لهذه الكابينة، كما يخضع طاقم الطائرة لتدريبات؛ للتعامل مع جميع حالات الطوارئ، بما فيها المسافرين الذين

(1) أفراد طاقم الطائرة، تاريخ الدخول 2023/8/6 - <https://www.oxfordsaudia.com/blog/meet-the-cabin-crew-members-who-are-they-and-what-are-their-jobs> .

(2) غطاشة، أحمد عبدالطيف، (2002)، الطيران المدني، الأحكام العامة والنقل، ط(1)، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، ص(74).

يحتاجون إلى إسعافات أولية، والمسافرين الذين يثيرون الشغب، والحرائق التي قد تقع على متن الطائرة، واضطراب الطيران، وعمليات الإخلاء في حالات الطوارئ، إذا ما لزم الأمر ذلك⁽¹⁾.

ومن أجل تنفيذ كل رحلة جوية، لا بد من وجود قائد للطاقم؛ ليكون على رأس هيئة قيادة الطائرة، وهو الذي يُعدُّ -استناداً لاتفاقية شيكاغو في ملحقها (2 و6)- المسؤول عن طيران وسلامة الطائرة أثناء الرحلة، وهذا ما نص عليه أيضاً قانون الطيران الأردني في مادته (2) بقولها: "إن الطيار مسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران"، وفي حالة وفاته، أو حدوث أي مانع له أثناء أداء واجباته، فإن الشخص التالي له في القائمة يحل محله، وهذا ما يفهم من المادة (180/ب) من القانون ذاته لقولها: "تشكيل هيئة قيادة الطائرة لكل مرحلة على كافة الخطوط الجوية المسيرة بما فيها تعيين ترتيب تسلسل القيادة".

ومستثمر الطائرة ملزم قانونياً، بتعيين أحد الطيارين قائداً للطائرة، قبل القيام بأي رحلة نقل جوي؛ ليكون مسؤولاً عن سلامة الطائرة، وهذا ما أكدّه المشرع الأردني، وفق أحكام قانون الطيران المدني الأردني في نص المادة (59)، فقائد الطائرة يخضع في أداء واجباته إلى سلطتين، أحدهما الجهة التي يعمل لحسابها، وهي شركة الطيران، ويرتبط معها بعقد، والثانية ألا وهي السلطة الإدارية، والتي يلتزم تجاهها بمراعاة القواعد، والأنظمة، والتعليمات التي تصدرها، وإلا تتحمل كافة المسؤولية.

ويعرّف الطيار بأنه: الشخص الذي يقوم بقيادة الطائرة، ويوجد طيارين عسكريين، وطيارين مدنيين، وهم الذين يمكن أن يشغلوا عدة مهن، أهم هذه المهن طيار التجارية، وهو

(1) أفراد طاقم الطائرة، مشار إليه سابقاً.

المكّاف بقيادة طائرة للنقل الخاص، كالشحن 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".

إن قائد الطائرة هو المسؤول و الموجود على متن الطائرة، ومسؤول عن تشغيلها وسلامتها أثناء الرحلة، ولا بد أن تكون إجازة مسبقة عن علم معتمدة قانونياً، أو مخول من جهة مختصة لتشغيل الطائرة، ولكن ليس من الضروري أن يقوم بتشغيل وتحريك وتعديل ضوابط التحكم في كل الأوقات، وإن قائد الطائرة هو المسؤول قانونياً عن الطائرة، وسلامة طيرانها وتشغيلها، وعادة ما يكون هو المسؤول عن أي 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 2023/8/9:

https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%B7%D9%8A%D8%A7%D8%B1#cite_note-2

(2) الطاقم جوي: تاريخ الدخول 2023/8/9: <https://ar.wikipedia.org/wiki/>

(3) قائد الطائرة المسؤول: تاريخ الدخول 2023/8/9: <https://ar.wikipedia.org/wiki/>

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 إجازة طيران سارية المفعول من الجهة المختصة، سواء أكانت وطنية أم أجنبية، كما وفي ذات المادة، قد منح المشرع المجلس بتحديد شروط منح هذه الإجازة، واعتمادها، وتجديدها، والحقوق المخولة لصاحبها(1).

ولكي تعطى شهادات وإجازات الطاقم قيمة دولية، نصت المادة (33) من معاهدة شيكاغو، على أن تعترف الدول المتعاقدة بصحة شهادات الأهلية، والإجازات الممنوحة أو المعتمدة من الدولة المتعاقدة المسجلة بها الطائرة، غير أن ذلك مشروطاً بأن تكون هذه الإجازات والشهادات، معادلة أو أعلى من الحد الأدنى التي يمكن أن تقرره المعاهدة من وقت لآخر الصلاحية للعمل ضمن طاقم الطائرة(2).

ويشترط في عضو طاقم الطائرة ما يلي:

1- أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول، صادرة من سلطات الطيران المدني الأردني، أو معتمدة لديها إن كانت صادرة من الخارج.

2- أن يجتاز الاختبارات النظرية والعملية، التي تقررها السلطات المذكورة.

3- أن يحافظ العضو على المستوى المطلوب، وإلا يخالف أي حكم من أحكام القانون.

(1) المادة (30) من قانون الطيران المدني الأردني لسنة (2007).

(2) اتفاقية شيكاغو 1944، مشار إليها سابقاً.

4- أن تكون حالته الصحية مساعدة على أداء واجباته، وأن تقدير هذا الالتزام، يقع على عاتقه الشخصي، ويتحمل مسؤوليته، فلا يجوز له أن يستمر في عمله إذا ما توافر لديه أسباب، يحمله على الاعتقاد بأن حالته الصحية لا تجعله صالحاً للقيام بعمله، سواء أكان بصورة وقتية أم دائمة، وتعتبر إجازته موقوفه بحكم القانون، إذا ما أصابه جرح يعوقه عن أداء عمله، أو حصل على إجازة لمدة عشرين يوماً فأكثر بسبب حالته الصحية، فعليه أن يخطر سلطات الطيران المدني كتابه بذلك، لاتخاذ الإجراءات اللازمة، لإعادة الكشف الطبي المقرر للإجازة التي يحملها.

5- ولا يجوز لأي عضو من أعضاء هيئة القيادة، أن يقوم بنفس الرحلة، بواجبات عضوين أو أكثر من أعضاء هيئة القيادة، وتتمتع سلطات الطيران المدني، أن تقرر بالنسبة لجميع الرحلات أو بعضها، إضافة عضو أو أكثر في هيئة القيادة، علاوة على التشكيل المقرر في شهادة صلاحية الطائرة للطيران، ونفس الشيء بالنسبة للمضيفين⁽¹⁾.

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

(1) موسى، طالب حسن، (2013)، القانون الجوي الدولي، ط(4)، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص(44).

يمتلكه لاتخاذ القرار، ولا يمكن أن يكون قراره مبنية على قرارات شخصية، فلا بد أن يكون هذا القرار وفق معايير، تتوافق مع بيئة الطيران⁽¹⁾.

وتجدر 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 عدداً من القواعد العامة؛ لحماية الأشخاص والممتلكات، كأن يطير بإهمال، أو باستهتار، أو بصورة استعراضية، وأن يراعي الارتفاع المسموح به للطيران، وأن يتحاشى التصادم بالتقارب، أو التقابل، أو التقاطع⁽²⁾.

(1) 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)، ص(56).

(2) للمزيد من القواعد العامة للطيران انظر: ناجي، هدى عبدالمنعم، ناجي، أنغام عبدالمنعم، (2010)، الموسوعة العالمية في الطيران المدني، ط(1)، الأكاديمية الحديثة للكتاب الجامعي، القاهرة، ص(40).

المبحث الثاني

مسؤوليات وسلطات الناقل الجوي وطاقم الطائرة

يُعد اختيار الطيارين وتدريبهم أمراً في غاية الأهمية؛ لإنجاح مهمة الطيران، فلا بد أن يكون الطيار ملماً بالمعلومات المتعلقة بالطيران بشكل كافٍ، ولا بد أن يكون لديه المعرفة الكافية في التعامل مع الحوادث، والمخاطر التي قد يتعرض لها أثناء رحلة الطيران؛ وذلك لغاية إنجاح مهمة الطيران، من لحظة إقلاعها، وحتى هبوطها بسلام، وتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، المطلب الأول يوضح التزامات الناقل الجوي وسلطاته، بينما يفصل المطلب الثاني مسؤوليات طاقم الطائرة وسلطاته.

المطلب الأول

مسؤوليات وسلطات الناقل الجوي

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

في عقد النقل الجوي، قد يتم تحديد الطائرة المعدة للنقل، وقد لا يتم تحديدها، فإن 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 أن تكون هذه الطائرة صالحة للطيران، وأن المقصود بأن تكون الطائرة صالحة للطيران، أن تتوافر في هذه الطائرة عدة شروط، من ضمنها سلامة الطائرة ومئانيتها؛ لتتمكن من نقل الركاب والبضائع بصورة سليمة، وأن تتمكن هذه الطائرة من مواجهة أي ظرف طارئ وأخطار⁽¹⁾.

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

وما تجدر الإشارة إليه، أن الناقل ملزم بنقل الأشخاص، وتوصيل البضائع، دون تأخير، ودون أن يصيب أي منهم بضرر، وفي الوقت المتفق عليه دون تأخير، فيجب أن تكون الطائرة

(1) دويدار، هاني محمد، (2000)، النقل التجاري الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص(401).

(2) الشرفاوي، محمود(1979)، محاضرات في القانون الجوي، جامعة القاهرة، القاهرة، ص(39).

صالحة، وقدراتها الفنية قادرة على تنفيذ التزامات الناقل في مواجهة الطرف الآخر من عقد النقل، وتعد مرحلة تسليم البضاعة، أو توصيل الأشخاص إلى وجهتهم سالمين، هي آخر مراحل تنفيذ عقد النقل⁽¹⁾.

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 أن تكون هذه الأجهزة صالحة للاستعمال، وأن يقوم المشغل بصيانتها"⁽²⁾.

وذلك يتطلب من مشغل الطائرة، ألا يقوم 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⁽³⁾.

ووفق ما ورد في قانون الطيران المدني الأردني، لا يجوز تشغيل الطائرة إلا بعد الحصول على مواصفات التشغيل المعتمدة من المجلس، وأن المجلس يضع شروط ومواصفات التشغيل، كما يضع شروط الترخيص، والأمور الأخرى المتعلقة بتشغيل الطائرة⁽⁴⁾.

(1) الربضي، عيسى، (2008)، مسؤولية الناقل الجوي المدني عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم -

دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص(56).

(2) المادة (29)، قانون الطيران المدني الأردني، مشار إليه سابقاً.

(3) العريني، محمد فريد، محمدين، جلال وفاء، مرجع سابق، ص (129).

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

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⁽¹⁾.

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⁽²⁾، إذ يعد قائد الطائرة هو العضو الأبرز في هيئة القيادة.

المطلب الثاني

مسؤوليات وسلطات طاقم الطائرة

إن الأحكام القانونية للطاقم في معاهدة شيكاغو سنة (1944)، وملاحظتها الفنية، اهتمت ولا سيما في الملحق الأول بطاقم الطائرة، وأوردت أحكامه القانونية في العديد من مواد الباب الخامس والسادس منها، إذ استلزمت في المادة (1/32)، أن يكون لدى قائد الطائرة التي تعمل في الملاحة الجوية الدولية، وباقي أعضاء هيئة قيادتها، شهادات الأهلية والإجازات اللازمة، صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة، وأعطت المادة (32) في فقرتها الثانية، لكل دولة متعاقدة الحق في الاحتفاظ بحققها، في عدم الاعتراف فيما يتعلق بالطيران فوق إقليمها، بالشهادات والإجازات الممنوحة لرعاياها من دولة متعاقدة أخرى، ولقد استهدف هذا التحفظ

(1) محمد بن، جلال وفاء، (1992)، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية، ص(130).

(2) انظر نص المادة(42/أ)، من قانون الطيران المدني الأردني لسنة 2007.

الأخير، الذي كان يحتويه نص المادة (13) من معاهدة باريس سنة (1919)، قطع السبيل على رعايا الدول؛ للتحايل على الأحكام الوطنية المنظمة لشهادات وإجازات الصلاحية للطيران، والحصول عليها - ربما بشروط أسهل - من دولة أخرى.

يعتبر القائد مسؤولاً عن تطبيق قواعد قيادة الطائرة، سواء أكان هو أم غيره يقوم بالقيادة، وإنما يجوز له أن يخالف هذه القواعد، إن وجد ما يعرض سلامة الطائرة للخطر، ويترتب على قائد الطائرة قبل قيامه بالرحلة، جمع المعلومات الجوهرية التي تتعلق بالرحلة، ليتمكن من إتمام 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، إن 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 يجب على كل طيار في القيادة، أن

(1) ناجي، هدى عبدالمنعم، ناجي، أنغام عبدالمنعم، مرجع سابق، ص(38).

ينحرف عن القاعدة بناءً على طلب المسؤول، وإرسال تقرير مكتوب عن هذا الانحراف إلى المسؤول⁽¹⁾.

ونجد أن المشرع 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 المشرع قد رتب مسؤولية على عاتق قائد الطائرة، إلا أنه قد منحه صلاحيات للقيام بواجبه، فله الحق بإعطاء الركاب وطاقم الطائرة ورجال الأمن التعليمات؛ لحفظ أمن وسلامة الطائرة⁽²⁾.

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

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،

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

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

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

(3) بريري، محمود مختار، (1985)، قانون الطيران وقت السلم، دار النهضة العربية القاهرة، ص(12).

والواضحة، والموجزة عن ملكية الطائرة وجنسياتها، ويرى الباحث أن هذا من حق الدولة أو المنظمة، في معرفة تسجيل الطائرة، ومعلوماتها، وبياناتها، ولمن تعود ملكيتها.

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 أعضاء هيئة القيادة، وأعضاء طاقم الطائرة، ورخصة اللاسلكي الخاصة بالطائرة، ووثائق الصيانة، وشهادات الإقرار بكل التفاصيل المتعلقة بالطائرة، ووثائق التأمين.

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

4. سجل الطائرة: ويدون في هذا السجل، بيانات الطائرة الخاصة وجنسياتها، وإذا ما تم نقل جنسياتها، وفعاليتها، وغير ذلك من الأنشطة التي تقوم بها الطائرة، وتفتيش على الطائرة، ومدى صلاحيتها، وإن كانت قد تعرضت لحوادث من قبل.

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

(1) نص المادة (29) من قانون الطيران المدني الأردني لسنة (2007).

ونجد أن المشرع الأردني ووفق نص المادة(4) من قانون الطيران المدني الأردني، تنص على أنه "تطبق في المملكة أحكام المعاهدات، والاتفاقيات الدولية الجماعية، والثنائية المتعلقة بالطيران المدني، والتي تكون المملكة طرف فيها"⁽¹⁾، أي أن ما تفرضه اتفاقية شيكاغو من مسؤوليات وسلطات، تطبق على الطائرة في فضاء المملكة، سواء على الطائرات الحاملة لجنسية المملكة أو كانت حاملة لجنسية دولة أجنبية.

أما فيما يتعلق بسلطات قائد الطائرة، فيحاول عموم الفقه تقسيم هذه السلطات إلى ثلاثة 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، وهي من أكثر سلطات قائد الطائرة أهمية⁽²⁾.

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

(1) المادة(4) قانون الطيران المدني الأردني، لسنة (2007).

(2) رضوان، أبو زيد، (1994)، القانون الجوي(قانون الطيران المدني)، دار الفكر العربي، بيروت، ص(104).

والأحوال الجوية، كما يدخل ضمن سلطته الفنية، تحديد مدى ارتفاع الطائرة عند الطيران، وسرعة الطائرة، كما يجوز له الخروج عن هذه القواعد في حالة الطوارئ والأخطار⁽¹⁾.

إن قانون الطيران الأردني قام بتقنياتها؛ لتكون دليل عمل أمام قائد الطائرة، فتوجد مواصفات تشغيل، يتضمنها دليل العمليات الذي يلتزم بإصداره مستثمر الطائرة، والذي يتضمن حدود الحمولة المصرح بها، للإقلاع أو الهبوط أثناء الطيران، وطريقة تحديد الحدود الدنيا لارتفاعات الطيران على كل خط من الخطوط الجوية، وطريقة تحديد هذه الارتفاعات، الحدود الدنيا، الطقس لكل مطار على الخطوط التي يجري تسييرها، والتي يحتمل أن تستخدم كمطار أصلي، أو بديل، أو في حالة الطوارئ للأحوال التي يجب فيها الاتصال باللاسلكي الأجهزة اللاسلكية، التي يجب تجهيز الطائرة بها، وحساب كميات الوقود والزيوت، التي يجب حملها بالنسبة لكل خط جوي، مع الأخذ بعين الاعتبار جميع ظروف التشغيل، بما فيها احتمال توقف محرك أو أكثر أثناء الرحلة، الأوكسجين الموجود في الطائرة، الإجراءات الواجب اتخاذها في حالة مشاهدته لحادث، كالأمر بالإقلاع أو تأخيرته أو قطعه⁽²⁾.

والخلاصة على قائد الطائرة، التقيد بما جاء في مواصفات التشغيل، التي يتضمنها الدليل الصادر من شركة الطيران، ويلتزم بتقديم نسخة منه إلى سلطات الطيران المدني، واستثناء يجوز له عدم التقيد بتلك المواصفات والشروط، كما لو حلق على ارتفاع أقل من الحد المسموح له به، أو ألقى أي شيء من الطائرة أثناء طيرانها، علماً أن ما يراعيه قانون الطيران الأردني هو ما تنص عليه أيضاً اتفاقية شيكاغو، إضافة إلى ما جاء من أحكام فيه، فتتص مادته

(1) دويدار، هاني محمد، مرجع سابق، ص(60).

(2) موسى، طالب حسين، مرجع سابق، ص(46).

(99) "على مستثمر أي طائرة مسجلة في المملكة، وتعمل في النقل الجوي التجاري، أن يراعي في تشغيلها ما يلي:

أ- بالنسبة للتشغيل في إقليم المملكة والفضاء الذي يعلوه، تطبيق القوانين والأنظمة الوطنية، بالإضافة إلى أحكام اتفاقية شيكاغو، وملاحقتها المعمول بها في المملكة.

ب- بالنسبة للتشغيل فوق أعالي البحار، تطبق أحكام اتفاقية شيكاغو وملاحقتها، إلا إذا كانت أي من المواد الواردة في هذا الباب أكثر تفصيلاً وأحكاماً، فتكون أولى بالتطبيق.

ت- بالنسبة للتشغيل في إقليم دولة أجنبية والفضاء الذي يعلوه، تطبيق قوانين وأنظمة الحركة الجوية المعمول بها في تلك الدولة، إلا إذا كانت أي من المواد الواردة في هذا الباب أكثر تفصيلاً وأحكاماً، فتكون الأولى بالتطبيق إذا كانت لا تتعارض مع القوانين والأنظمة المعمول بها في تلك الدولة⁽¹⁾.

وبالنسبة للتفاصيل الأخرى للوظيفة الفنية، فيمكن إيراد بعض الأمثلة عليها، فلو صادف قائد الطائرة أثناء طيرانه أي أحوال جوية غير طبيعية، أو لاحظ أداء غير طبيعي لمساعدات الملاحة الجوية، مما قد يشكل خطورة على الطيران، فعليه أن يبلغ وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة عن مثل هذه الأحوال، كما أن عليه أن يخطر عن أي أحوال أخرى قد تشكل خطراً على السلامة العامة للطيران، وإلا يسمح بتحميل الطائرة، إلا تحت إشراف شخص مدرب، قامت شركة الطيران بتزويده بمعلومات وتعليمات كتابية كافية، بخصوص توزيع الحمولة وتنبيتها بأمان.

(1) اتفاقية شيكاغو 1944، مشار إليها سابقاً.

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 الأمن على متن الطائرة، وتوفير سلامة الطائرة⁽¹⁾.

وعلاوة على ما منحه المشرع لقائد الطائرة من سلطة تجاه أعضاء طاقم الطائرة الذين ينفذون التعليم التي توجه لهم من قائد الطائرة، وسلطة اتجاه الركاب، 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⁽²⁾.

إن الاهتمام الدولي بصلاحيات قائد الطائرة على غاية من الأهمية، حيث أوردت المادة (6) والمادة (7) من معاهدة طوكيو، صلاحيات قائد الطائرة في مواجهة من يخلّ بأمن الطائرة واستقرارها وسلامتها، حيث منحت إجراءات قسرية لقائد الطائرة، وذلك في حالة حماية الطائرة وسلامتها ومن عليها، والمحافظة على النظام وضبطه على متن الطائرة⁽³⁾.

فالباحث لا يتفق مع الرأي الذي يذهب للقول 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

(1) غطاشة، أحمد عبداللطيف، مرجع سابق، ص(79).

(2) 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.

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

قائد الطائرة، فإن سلطة قائد الطائرة هنا سلطة تنظيمية، بضبط أمن وسلامة الطائرة، فلا يقتصر دوره على دور الإدارة.

3. سلطات تجارية: وبموجب هذه السلطة يكون لقائد الطائرة صلاحية إجراء التصرفات القانونية، نيابة عن مالك الطائرة أو مستثمرها، وأن يبرم العقود نيابة عن مالكها، ويكون ذلك خاصة في حال عدم وجود مالك الطائرة أو مستثمرها في مكان وجود الطائرة⁽¹⁾.

وورد في تعليمات منظمة الطيران المدني الدولي، أنه يمنح قائد الطائرة سلطة واسعة وكاملة لقيادة الطائرة، كما يتمتع قائد الطائرة بالسلطة والسيطرة الكاملة في تشغيل الطائرة، وتنظيم عملها، وإدارتها، وتوجيه أعضاء طاقمها، ويجب أن يكون قائد الطائرة مسؤولاً عن تشغيل الطائرة وفقاً لقواعد الجو، باستثناء أنه يجوز للطيار في القيادة، الخروج عن هذه القواعد في ظروف طارئة، 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 له السلطة النهائية فيما يتعلق بالتصرف فيها أثناء القيادة⁽²⁾.

وتتلخص هذه الوظيفة في السلطات المخولة لقائد الطائرة، باعتباره نائباً عن مالكها، أو مشغلها، ويقع عليه بهذه الصفة واجب إتمام الرحلة، بما يضطره ذلك في بعض الأحيان إلى إجراء بعض التصرفات القانونية التي يتمخض عنها بعض الديون، ويثقل بها كاهل شركة

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

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

الطيران، ويقترب قائد الطائرة في هذا الشأن من مركز ربان السفينة، وإن كان يفرق بينهما من حيث مدى هذه السلطات، قصر المدى الزمني للرحلة الجوية، بالمقارنة بالرحلة البحرية⁽¹⁾.

ومن المستقر عليه لقائد الطائرة أن يجري بعض التصرفات القانونية، دون حاجة إلى وجود إذن سابق، أو تفويض خاص من مالك الطائرة، أو مستغلها متى كان ذلك ضرورياً، لإتمام الرحلة، ولا يوجد على الصعيد الدولي، تنظيم خاص للوظيفة التجارية لقائد الطائرة.

ويؤكد الباحث مما سبق ذكره من تعريف للناقل الجوي، ومشغل الطائرة، وأن مشغل الطائرة المستثمر هو من يعين قائد الطائرة، ويختار أعضاء طاقم الطائرة، وأن هنالك التزامات تترتب على عاتق مشغل الطائرة، من حيث صلاحية الطائرة وملائمتها؛ لتتمكن من الإقلاع والهبوط بسلام، وأن ما رتب القانون من مسؤوليات في مواجهة قائد الطائرة، حيث أنه سيدها الأول، وكل المسؤولية سلامة الطائرة منذ إقلاع الطائرة وحتى هبوطها هي من مسؤوليته، وأن القانون قد منحه كامل الصلاحيات بالتصرف في مواجهة ركاب الطائرة، والبضائع، وحتى العاملين عليها، وذلك بهدف الحفاظ على أمن وسلامة الطائرة.

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

⁽¹⁾ رضوان، أبو زيد، (1982)، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، ص (102).

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 أثناء تحليقه فوق إقليم المملكة.
4. أقلع أو هبط خارج المطارات أو الأماكن المخصصة، أو خارج المناطق والطرق المحددة، ما لم يكن هناك تصريح بذلك، أو في حالة القوة القاهرة .
5. قاد الطائرة فوق إقليم المملكة، وعلى متنها المواد المحظور نقلها في المادة (٣٤) من هذا القانون، أو على متنها أشخاص بقصد التهريب أو ارتكاب جريمة .
6. شغل الطائرة قبل الحصول على شهادة تسجيلها، أو شهادة صلاحيتها للطيران .
7. قاد الطائرة دون الحصول على الشهادات والإجازات 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 أشياء بداخلها، مما يعرض سلامة الطيران للخطر .

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

طائرة، أو شخص معرض للهلاك؛ بسبب حادث طائرة⁽¹⁾.

ويرى الباحث أن ما أورده المشرع من عقوبات، هي لضمان سلوك وتصرفات قائد الطائرة في السلطات الممنوحة له، ونجد أن المشرع الأردني في المادة(4) من قانون الطيران المدني الأردني، نص 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 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 بالتضامن والتكافل مع مشغل الطائرة عن الأضرار التي تقع تجاه الغير، ومن هنا نذهب في الفصل الثاني بالبحث في هذه المسؤولية، وما هي المسؤولية المترتبة على الناقل الجوي في الأخطاء الناجمة عن طاقم الطائرة، وطرق دفعها.

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

(2) المادة(4) قانون الطيران المدني الأردني لسنة (2007).

الفصل الثاني

مسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء طاقم الطائرة

إن المشرع الأردني قد جعل مرتكز المسؤولية المدنية قائمة على الضرر، فوَجَع الضرر يمثل إخلالاً في المسؤولية، فيتربط على من وقع منه جبر ما ألحقه من ضرر، وإن 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 واسطة أي طرف آخر، أو بالتدخل بشيء مستقل عنه، وإن الأصل هو مسؤولية الشخص عن أفعاله التي يرتكبها وتلحق الضرر بالآخرين، أما مسؤوليته عن فعل الغير، أو عن

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

الأشياء التي في حراسته، فقد حدد المشرع الأردني جوانبها المختلفة، وتضمنها في المواد (256-287) من القانون المدني الأردني(1).

ومنطلقاً من ذلك، يقسم الباحث هذا الفصل إلى مبحثين، فنتناول في المبحث الأول الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء طاقم الطائرة، وفي المبحث الثاني نتناول وسائل دفع المسؤولية الناشئة عن أخطاء طاقم الطائرة.

المبحث الاول

الأحكام القانونية لمسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء طاقم الطائرة

إن الخطأ فكرة قديمة اعتمدت في معظم النظم القانونية، فالضرر كنظام أساسي من أركان المسؤولية الجزائية والمدنية على حد سواء، ولم يتفق الفقه القانوني على تحديد مفهوم للخطأ، وإيراد مفهوم تتطوي تحته كل صور الخطأ، فذهب رأي من الفقه إلى التعريف التقليدي للخطأ بأنه: "انحراف في سلوك الشخص مع إدراكه لهذا الانحراف"⁽²⁾، فيذهب هذا الرأي إلى

(1) منصور، أمجد محمود، (2015)، النظرية العامة للالتزامات - مصادر الالتزام ، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ص(253).

(2) سلطان، أنور، (1970)، مصادر الالتزام في القانون المدني الاردني، دار المعارف الاسكندرية، ص(291).

فكرة تأسيس الخطأ على عنصرين، الأول وهو عنصر مادي يتحقق بالانحراف أو التعدي، أما العنصر الثاني فهو المعنوي الذي يتجسد في الإدراك⁽¹⁾.

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"⁽²⁾، ومهما اختلف الرأي في تعريف الخطأ، فإنه لا يتعدى أن يكون نشاطاً، نتيجته إلحاق الضرر بالغير، وإن الخطأ في مجال دراستنا، سبباً لإثارة المسؤولية المدنية في مسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء طاقم الطائرة، فنتناول في هذا المبحث طبيعة هذه المسؤولية وخصائصها.

المطلب الأول

الإضرار بالمباشرة أو التسبب وعلاقتها بمسؤولية الناقل الجوي عن أخطاء طاقم

الطائرة

إن أساس مسؤولية طاقم الطائرة غالباً ما تكون بصفة شخصية، فإن قائد الطائرة يتولى قيادة الطائرة بعيداً عن أي رقابة، وهو صاحب القرار الذي يواجه الأزمات التي تتعرض لها

(1) الحكيم، عبدالمجيد، (2010)، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني - مصادر الالتزام، دار العاتك، القاهرة، ص(215).

(2) ابو السعود، رمضان محمد، (1984)، مبادئ الالتزام في القانون المصري واللبناني، دار الجامعة بيروت، ص(227).

الطائرة، وهذا يكون في مجال خبراته ودراساتها في الطيران، وإن القضاء ينظر بالمسؤولية المباشرة لقائد الطائرة، لاسيما أن الحوادث توضح بأن أغلبها تقع بسبب أخطاء قائد الطائرة⁽¹⁾.

وقد بينت المادة (256) من القانون المدني، التوجه الذي سار فيه المشرع، وبنى عليه نظريته، إذ أقامها على الضرر، ولم يشترط وجود الخطأ، حيث نصت على أن: "كل إضرار بالغير يلزم فاعله ولو غير مميز بضمان الضرر"، وإن المشرع قد اقتبس هذه النظرية من الفقه الإسلامي، ولم يساير المشرع المصري والفرنسي ومعظم التشريعات الأخرى، 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⁾، وهذا النص يشير إلى العلاقة السببية التي يجب أن تتوفر بين الإضرار والضرر الذي ينجم عنه، حيث لا يسأل عن ضمان من 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 من الضروري بالنسبة للمضرور أن يثبت هذه العلاقة السببية بين الضرر الذي لحق به، وبين الفعل المسبب لهذا الضرر⁽³⁾.

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 الأرض، وكان الضرر بسبب تشغيل الطائرة في حالة الطيران في إقليم المملكة أو في فضاءها الجوي، فإنه

(1) عمار، عبدالعزيز حسين، (2022)، مسؤولية قائد الطائرة المدنية والجنائية، تاريخ الدخول 2023/11/6

<https://azizavocate.com/2022/09/>

(2) منصور ، أمجد محمود ، مرجع سابق، ص(268).

(3) منصور ، أمجد محمود ، مرجع سابق ، ص (298) .

يستحق التعويض بمقتضى الأحكام 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".

ووفق 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، إذا وقع بالتسبب فيشترط التعدي أو التعمد، أو أن يكون الفعل مفضياً إلى ضرر"، وعليه فلا ضمان بغير هذين الطريقين، ومن هذه المادة نطلقُ إلى بيان المقصود بالمباشرة، و التسبب وبيان ماهي مسؤولية طاقم الطائرة أثر ذلك.

الفرع الأول: 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

(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، المجلد(2)، العدد(2)،ص(289).

المسؤولية المباشرة دون الحاجة لوجود شرط، وذلك لأنّ العلاقة السببية قائمة بين الفعل المباشر والضرر الناجم عنه، فيقتضي ذلك أن يحمل الضمان بالتعويض على من أوقع الضرر بالمضروب، فهو سبب الضرر الوحيد⁽¹⁾، فإمّا يقع من عضو طاقم الطائرة من أفعال مباشرة، تسبب ضرراً كان ملزماً بتعويض.

الفرع الثاني: التسبب:

عرفت المادة (184) من المذكرة الإيضاحية للقانون المدني، التسبب بأنه إتيان فعل في شيء، فيؤدي إلى إتلاف شيء آخر، فانقطع حبل معلق به قنديل، وانكسر فيكون قطع الحبل مباشرة، وكسر القنديل تسبب⁽²⁾.

فإن التسبب يقصد به: الحالة التي يرتكب فيها أحد الأشخاص فعلاً، يؤدي في نتيجته إلى ضرر دون الفعل ذاته، وإن مجرد إحداث الضرر نسبياً لا يكفي وحده لقيام العمل غير المشروع⁽³⁾، وجاء في نص المادة (257) مدني، أنه يشترط لتضمن المتسبب التعويض أن يقع الفعل تعدياً، أو تعمداً، أو أن يكون مفضياً إلى ضرر.

وحريراً بنا أن نتطرق إلى تعريف كل من التعدي والتعمد، فذهب الفقه في تعريف التعمد أنه يكون الفاعل قد قصد الفعل والضرر، ولا يكون قصده مقتصرًا على

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

(2) المذكرة الإيضاحية، منشورات برنامج قرارك

<https://ezproxy.yu.edu.jo:2083/home>

(3) السرحان، عدنان أبراهيم، خاطر، نوري حمد، (2016)، شرح القانون المدني - مصادر الحقوق

الشخصية الالتزامات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط(1)، ص (371).

الفعل وحده، لأنه لا يكفي أن يكون قصد الفعل، ولم يكن قاصداً النتيجة، فلا بد من توافر قصد الإضرار بالغير⁽¹⁾.

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 الإمتناع⁽²⁾.

وينظر 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 وأساسه، حيث إن الركن المعول عليه في قيام المسؤولية بالضمان، هو **ركن التعدي** أو الإضرار، وبأن مناط الحكم بالتعويض ثبوت وقوع الضرر، ونسبته إلى الفاعل بتوافر علاقة سببية بين الفعل (التعدي) والضرر⁽³⁾، أي إذا ما ارتكب قائد الطائرة أفعالاً بالتعدي على

(1) خصاونة، مها يوسف، (2000)، فعل المباشر والتسبب في الإضرار غير المشروع في القانون المدني

الإردني (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير جامعة ال البيت، الأردن- المفرق، ص(36).

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

(3) قرار رقم (5494)، لسنة (2021)، الصادر عن محكمة بداية عمان بصفتها الاستئنافية، تاريخ

2021/11/3 منشورات برنامج قرارك.

صلاحياته التي أشرنا لها سابقاً، ونجم عنها ضرر، كان ملزماً بتعويض عمّا ألمّ بالمضرور من ضرر.

المطلب الثاني

التضامن في المسؤولية عن أخطاء طاقم الطائرة والتعويض عنها

نص قانون الطيران المدني في المادة (55/أ) على أنه: "كل من لحق به ضرر وهو داخل الطائرة أو خارجها أو على سطح الأرض، وكان الضرر بسبب تشغيل الطائرة في حالة الطيران في إقليم المملكة، أو في فضاءها الجوي، فإنه يستحق التعويض بمقتضى الأحكام 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"، ونتناول في هذا المطلب التعويض وفق أحكام قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة (2007)، ووفق القواعد العامة للقانون المدني الأردني.

الفرع الأول: التضامن في المسؤولية عن أخطاء طاقم الطائرة

إن 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 بيّنه نص المادة (42/ج) من قانون الطيران المدني الأردني، أنه يعتبر كل من الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عن أخطاء قائد الطائرة، وأعضاء هيئة القيادة وطاقم الطائرة، ويكون كل منهم مسؤولاً بالتضامن والتكافل مع مشغل الطائرة، وهنا نجد أن المشرع الأردني قد وضع

المسؤولية عن التعويض عن الإضرار 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، إما على ذلك الناقل، أو على الناقل المتعاقد، أو عليهما معاً متضامنين أو منفردين، وإذا أقيمت الدعوى ضد واحد فقط من هاذين الناقلين، يحق لذلك الناقل أن يطلب إدخال الناقل الأخر في الدعوى، على أن تخضع الإجراءات والآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى الدعوى"⁽²⁾.

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 نظمه 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 مسؤولاً بنسبة نصيبه فيه، وللمحكمة أن تقضي بالتساوي، أو بالتضامن والتكافل فيما بينهم"⁽³⁾.

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

(2) اتفاقية المونتريال لسنة 1999 تاريخ الدخول 2023/9/1 <https://ar.wikipedia.org/wiki/>

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

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"⁽¹⁾.

أما في حال رجوع المسؤولين فيما بينهم، فإن المحكمة هي التي يكون لها تحديد ما يدفعه كل من المسؤولين، وتعتمد في ذلك عبء 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⁽²⁾.

إن التضامن يقصد به كلاً من المسؤولين المتعددين، هو مسؤولاً قبل المتضرر بأن يؤدي كامل الضمان، ويجوز للمتضرر أن يطالبهم جميعاً، كما يستطيع أن يختار من بينهم من يشاء، وأن يقتصر في دعواه التي يقيمها على أحد المسؤولين، وأن يطالبه بكامل الضمان⁽³⁾، ووفق ما نصت عليه المادة(426) من القانون المدني الأردني " لا يكون التضامن بين المدنيين 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 أتاها المسؤولين،

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

(2) لمذكرة الإيضاحية، مرجع سابق، ص(294).

(3) الدناصوري، عز الدين، والشواربي، عبد الحميد، (1992)، المسؤولية المدنية في ظل الفقه والقضاء،

ص(479).

قد أدى إلى إلحاق الضرر بالمضروب، وإن لم يكن فعل أحد المسؤولين سبباً في إحداث الضرر، فلا يسأل ولا يحكم عليه بالتضامن، وأن يكون الضرر الذي أحدثه المسؤولون هو ضرر واحد، ولا يشترط الاتفاق بين المسؤولين على إحداث الضرر⁽¹⁾.

ويرى الباحث أن مشغل الطائرة، وقائدها، وطاقمها، مسؤولين بالتضامن والتكافل، وأن وفق ما أشرنا له من شرح للقواعد العامة، يكون كلًا منهم 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 طاقم الطائرة، وأن للشخص المتضرر الرجوع على مشغل الطائرة، بناءً على مسؤولية عقدية أو تقصيرية، وله أن يرجع على طاقم الطائرة مباشرة، نتيجة خطئه الشخصي⁽²⁾، ولكن هنا على المضروب، إثبات 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 والتكافل مع مشغل الطائرة عن التعويض عن هذه الإضرار.

(1) 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).

(2) عمار، عبد العزيز حسين، مرجع سابق، ص(19).

الفرع الثاني : التعويض في المسؤولية الناشئة عن أخطاء طاقم الطائرة

وفق القواعد العامة:

إن المشرع الأردني في نص المادة(48) من القانون المدني، أجاز حصول المتضرر على التعويض عما لحق به من ضرر، ويستند الحكم بالتعويض إلى هذا النص⁽¹⁾.

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 تأميناً تقدره المحكمة.2- ويقدر الضمان بالنقد على أنه يجوز للمحكمة تبعاً للظروف، وبناءً 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:

(1) قويدر، فرقاني، (2017)، التعويض عن الضرر الناجم عن المساس بالحق، المركز الجامعي مرسلبي عبد الله – تيبازة – بحث منشور منصة معرفة، ص (13) .

التعويض العيني هو إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع الضرر، حيث إنَّ التعويض العيني يؤدي إلى الوفاء بالالتزام عيناً، والوفاء بهذا الالتزام هو الأصل في الالتزامات العقدية، ويمكن 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 الناجم في مجال الطيران الجوي، فلا يكون أمام القضاء سوى اللجوء إلى التعويض بمقابل، إما أن

(1) المجالي، نظام توفيق، (2006)، نطاق الادعاء بالحق الشخصي أمام القضاء الجزائري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط(1)، ص (241).

(2) المذكرة الإيضاحية، مرجع سابق.

يكون بأداء أمر معين، ويسمى تعويضاً غير نقدي، أو بأداء مبلغ مالي، ويسمى تعويضاً نقدياً⁽¹⁾.

ويعرف التعويض النقدي بأنه التعويض الذي يطلب الحكم به في دعوى المسؤولية التقصيرية، 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 التعويض بمقابل، طريق لجبر الضرر وإصلاحه، إضافة إلى أن التعويض بمقابل مادي، وسيلة إلى التبادل المالي، فهي أيضاً وسيلة لتقويم الأضرار أياً كان نوعها⁽²⁾.

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 وفقاً لما يطلبه المدعي⁽³⁾.

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

(1) القضاة، مفلح عواد، (2018)، أصول المحاكمات المدنية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط(1)، ص(195).

(2) المجالي، نظام توفيق، ص (254).

(3) السنهوري، عبد الرزاق أحمد، (2015)، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، مصادر الالتزام، المجلد الأول، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، ص (1094).

ما لحق المضرور من ضرر، وما فاتته من كسب، بشرط أن يكون ذلك نتيجة طبيعية للفعل الضار".

وخلاصة ما توصلنا إليه، أن تقدير التعويض من قبل القضاء، يتم وفقاً لما ترسمه أحكام القانون، وللقاضي أن يستعين بخبراء، أو من يراه مناسباً، وفقاً لسلطته التقديرية، ويكون التقدير بشكل شامل بتعويضه ما ينجم من ضرر مادي، أو أدبي، بحسب الأسباب التي حققت الضرر.

ووفق أحكام قانون الطيران المدني الأردني، فإن المادة (58/أ) نصت على أنه تختص بدعوى التعويض الناشئة عن الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة في حالة الطيران 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.

ووفق الفقرة (ب) من ذات المادة تختص المحاكم الأردنية بالنظر في دعوى التعويض عن الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة في حالة الطيران في أعالي 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

وسائل دفع المسؤولية المدنية الناشئة عن أخطاء طاقم الطائرة

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

إن 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 الإكراه الملجئ، وحالة تنفيذ الموظف العام لأمر صادر إليه من رئيسه، أو في حالة الإذن من صاحب الحق، أو وليه، أو إذن المشرع⁽²⁾، كما منح المشرع الأردني في قانون الطيران المدني، قائد الطائرة كأحد أعضاء طاقم الطائرة، صلاحيات سبق للباحث الحديث عنها، وقد يلجأ قائد الطائرة إليها؛ لدفع تلك المسؤولية، ونقسم هذا المبحث إلى مطلبين، فنتناول في المطلب الأول دفع المسؤولية بخطأ المضرور نفسه، أو بنص القانون، بينما في المطلب الثاني نتناول دفع المسؤولية بسبب القوة القاهرة، أو باتخاذ التدابير الضرورية.

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

(2) الجراح، جهاد محمد محمد،(2016)، الإضرار بالتسبب في القانون المدني الاردني: دراسة مقارنة مع احكام الفقه الاسلامي، مجلة العلوم الاسلامية العالمية مجلد(3)، عدد(2)،ص(456).

المطلب الأول

دفع المسؤولية عن طاقم الطائرة لخطأ المضرور وبنص القانون

إن المشرع الأردني في نص المادة(55) من قانون الطيران المدني الأردني، نص صراحة على خطأ المضرور، كسبب لدفع المسؤولية عن مشغل الطائرة وطاقم الطائرة، إذ نص على أنه: "يعفى مشغل الطائرة، ووكلائه، وموظفوه، وتابعوه من التعويض عن الضرر المشار إليه في هذه المادة، إذا ثبت أن الضرر قد نشأ عن خطأ ارتكبه المتضرر، أو أي من موظفيه، أو تابعيه، أو وكلائه، أو شاركوا بإهمالهم في إحداث الضرر"⁽¹⁾، حيث يتضح للباحث من نص المادة أنه يمكن لعضو طاقم الطائرة، أو الناقل الجوي، أن يدفع المسؤولية الناشئة في مواجهته بخطأ المضرور نفسه، الذي يطالب بالتعويض إذا ما نشأ هذا الضرر عن المتضرر نفسه.

الفرع الأول: دفع المسؤولية بخطأ المضرور نفسه:

إن 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 وفق المادة(21) من اتفاقية وارسو، اشترطت أن يكون

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

الخطأ هو سبب الضرر⁽¹⁾، ونصت المادة(21) على أنه: "إذا أثبت الناقل أن خطأ 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(1929) أنه: "في الحالة التي يثبت فيها الناقل أن خطأ الشخص المدعي في دعوى التعويض هو الذي سبب الضرر، أو أسهم في إحداثه، فإنه يعفى كلياً أو جزئياً من المسؤولية في مواجهة هذا الشخص، بقدر تسببه في إحداث الضرر، أو المساهمة فيه"⁽²⁾.

أن بروتوكول جواتيمالا (1971)، قد وضع قاعدة تقضي بإعفاء الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية عن الأضرار التي قد تلحق بالمسافر، إذا أثبت أن خطأ الراكب هو الذي تسبب بالضرر أو ساهم في حدوثه⁽³⁾، مثلاً لذلك وضع حزام الأمان.

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، أما إذا وجد القاضي أن خطأ المضرور قد أسهم في حدوث الضرر، فيعفي

(1) أبابير، رفعت فخري، (1988)، الوجيز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ص(164).

(2) قايد، محمد بهجت عبدالله أمين، (2010)، الموجز في القانون الجوي "النقل الجوي الوطني والدولي"، دار النهضة العربية، القاهرة، ص(127).

(3) نقلاً عن العربي، محمد فريد، (2003)، القانون الجوي، النقل الجوي الداخلي والدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ص(186).

مشغل الطائرة، أو الناقل الجوي من المسؤولية بشكل جزئي، بما أسهم به المضرور من خطأ في إحداث الضرر⁽¹⁾.

ويرى الباحث أن عضو طاقم الطائرة، والناقل الجوي، قد يتمسكان بخطأ المضرور كسبب لدفع المسؤولية عنهما أمام المحكمة المختصة، ويمكن أن يحكم القاضي بإعفائهم من المسؤولية تماماً، أو يحكم بإعفائهم بجزء من المسؤولية، بقدر الخطأ الذي ارتكبه المضرور، وما نجم عنه من ضرر.

الفرع الثاني: دفع المسؤولية عن قائد الطائرة بنص القانون:

نص المشرع الأردني وفق أحكام نص المادة (45) من قانون الطيران المدني أنه: "يعنى 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، فمن 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، ص(155).

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

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

وتجدر الإشارة إلى أن الالتزام ببذل العناية، يتعهد به القيام بعمل معيناً تحقيقاً لغاية غير خاضعة لإرادته مطلقاً، فيكون التزامه ببذل العناية، 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 بسبب القوة القاهرة وبتخاذ التدابير الضرورية

إذا أخل الناقل الجوي بالتزامه، انعقدت مسؤوليته ولزمه التعويض، إلا إذا أقام الدليل على نفي المسؤولية؛ بسبب القوة القاهرة، أو قيامه باتخاذ التدابير الضرورية، التي تحول بينه وبين قيام المسؤولية في مواجهته، فإذا كان التزام الناقل بتحقيق غاية، فيتحلل منه بإثبات أن عدم التنفيذ يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته فيه، وإن كان ببذل عناية يتحلل منه بإقامة

(1) عمار، عبدالعزيز حسين، مرجع سابق، ص(18).

(2) الجبوري، ياسين محمد، (2002)، المبوط في شرح القانون المدني مصادر الحقوق الشخصية، نظرية العقد، آثار العقد وأحلاله، دار وائل للطباعة والنشر، عمان، ص(313).

(3) الخوالدة، أحمد مفلح(2011)، شرط الإعفاء من المسؤولية العقدية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ص(146).

الدليل على أنه بذل عناية الرجل المعتاد، ونبين في هذا المطلب وسائل دفع المسؤولية؛ بسبب القوة القاهرة أو بإتخاذ التدابير الضرورية لضمان سلامة الرحلة الجوية.

الفرع الأول: دفع المسؤولية بسبب القوة القاهرة

إن القوة القاهرة تعد سبباً عاماً للإعفاء من المسؤولية الناشئة عن الخطأ، وإن الاتفاقيات المتعلقة بالطيران كاتفاقية وارسو لسنة 1929، وبروتوكول لاهاي لسنة 1955 المعدل، لم تنص عليها صراحة⁽¹⁾، و نصت المادة(20) من اتفاقية وارسو في عبارتها الأخيرة على "كان من المستحيل عليهم اتخاذه"⁽²⁾، ويقصد بالاستحالة هو استحالة اتخاذ التدابير اللازمة؛ لتفادي وقوع الضرر، وأن هذه الاستحالة هي القوة القاهرة، وهي سبب رئيسي لدفع المسؤولية عن كل التزام بالتعويض⁽³⁾.

وتُعرف القوة القاهرة بأنها "كل حادث أو واقعة لا يمكن توقعها أو دفعها، وتكون مستقلة عن إرادة الناقل الجوية وتابعيه"⁽⁴⁾، 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.

(1) بريري، محمود مختار، (1985)، قانون الطيران وقت السلم، دار النهضة العربية القاهرة، ص(160).

(2) اتفاقية وارسو لعام 1929 والمعدل ببروتوكول لاهاي 1955 تاريخ الدخول 2023/4/13

<https://qistas.com/legislations/jor/view/OTkyNjg>.

(3) مرقص، سليمان، (1985)، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، دار ابن الأثير، القاهرة، ص(491).

(4) غنام، شريف، (2011)، قانون الطيران المدني، مطبعة الفجيرة الوطنية، الفجيرة، الإمارات العربية المتحدة، ص(388).

ووفق ما نص عليه قانون الطيران المدني في المادة(55) من أنه: "يعفى مشغل الطائرة ووكلائه وموظفوه وتابعوه من التعويض عن الضرر المشار إليه في هذه المادة، إذا أثبت أن الضرر قد نشأ عن قوة قاهرة، أو عن سبب خارج عن إرادة مشغل الطائرة، ووكلائه، وموظفيه، وتابعيه، وأنهم 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 كأهم أعضاء طاقم الطائرة والمسؤولية الكبيرة التي تقع على عاتقه من أهمها عوامل الطبيعة.

إن العوامل الطبيعية تُشكل 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 الحسبان⁽¹⁾، أي أن الناقل الجوي أو مشغل الطائرة أو قائدها لم تكن هذه العوامل في حسبانها، وأن لا يكون قد علم أي منهم هذه المخاطر وقبل بالمخاطرة.

ومثال على العوامل الطبيعية التي تعد قوة قاهرة؛ 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 يستحيل دفعه، وأن الضرر واقع لا محالة مع اتخاذ قائد الطائرة كافة التدابير ليحول دون وقوعه⁽²⁾.

(1) تناغو، سمير، (1975)، نظرية الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص(308).

(2) الفقي، عاطف محمد، مرجع سابق، ص(147).

وتجدر الإشارة أنه كي تكون العوامل الطبيعية غير ممكن توقعها، أو 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⁽¹⁾.

ويرى الباحث أن الناقل الجوي، وطاقم الطائرة، ملزمين بإثبات القوة القاهرة، وأنها السبب في وقوع الضرر، وإثبات التدابير التي اتخذوها لمنع وقوع الضرر، وإذا لم يثبت ذلك ظلّت المسؤولية قائمة في مواجهة قائد الطائرة.

الفرع الثاني: دفع المسؤولية باتخاذ التدابير الضرورية

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 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⁽²⁾.

إن أكثر الأسباب شيوعاً للحوادث في عالم الطيران، هو أن تسقط الطائرة من الجو، ل عيب مفاجئ يصيب محركاتها، أو أي عطل يصيب جزء من أجزاء الطائرة، فيودي بحياة من

(1) بهنساوي، صفوت ناجي، (1998)، الالتزام بتسليم البضائع في عقد البيع الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ص(218).

(2) عمران، محمد علي، (1980)، الالتزام بضمان السلامة دراسة فقهية، دار النهضة العربية، القاهرة، ص(220).

عليها، أو يصيب ركبها بضرر، وأمتعتهم، أو البضائع المنقولة عليها، وهذا الحادث قد يعد بسبب عيب ذاتي في الطائرة، فتنتفي المسؤولية عن قائد الطائرة، وتعود هنا المسؤولية على مصنع الطائرة، أو المسؤول عن صيانتها⁽¹⁾.

والجدير بالذكر أن وقوع مثل هذه الحوادث لا يعني 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⁽²⁾، فهنا يمكننا القول أن لقائد الطائرة أن يدفع بانتفاء، مسؤوليته في مواجهة الناقل الجوي، ويكون الناقل الجوي هو المسؤول عن الضرر الواقع.

ووفق 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 أنه: "لا يكون الناقل مسؤولاً، إذا أثبت أنه وتابعيه 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⁽³⁾.

(1) معوض، نادية محمد، (2000)، مسؤولية مصنع الطائرة، ط(2)، دار النهضة العربية، القاهرة، ص(36).

(2) رضوان، فائز نعيم، (1990)، قانون الطيران التجاري، مطابع البيان التجارية، دبي، الإمارات العربية المتحدة، ص(192).

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

والجدير بالذكر أن اتخاذ التدابير الضرورية، وانتفاء الخطأ المنصوص عليه في المادة(20) من اتفاقية وارسو، لتفادي وقوع الضرر، يؤيدان المعنى ذاته، وهو أن الناقل وتابعيه من طاقم الطائرة، وقائدها، قد تصرفوا وفق صلاحياتهم والتزاماتهم، بتنفيذ الالتزام بسلامة المسافرين، وسلامة أمتعتهم، ونقلها في الميعاد المحدد لذلك، وأن الاتفاقية لم تحدد الإجراءات أو التدابير، إنما تركت أمرها للفقهاء والقضاء⁽¹⁾، ومن التدابير التي يجب على طاقم الطائرة التقيد بها لكي ينفي المسؤولية ببذله العناية اللازمة على سبيل المثال لا الحصر:

1. أن تكون الطائرة صالحة للطيران، مع مراعاة توفير كافة معايير السلامة.
 2. أن يكون جميع طاقم الطائرة حائزين على الشهادات التي تطلبها الاتفاقيات والقوانين.
 3. أن تكون الطائرة مزودة بكافة الأجهزة اللازمة للملاحة.
 4. أن تكون الأحوال الجوية تسمح بالإقلاع.
 5. الاستمرار بإتباع الإجراءات والتدابير على طيلة فترة الرحلة الجوية.
- ويرى الباحث أنه إذا ما تقيد عضو طاقم 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.
- كما يرى الباحث أنه يمكن أن يدفع عضو طاقم الطائرة المسؤولية الناشئة عن أخطائه في مواجهة الناقل الجوي، إذا وقع خطأ من المضرور نفسه، أو إذا ما نص القانون على الفعل

(1) رضوان، أبو زيد، مرجع سابق، ص(329).

الذي يأتيه عضو طاقم الطائرة ضمن صلاحياته، وإذا بذل العناية اللازمة لتجنب الوقوع في الخطر، وإذا تبع الإجراءات والتدابير اللازمة لدفع الضرر، أو لأسباب القوة القاهرة، أما عن دفع المسؤولية في مواجهة المتضرر، فنتم وفق حالات الدفع التي يمكن الناقل الجوي بأن يدفع المسؤولية الواقعة عليه.

الخاتمة

الناقل الجوي هو المسؤول الرئيسي عن إدارة شؤون الطائرة، وعن تحديد واختيار طاقم الطائرة، وفق صلاحيات وشروط منحها له القانون، ويترتب على كل عضو من أعضاء طاقم الطائرة الكثير من الالتزامات، وقد تناولنا في هذه الدراسة مفهوم الناقل الجوي وطبيعته

القانونية، كما بينا مفهوم طاقم الطائرة، وقائد الطائرة، كأهم عضو في طاقم الطائرة، لما يقع على عاتقه من مسؤولية كبيرة، وتناولنا الالتزامات الواجب على الناقل الجوي، وطاقم الطائرة، وحددنا طبيعة مسؤولية طاقم الطائرة، التي تقوم على أساس الفعل الضار، وأن هذه المسؤولية لها خصائص منها أنها مسؤولية موضوعية، ومسؤولية تضامنية بين المسؤولين عن الضرر الناجم، كما حددت هذه الرسالة طرق دفع المسؤولية الناشئة عن أخطاء طاقم الطائرة، وتوصلت هذه الدراسة إلى جملة من النتائج والتوصيات أهمها ما يلي:

أولاً: النتائج

1. يرتبط أعضاء طاقم الطائرة بالناقل الجوي، بموجب عقد عمل، لذا فإن مسؤولية هذا العضو عن الإخلال بأحد التزاماته تجاه الناقل، مسؤولية تعاقدية في مواجهة الناقل الجوي، ومسؤولية تقصيرية تجاه الغير، وهذا الخطأ الذي يرتكبه عضو طاقم الطائرة قد يكون نتيجة لخطأ تجاري أو خطأ فني.
2. يعتبر الناقل الجوي مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عن أخطاء طاقم الطائرة، وأعضاء هيئة القيادة، وطاقم الطائرة، وأن كل منهم مسؤولاً بالتضامن والتكافل تجاه الغير.
3. نص قانون الطيران المدني، على أن أي جزئية لم يتطرق لها في 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.

4. لعضو طاقم 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 الضرر، أو بنص القانون.

5. الناقل الجوي هو من يعين قائد الطائرة، ويختار أعضاء طاقم الطائرة، وأن هنالك التزامات تترتب على عاتق الناقل الجوي، من حيث صلاحية الطائرة وملائمتها؛ لتتمكن من الإقلاع والهبوط بسلام، وأن ما رتب القانون من مسؤوليات في مواجهة قائد الطائرة، كأهم عضو من أعضاء الطائرة، حيث أنه هو سيدها الأول، وكل المسؤولية سلامة الطائرة، منذ إقلاع الطائرة، وحتى هبوطها هي من مسؤوليته، وأن القانون قد منحه صلاحيات كافية للتصرف في مواجهة ركاب الطائرة والبضائع وحتى العاملين عليها، وذلك بهدف الحفاظ على أمن وسلامة الطائرة.

6. يتضح من خلال البحث أن صلاحيات قائد الطائرة، تجعله مسؤولاً بصفة تضامنية مع مشغل الطائرة في الأضرار الناجمة عن أخطائه وأخطاء طاقم الطائرة.

7. أن الناقل الجوي، وطاقم الطائرة، مُلزمين بإثبات القوة القاهرة، وأنها السبب في وقوع الضرر، وإثبات التدابير التي اتخذوها لمنع وقوع الضرر، وإذا لم يثبت ذلك ظلت المسؤولية قائمة في مواجهة قائد الطائرة.

ثانياً: التوصيات

1. يوصي الباحث المشرع الأردني، أن يحدد ويذكر في قانون الطيران المدني، أحكام الاتفاقيات التي يستند إليها كاتفاقية وارسو (1929)، واتفاقية شيكاغو (1944)، واتفاقية المنتريال (1999).

2. يقترح الباحث أن يعدل المشرع الأردني نص المادة (42/ج)، بحيث تنص هذه المادة على أحكام تفصيلية، تُبين مدى مسؤولية كل عضو من أعضاء طاقم الطائرة، ومسؤولية قائد الطائرة، ومشغلها، والناقل الجوي في مواجهة الأفعال المسببة للضرر.

3. يوصي الباحث المشرع الأردني، أن ينص في قانون الطيران المدني على طرق تحديد قيمة التعويض عن أضرار الناشئة في مسؤولية الناقل الجوي.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب القانونية:

1. أباديير، رفعت فخري، (1988)، الوجيز في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة.
2. ابو السعود، رمضان محمد، (1984)، مبادئ الالتزام في القانون المصري واللبناني، دار الجامعة بيروت.
3. الأسيوطي، ثروت، (1966)، مسؤولية الناقل الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة.
4. بدر الدين، صالح محمد محمود، (2004)، المسؤولية الموضوعية في القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة.
5. بريري، محمود مختار، (1985)، قانون الطيران وقت السلم، دار النهضة العربية، القاهرة.
6. بهنساوي، صفوت ناجي، (1998)، الالتزام بتسليم البضائع في عقد البيع الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة.
7. تتاغو، سمير، (1975)، نظرية الالتزام، منشأة المعارف، الإسكندرية.
8. الجبوري، ياسين محمد، (2002)، المبوط في شرح القانون المدني مصادر الحقوق الشخصية، نظرية العقد، آثار العقد وأنحلاله، دار وائل للطباعة والنشر، عمان.
9. الحداد، حفيظة، (1998)، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة.

10. الحكيم، عبدالمجيد، (2010)، الوجيز في نظرية التزام في القانون المدني -مصادر الالتزام، دار العاتك، القاهرة.
11. الخوالدة، أحمد مفلح(2011)، شرط الإعفاء من المسؤولية العقدية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.
12. الدلوي، بمو برويزخان، (2014)، النظرية العامة للحماية المدنية، ط(1)، منشورات الحلبي الحقوقية.
13. الدناصوري، عز الدين، والشواربي، عبد الحميد، (1992)، المسؤولية المدنية في ظل الفقه والقضاء.
14. دويدار، هاني محمد، (1994)، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديد، الاسكندرية.
15. دويدار، هاني محمد، (2000)، النقل التجاري الدولي، منشأة المعارف، الاسكندرية.
16. الربضي، عيسى، (2008)، مسؤولية الناقل الجوي المدني عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم- دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان.
17. رضوان، أبو زيد، (1994)، القانون الجوي(قانون الطيران المدني)، دار الفكر العربي، بيروت.
18. رضوان، أبوزيد، (1983)، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة.

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

20. الزعبي، عوض أحمد، (2007)، المدخل الى علم القانون، ط(3)، دار وائل للنشر، عمان.

21. السرحان، عدنان أبراهيم، خاطر، نوري حمد، (2016)، شرح القانون المدني - مصادر الحقوق الشخصية الالتزامات، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط(1).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

32. القضاة، مفلح عواد، (2018)، أصول المحاكمات المدنية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط(1).

33. قليوبي، سميحة، (1989)، القانون الجوي، دار النهضة العربية القاهرة.

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

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

36. مرقس، سليمان، (1985)، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، دار ابن الأثير، القاهرة.

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

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

39. موسى، طالب حسن، (2013)، القانون الجوي الدولي، ط(4)، دار الثقافة للنشر والتوزيع.

40. ناجي، هدى عبدالمنعم، ناجي، أنغام عبدالمنعم، (2010)، الموسوعة العالمية في الطيران المدني، ط(1)، الأكاديمية الحديثة للكتاب الجامعي، القاهرة.

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

ثانياً: الأبحاث المنشورة:

1. الجراح، جهاد محمد محمد، (2016)، الإضرار بالتسبب في القانون المدني الاردني: دراسة

مقارنة مع احكام الفقه الاسلامي، مجلة العلوم الاسلامية العالمية مجلد(3)، عدد(2).

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.

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

4. السوالمه، عائشه 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).

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

6. 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، المجلد(2)، العدد(2).

ثالثاً: القوانين والاتفاقيات الدولية:

أ. القوانين:

1. القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة (1976) المنشور على الصفحة (2) من الجريدة الرسمية رقم (2645) تاريخ 1976/8/1.

2. قانون أصول المحاكمات الجزائية رقم (9) لسنة (1961)، المنشور على الصفحة (311) من الجريدة الرسمية رقم (1539) بتاريخ 1961/3/16.

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

ب. الاتفاقيات الدولية:

1. 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.

2. اتفاقية وارسو لعام 1929 والمعدل ببروتوكول لاهاي 1955

3. اتفاقية المونتريال لسنة 1999

4. معاهدة طوكيو لسنة 1963

رابعاً: قرارات الأحكام:

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

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

خامساً: الروابط الإلكترونية:

1) <https://ar.wikipedia.org/wiki> شركة الطيران

(2) <https://www.oxfordsaudia.com/blog/meet-the-cabin-أفرادطاقمالطائرة>

. [/crew-members-who-are-they-and-what-are-their-jobs](https://www.oxfordsaudia.com/blog/meet-the-cabin-أفرادطاقمالطائرة-crew-members-who-are-they-and-what-are-their-jobs)

(3) <https://ar.wikipedia.org/wiki/الطيار>

(4) <https://ar.wikipedia.org/wiki/الطاقمالجوي>

(5) <https://ar.wikipedia.org/wiki/قائدالطائرةالمسؤول>

(6) عمار، عبدالعزيز حسين، (2022)، مسؤولية قائد الطائرة المدنية والجنائية،

<https://azizavocate.com/>

(7) المذكرة الإيضاحية، منشورات برنامج قرارك

<https://ezproxy.yu.edu.jo:2083/home>

Civil Liability of the Air Carrier for Aircraft Crew Errors in Jordanian Law and International Conventions

Prepared by:

Abedalhameed Yousef Mohammad Al-Adwan

Supervised by:

Professor Dr. Abdulwahab Al-Maamari

Abstract

The aircraft crew bears significant responsibility as they manage the aircraft in the air, carrying various duties and exercising specific authorities to fulfill their tasks. The aircraft crew is obligated to fulfill their commitments towards the air carrier.

The study addresses issues related to the extent of the air carrier's responsibility for aircraft crew errors, which may include personal, technical, or administrative errors during flight. The researcher adopts the descriptive-analytical and comparative methodologies to emphasize the importance of this study in defining the obligations and authorities of the aircraft crew and determining the nature of the air carrier's liability for aircraft crew errors.

This study has yielded a set of results and recommendations. Among the prominent findings is that an error committed by a member of the aircraft crew, such as a breach of one of their commitments, may result from a commercial or technical mistake. The Jordanian legislator, in accordance with the provisions of the law, has made the air carrier responsible for damages arising from aircraft crew errors, with each of them being jointly and severally liable for such damages towards third parties.

One of the key recommendations proposed by the research is to amend Article (42/j) of Jordanian legislation to include detailed provisions clarifying the extent of responsibility for each member of the aircraft crew, the responsibility of the aircraft commander, operator, and the air carrier in dealing with actions causing damage.

Keywords: Civil liability, aircraft crew, air carrier.