

مسئولية قائد الطائرة المدنية والجنائية: سند التعويضات 2025

دراسة [مسئولية قائد الطائرة المدنية والجنائية](#) أحد موضوعات القانون الجوي لها أهمية، حيث يحمل قائد الطائرة مسئوليات جسيمة تجاه سلامة الركاب والطائرة والأموال على متنها.

يعتبر [القانون الجوي](#) من القوانين الحديثة سريعة التطور على الصعيد الدولي، ويكتسب أهميته من طبيعته الدولية والتقنية المعقدة للطائرات. □

العناصر الرئيسية في هذا البحث:

- تعريف القانون الجوي ومصادره الدولية.
- المركز القانوني لقائد الطائرة وسلطاته.
- المسؤولية الجنائية والمدنية للناقل الجوي.
- حقوق الركاب والتعويضات القانونية.
- نصائح عملية من واقع الخبرة القانونية.



ما هو القانون الجوي؟

القانون الجوي هو مجموعة القواعد القانونية التي تنظم الملاحة الجوية والعلاقات القانونية الناشئة عنها، سواء تعلقت بالطائرة أو بعناصر الملاحة الجوية وأجهزتها وقت السلم.

ويُعرف أيضاً بـ"قانون الملاحة الجوية"، ويشمل تنظيم حقوق والتزامات الناقل الجوي، قائد الطائرة، والركاب.

خصائص القانون الجوي

القانون الجوي يتميز بخصائص فريدة تميزه عن القوانين الأخرى:

- حديث النشأة سريع التكوين: نشأ بعد معاهدة باريس 1919 واتفاقية وارسو 1929، ويتطور باستمرار مع التطورات التكنولوجية.
- ذو طبيعة دولية: معظم الدول انضمت لمعاهدات ثنائية وجماعية تنظم الطيران المدني الدولي.
- قانون تنظيمي: يضع قواعد آمنة لضمان أمن الدول وحفظ الأرواح والأموال.
- ذو طبيعة شمولية: يحكم كافة استعمالات الجو ويميل للاستقلال عن القوانين الأخرى.
- ذو طبيعة سياسية: يرتبط بالأمن القومي والتجارة الدولية ومبدأ السيادة.

مصادر القانون الجوي الدولي

تتمثل مصادر القانون الجوي حسب الترتيب التالي:

1. المعاهدات الجماعية (مثل معاهدة شيكاغو 1944، اتفاقية وارسو 1929)
2. المعاهدات الثنائية بين الدول
3. القانون الداخلي لكل دولة
4. العقود بين الدول وشركات الطيران
5. المبادئ العامة للقانون الدولي
6. العرف الجوي (بدأ يتشكل مؤخراً كمصدر قانوني)

أهم الاتفاقيات الدولية

معاهدة شيكاغو 1944 تعتبر الأساس الحديث للقانون الجوي العام، وتضم أربعة اتفاقيات تنظم الحريات الجوية: □

الوصف	الحرية
الطيران فوق إقليم الدول دون هبوط	الحرية الأولى
الهبوط الفني لأغراض غير تجارية (تزود بالوقود، إصلاح)	الحرية الثانية
نقل الركاب والبضائع من دولة الطائرة إلى الدولة المرخصة	الحرية الثالثة
نقل الركاب من الدولة المرخصة إلى دولة الطائرة	الحرية الرابعة
نقل الركاب بين دولتين أجنبيتين (لم توقع عليها السعودية)	الحرية الخامسة

المركز القانوني لقائد الطائرة

قائد الطائرة هو رأس الطاقم والمسئول الأول عن الطائرة وإتباع قواعد الطيران والضبط الجوي. يتمتع بسلطات واسعة وفق اتفاقية طوكيو 1963 لضمان سلامة الرحلة. □□

شروط قائد الطائرة

يجب أن يحصل قائد الطائرة على شهادة الأهلية للطيران (الإجازة) من: □

- دولة تسجيل الطائرة
- دولة أخرى معتمدة من دولة التسجيل

سلطات قائد الطائرة

تنقسم سلطات قائد الطائرة إلى ثلاثة أنواع: □

الوظيفة الفنية:

1. تنفيذ الرحلة الجوية وفق القواعد الموضوعية □

2. اختيار مسار الطائرة وتحديد ارتفاعها
3. توزيع المشحونات بالأماكن المخصصة
4. تأجيل أو تغيير أو وقف الرحلة للضرورة
5. تفقد أجهزة الطائرة وتجربتها قبل التحليق
6. احترام تعليمات أبراج المراقبة والرادار

الوظيفة الإدارية:

1. مساعدة الجهات المختصة في الكشف عن أسباب الحوادث
2. إبعاد أي شخص يشكل خطورة على الطائرة
3. إنزال أي بضاعة خطيرة لتخفيف الحمولة
4. اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ الأمن والسلامة
5. القيام بعمليات الإنقاذ عند الإمكان

الوظيفة التجارية:

1. المحافظة على الركاب والبضائع أثناء الرحلة
2. تسليم المشحونات للمرسل إليهم مقابل أجره النقل

المسئولية الجنائية لقائد الطائرة

المسئولية الجنائية لقائد الطائرة تقوم على أساس الخطأ الشخصي، حيث يُسأل جنائياً عن أي إهمال أو تقصير يؤدي إلى وقوع حوادث جوية.

أساس المسئولية

تكون مسئولية قائد الطائرة غالباً شخصية لأنه يتولى قيادة الطائرة بعيداً عن رقابة المستغل، وهو صاحب القرار في الأزمات. الإحصائيات توضح أن أغلب حوادث الطيران تكون بسبب خطأ قائد الطائرة.

أمثلة لأخطاء قائد الطائرة

الوصف	الخطأ
دون إذن من السلطات الأرضية المختصة	مخالفة خطة الطيران
إغفال التأكيد من أحكام إغلاق الأبواب	عدم التأكد من إغلاق الأبواب

الوصف	الخطأ
الهبوط رغم التحذير بعدم كفاية الرؤية	الهبوط رغم ضعف الرؤية
الهبوط ليلاً دون تشغيل الكشافات الأمامية	عدم تشغيل الكشافات ليلاً
بدلاً من الأجهزة رغم تلبد الجو بالغيوم	الاعتماد على الإبصار

غلط التقدير (لا مسؤولية)

يجب التفريق بين الخطأ وغلط التقدير. غلط التقدير لا يستوجب المسؤولية، مثل:

- اختيار أرض مسطحة للهبوط الاضطراري بدلاً من بستان.
- قرار العودة بسبب ضباب كثيف مفاجئ.

“الخطأ هو الإهمال الذي يمكن تجنبه، بينما غلط التقدير هو الإهمال الذي لا يمكن تجنبه في ظل الظروف السائدة في ذلك الوقت. الخطأ هو الإهمال الذي يمكن تجنبه، بينما غلط التقدير هو الإهمال الذي لا يمكن تجنبه في ظل الظروف السائدة في ذلك الوقت. الخطأ هو الإهمال الذي يمكن تجنبه، بينما غلط التقدير هو الإهمال الذي لا يمكن تجنبه في ظل الظروف السائدة في ذلك الوقت.”

مسئولية الناقل الجوي المدنية

مسئولية الناقل الجوي وفق اتفاقية وارسو 1929 تقوم على أساس الخطأ المفترض، مع قلب عبء الإثبات.

شروط انطباق معاهدة وارسو

- وجود عقد نقل صحيح (لا تنطبق على الراكب المتسلل)
- انطباقها على عقود النقل دون عقود استئجار الطائرة العارية
- أن يكون النقل دولياً (بين دولتين متعاقدتين)

أنواع الأضرار محل التعويضات

الناقل الجوي مسئول عن ثلاثة أنواع من الأضرار: □

إصابة أو وفاة المسافر:

يسأل الناقل عن سلامة المسافر من لحظة صعوده على الطائرة حتى نزوله منها، والرأي الراجح يشمل المسافة من باب المطار حتى دخول صالة الوصول. □

تلف أو فقدان البضائع:

الناقل مسئول عن البضائع المسجلة والأمتعة طالما هي في حراسته، سواء في المطار أو على الطائرة. □

التأخير:

التزام الناقل بتنفيذ عقد النقل في الموعد المتفق عليه، وعند الإخلال يلتزم بالتعويض ما لم يثبت اتخاذه كافة الاحتياطات. □

إعفاء الناقل من المسؤولية

يستطيع الناقل الجوي دفع مسؤوليته إذا أثبت: □

- اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع الضرر.
- القوة القاهرة (حادث فجائي لا يمكن توقعه أو دفعه).
- خطأ المضرور (خطأ الراكب أو الشاحن).
- العيب الذاتي بالبضاعة

ما يُعتبر قوة القاهرة:

- وقف المحركات رغم الصيانة الدورية المنتظمة □
- عاصفة غير متوقعة أو دوامة هوائية □
- إضراب عام غير متوقع □

ما لا يُعتبر قوة القاهرة:

- توقف المحرك الذي لم يُستبدل في مواعده المحدد □
- الاصطدام بمنشآت المطار أو سرب الطيور □
- المطبات الهوائية في منطقة معروفة بها □
- العواصف التي تنبأت بها الأرصاد □

القانون واجب التطبيق علي جرائم الطائرات

عند وقوع جريمة على متن الطائرة، توجد عدة آراء حول القانون واجب التطبيق: □

▪ قانون العلم (الجنسية): قانون الدولة التي سُجلت فيها الطائرة

▪ قانون الإقليم: قانون الدولة التي تحلق فوقها الطائرة

▪ قانون الإقلاع: قانون الدولة التي أقلعت منها الطائرة

▪ قانون الهبوط: قانون الدولة التي هبطت فيها الطائرة

الرأي الراجح: يُطبَّق قانون العلم (جنسية الطائرة) وقانون الإقليم معاً، بحسب طبيعة الجريمة ومكان وقوعها. □

جنسية الطائرة وأنواعها وأهميتها

تحمل كل طائرة جنسية واحدة وفق دولة التسجيل، طبقاً لمعاهدة شيكاغو المادة 17. أهمية الجنسية: □

1. تحديد القانون الواجب التطبيق على الجرائم

2. تحديد المحكمة المختصة

3. معرفة الجهة المسئولة عن صلاحية الطائرة

4. تطبيق الاتفاقيات الثنائية والدولية

أنواع الطائرات وتصنيفها

التصنيف التقني:

الطائرات تنقسم تقنياً إلى: □

▪ طائرات أخف من الهواء: البالونات والمناطيد

▪ طائرات أثقل من الهواء: الطائرات المروحية والنفاثة

▪ من حيث الإقلاع: أرضية، بحرية، برمائية

▪ من حيث القيادة: بطيار، بدون طيار

التصنيف حسب التخصيص:

▪ طائرات عسكرية وحكومية: تُستبعد من نطاق القانون الجوي

المدني

- طائرات مملوكة للدولة: للملاحة الجوية التجارية
- طائرات خاصة: مملوكة للأفراد أو القطاع الخاص

من واقع خبرتي: نصائح المحامي

للركاب:

ماذا أفعل لو كنت مكانك؟ إذا تعرضت لضرر أثناء رحلة جوية:

1. احتفظ بكافة المستندات: تذكرة السفر، بطاقة الصعود، إيصالات الأمتعة.
2. وثّق الضرر فوراً: اكتب تقريراً في المطار قبل مغادرته.
3. اجمع الأدلة: صور، شهود، تقارير طبية إن وُجدت.
4. لا توقع على أي تنازل: قبل استشارة محامٍ متخصص.
5. راجع محامياً خلال 7 أيام: لحساب مدد التقادم القانونية.

للسائرين الجويين:

من واقع الممارسة القانونية، أنصح شركات الطيران ب:

1. توثيق كافة الإجراءات: سجلات الصيانة، تقارير الطقس، سجلات الطيران.
2. التأمين الشامل: ضد المسؤولية المدنية وفق أعلى الحدود.
3. التدريب المستمر: للطواقم على أحدث معايير السلامة.
4. الامتثال الكامل: للاتفاقيات الدولية والقوانين المحلية.

سيادة الدول على المجال الجوي ومسؤولية الطيران

يعتبر القانون الجوي من القوانين الهامة على الصعيد الدولي وقد اكتسب هذه الأهمية لأن أحكامه تدور حول الطائرة، ولأنه حديث النشأة وسريع التكوين و الطائرة تعتبر ظاهره تقنيه حديثه استوجبت مجموعة من القواعد القانونية الجديدة.

هذا بالإضافة إلى لطبيعتها الدولية لذلك فقد سبقت الاتفاقيات الدولية التشرييع الوطنية لتنظيم القانون الجوي لاسيما أن طبيعة الطائرة معده للمسافات الطويلة وتقطع أجواء عدة دول لذلك فقط

سبقت الاتفاقيات الدولية التشرييع الوطنية .

إشكالية سياده الدول على أقاليمها الهوائية

الحقيقة أن الإشكالية كانت تتمثل بسياده الدول على أقاليمها الهوائية ورغم ذلك فقط روض (أجير) القانون الجوي ذلك تماشيا مع الملاحة الجوية وكما اسلفت فقد اتجهت الدول لك اتفاقيات الدولية.

لذلك فإننا نقرب من قانون جوي دولي موحد مع ملاحظة عدم المساس بأمن وسلامة الدول (نظام الطيران السعودي المدني 1426)

والطائرة كما هو معلوم من الأمور الهامة في حياتنا وتعتبر من الاختراعات التي قصرت المسافات البعيدة بالإضافة الى سرعتها العالية فإذا هو واقع الحال كذلك .

فإن الطائرة لم ترحب به معظم الدول في بداية الأمر لدواعي الخوف والحذر لاسيما مرور الطائرة بالمجال الجوي للدول يشكل خرقا لسيادتها على إقليمها الجوي بالإضافة للخوف من عمليات التجسس .

لذلك اتجهت رغبة ونوايا الدول لوضع تنظيم دولي للطيران ومما ساعد كذلك الطبيعة الدولية للقانون الجوي (مرورها أكثر من دوله) .

وتمتاز المملكة العربية السعودية بمساحة كبيره جدا تعادل مساحتها أوروبا الغربية بالإضافة لذلك فإنها تمتاز بموقع استراتيجي وملتقى للقارات (أوروبا-آسيا-افريقيا) وأخيرا فهي تعتبر وجهه للعالم الإسلامي فمن هنا جاء الاهتمام بالنقل الجوي الداخلي والخارجي .

في عام 1364 هـ أهدى الرئيس الأمريكي روزفلت الملك عبدالعزيز طائرة من طراز دوغلاس فقد قامت هذه الطائرة بأول طيران داخلي بين الرياض وجده والطهران بينما قامت بأول رحلة خارجية 1365هـ بنقل الحجيج من اللد في فلسطين حتى جده عن طريق بيروت.

ثم أنشئت الخطوط العربية السعودية عام 1366 هـ وكانت تابعه لوزارة الدفاع آنذاك ثم تحولت الى شركة مساهمة 1981م ثم كهيئة عامة 1982 م ثم كمؤسسة عامة 1985 .

القانون الجوي السعودي: نظام الملاحة الجوية

السعودي

المادة الأولى من هذا النظام أكدت على مبدأ السيادة المطلقة للمملكة على الفضاء الجوي ثم جاءت المادة الثانية من هذا النظام وسمحت بطيران الطائرات أو هبوطها على أرض المملكة لكن بشرط الحصول على ترخيص (ترخيص خاص - معاهدة دولية مرتبطة بها المملكة)

وعلى الطائرة احترام شروط الترخيص ولا تعرض صاحبها للعقاب بمقتضى المادة الأولى من نظام الجزاءات وذلك عن مخالفة التعليمات الموضوعة لتنظيم الملاحة الجوية .

والأمور بدأت بالتكامل مع انضمام المملكة للعديد من الاتفاقيات الدولية أو بعقد اتفاقيات ثنائية بين المملكة والدول الأخرى ومن أمثلة هذا الاتفاقيات (الثنائية) في مجال الملاحة الجوية :

- أ- الاتفاق بين المملكة والكويت عام 1392 لـ إنشاء وتشغيل خدمات خطوط جوية دولية منتظمة بينهما وإلى ما ورائهما .
- ب- الاتفاق بين المملكة والبحرين 1396 .

ولان القانون الجوي هو احد القوانين الهامة ولان قائد الطائرة هو العنصر الفاعل والمؤثر في ركائز القانون الجوي ومباحثه لذا كان موضوع البحث عن المسؤولية الجنائية لقائد الطائرة والناقل الجوي.

(نشأ هذا القانون عام 1372 هـ)

تعريف القانون الجوي

توجد عدت آراء في تعريف القانون الجوي وهي:

أ- المعنى الموسع للقانون الجوي :

هو مجموعة القواعد التي تحكم العلاقات القانونية التي تتولد عن استخدام البيئة الجوية .

فهنا لا يقتصر نطاق ومضمون القانون الجوي على المسائل المتعلقة باستعمال الطائرة بل يتعداها ليشمل الاتصالات السلكية واللاسلكية ، الرادار ، الإذاعات ، أبحاث الفضاء ... الخ

ب- المعنى الضيق للقانون الجوي :

هو ذلك الفرع الذي ينظم الملاحة الجوية والعلاقات القانونية الناشئة بسببها سواء تعلق بالطائرة أو بعناصر الملاحة الجوية وأجهزتها وقت السلم

فبمقتضى الرأي الأول فالقانون الجوي يسمى (قانون الجو) أما الرأي الثاني بالمصطلح الأنسب (قانون الملاحة الجوية).

ملاحظات حول التعريفات السابقة :

أ- أن الإشكالية التي تطرح فيما يتعلق بخصوص التعريف الضيق تكمن في أن استخدامات الجو متعددة ومصالح الدول متعارضة لذلك فهي تحتاج الى تنظيم قانوني لها ومن جهة أخرى .

فلا بد من تحديد اليه القانون الذي ينظم هذه المصالح لذلك فإن التعريف الضيق لا يشمل إلا الملاحة الجوية فقط وأداتها الطائرة في المقابل فإن التعريف الواسع للقانون الجوي يشمل كافة النشاطات ويخضعها لقانون واحد شامل .

ب- أن التعريف الواسع يشمل العديد من فروع القانون (كالقانون الجوي - القانون التجاري)

ج- نطاق القانون الجوي يقتصر على الغلاف الجوي للأرض بينما الذي يحكم ما فوق غلاف الجو للكرة الأرضية فيخضع لقانون الفضاء .

هـ- انطباق قواعد القانون الجوي على الطيران المدني بوقت السلم وهو لا ينطبق في حاله الحرب ولا بالنسبة للطائرات العسكرية .

خصائص القانون الجوي

أولا/ حديث النشأة سريع التكوين:

لأن القانون الجوي العام لم ينشأ إلا بعد معاهدة باريس 1919 وأيضاً فالقانون الجوي الخاص لم ينشأ إلا بعد اتفاقيه وارسو 1929 كما تعتبر مبادئ القانون الجوي متغيره تبعاً للاختراعات الجوية

مما ترتب عليه اختلاف القواعد القانونية التي تنطبق على كل نوع من هذه الاختراعات (اختلاف القواعد التي تنطبق على الطائرات الشراعية عنها من الطائرات النفاذة).

بالإضافة لذلك فكما قلنا سابقا فالطائرة استوجبت قواعد قانونية جديدة فهي ظاهرة تقنية حديثة ومن أجل ذلك فقد كان الدور الأكبر للتشريع (المعاهدات) لأن العرف لم يكن موجود لسبب عدم معرفه الطائرة سابقا وهناك جانب من الفقه يرى بأن العرف

لا يشكل مصدرا للقانون الجوي ولكن مع التطور الذي حصل للقانون الجوي فقد ذهب جانب آخر من الفقه لاعتبار أن العرف أصبح مصدرا من مصادر القانون الجوي .

مثال على العرف الجوي الذي ظهر بعد التشريع :

واقعة تعقيم أول مركبه فضائية روسية قبل إطلاقها حيث تم نفس الأمر عندما أطلقت الولايات المتحدة U.S.A سفينتها الفضائية أخيرا يمكن القول بأن القانون الجوي بدأ يفقد هذه الخاصية بظهور قانون جديد (قانون الفضاء) .

ثانيا / أن القانون الجوي ذو طبيعة دولية:

لأن نشأت القانون الجوي كانت بالاطار الدولي في معاهدة باريس 1919 بالإضافة الى أن مجاله هو الأقاليم الهوائية للدول المختلفة فالطائرة تخترق أقاليم عدة دول في وقت قصير .

وأخيرا أن غالبية الدول انضمت لمعاهدات ثنائية أو جماعية متعلقة بالطيران .

ثالثا / أنه قانون تنظيمي:

فلا يتصور أن تترك الحرية للطائرات بالطيران والمرور بالأجواء أو الهبوط والإقلاع دون مراعاة قواعد أمره تضعها الدول وهذه التعليمات تصل حتى الى تذاكر النقل مع توضيح للبيانات الواجب الاطلاع عليها من الراكب أو الشاحن.

نضيف أيضا شرط أهليه الطائرة وقاعدها فهي تحتاج لقواعد أمره بما يضمن أمن الدولة وحفاظا للأرواح والأموال .

لذلك تسعى الدول لوضع قواعد أمره لتنظيم الطيران فوق اقليمها وهو ما تأخذ به أيضا المعاهدات الدولية .

رابعا / أن قانون ذو طبيعة شموليه (شامل) :

لأنه يحكم كاهه استعمالات الجو وهذا القانون يميل الى الاستقلال من

حيث وجود قانون جوي عام وآخر خاص لذلك لا يمكن استعاره قواعد القانون البحري لتطبيقها على الجو (لاختلاف الطائرة عن السفينة من حيث المجال والسرعة والخطورة) .

خامسا / أنه قانون ذو طبيعة سياسية :

وقد عللها بعض الفقه :

1- الاستعمالات المتنوعة للطائرة في وقت السلم او المنافسة التجارية ... الخ

2- يكتنف (يكتفي) القانون الجوي على اعتبارات سياسيه من حيث الأمن والاقتصاد والتجارة الدولية وخصوصا مبدأ السيادة .

يوجد عدة آراء في ذلك :

الاتجاه الأول: لا يعترف بوجود قانون جوي مستقل بحيث إن الأنشطة الجوية تخضع للقوانين البرية والبحرية عامة أو خاصة بعبارة أخرى إمكانية استعارة القواعد والأحكام المنصوص عليها بالقوانين الأخرى من أجل تطبيقها على القانون الجوي .

(فالنقل الجوي يخضع لقواعد النقل البحري ، خضوع مبدأ السيادة على الإقليم للقانون الدولي .. الخ).

الاتجاه الثاني: يرى استقلالية القانون الجوي بشكل تام:

- إن مجال القانون الجوي مختلف عن مجال القوانين الأخرى من حيث القواعد التي تحكم بالأنشطة الجوية المتعلقة بمكانها وسرعتها وخطورتها .
- اختلاف الوسيلة المستخدمة بالمجال الجوي وهي الطائرة وما ترتبه من مخاطر جسيمه للأرواح والأموال .
- إن العقود الجوية تستغرق زمنا قصيرا بعكس العقود الأخرى .
- إن للقانون الجوي خصائص ويصعب على أي تنظيم آخر إن يكون مناسب لها .

الاتجاه الثالث: يذهب الى تطبيق القانون البحري على الملاحة الجوية ويرى عدم وجود اختلاف بين الملاحة البحرية والجوية مبررات هذا الرأي :

1. تشابه الاستغلال البحري مع الاستغلال الجوي.

2. إن الحلول التي توصلت لها الدول بحريا تصلح جوا أيضا (مثلا إيطاليا أصدرت قانون موحد للقانون البحري والجوي) .

عيوب الاتجاهات الثلاثة:

جميع الاتجاهات السابقة لا يمكن الأخذ بها للأسباب التالية :

- الاتجاه الأول :

ينكر وجود القانون الجوي وهو ما لا يصح لأنه يوجد بالحقيقة قواعد تنظيم استخدام الجو لأنه يوجد قواعد تنظيم استخدام الجو ويوجد كذلك منظمات جوية متخصصة مثل: الايكو والاياتا .

- الاتجاه الثاني:

فلا يمكن انفصال القانون الجوي تماما عن غيره من القوانين .

- الاتجاه الثالث:

فلا يمكن دمج القانون الجوي بالقانون البحري لوجود فروق بينهما فيما يتعلق بالملاحة الجوية و البحرية فمن أوجه الاختلاف بين السفينة والطائرة:

- 1- مكان النشاط .
- 2- السرعة .
- 3- المخاطر والخسائر .
- 4- حجم المسؤولية .
- 5- الطاقم .
- 6- تنفيذ العقد ... الخ .

خلاصة القول :

الرأي الراجح يعترف بوجود ذاتية للقانون الجوي لكنها ذاتية غير منفصلة تماما عن القوانين الأخرى بل يوجد ارتباط بين القانون الجوي والقوانين الأخرى بسبب الطبيعة الشمولية للقانون الجوي.

وأيضا إمكانية تطبيق بعض من القوانين عند عدم وجود نص قانوني جوي يحكم الواقعة ف بعضا من المبادئ الأساسية للقانون الجوي مأخوذة من القوانين الأخرى.

كما هو معلوم بأن المصادر العامة للقانون هي:

(القواعد الدستورية ، التشريع المكتوب ، العرف ، السوابق القضائية الفقه ، المعاهدات الدولية).

أما مصادر القانون الجوي فهي بحسب الترتيب التالي :

1. المعاهدات الجماعية .
 2. المعاهدات الثنائية .
 3. القانون الداخلي .
 4. العقود المبرمة بين الدول وشركات الخطوط الجوية .
 5. العقود المبرمة بين شركات الخطوط الجوية فيما بينها .
 6. المبادئ العامة للقانون الدولي .
 7. بالنسبة للعرف فهناك اتجاه يذهب الى إن ليس للعرف أي دور ولا يعتبر مصدر لأن القانون الجوي ولد مكتوبا عن طريق المعاهدات الدولية ويرى جانب آخر من الفقه بأن للعرف دور في الوقت الحالي وبدأ يتشكل (واقعة تعقيم أول مركبة فضائية روسية ثم اتبعت الولايات المتحدة الأمريكية ذات الإجراءات) .
- فلا بد إن نعالج أهم الاتفاقيات في مجال القانون الجوي العام والقانون الجوي الخاص .

أولا/ اتفاقيات القانون الجوي العام :

يقصد بالقانون الجوي العام: هو القانون الذي يحكم العلاقات التي تكون الدولة طرفا فيها (القانون الجنائي الجوي ، القانون المالي الجوي).

أما أهم الاتفاقيات المتعلقة بالقانون الجوي العام :

1. معاهدة باريس 1919 م وهي أول معاهدة في مجال القانون الجوي العام وقد وضعت أسس مهمة بالملاحة الجوية والغيث وحلت محلها معاهدة شيكاغو .
2. اتفاقية مدريد 1926 م بشأن الملاحة الجوية وهذه الاتفاقية لم تأتي بشيء جديد مختلف عن اتفاقية باريس 1919 م وأيضاً قلة الدول التي صدقت عليها لذلك قيل أنها عديمة الفائدة .
3. معاهدة هافانا 1928 م ثم سميت اتفاقية بأن أميركان .
4. معاهدة شيكاغو 1944 وهي تمت بناء على مبادرة انجليزية فوجهت الدعوى من الولايات الامريكية لـ 52 دولة ف اجتمعت في شيكاغو ، واتفاقية شيكاغو تضم أربعة اتفاقيات :

أ - الاتفاقية المؤقتة للطيران المدني

وقد كانت هذه الاتفاقية سارية المفعول حتى 1947 م وكانت متعلقة بـ الطيران المدني واستخدام الإقليم الجوي وحق الطائرات بالصعود والهبوط والتراخيص وحق المرور البريء.

ب- اتفاقية الطيران المدني الدولي بشأن الملاحة الجوية والنقل الجوي

بالنسبة للملاحة الجوية (كحق الطيران فوق أقاليم الدول المتعاقدة ، جنسية الطائرات ، تدابير لتسهيل الملاحة الجوية ... الخ) أما بالنسبة للنقل الجوي (كالمطارات ، التسهيلات الأخرى للملاحة الجوية ، الاستغلال المشترك)

- اتفاقية الطيران المدني الدولي أنشئت المنظمة الدولية للطيران المدني (الإيكو) .

ج- اتفاقية الحريتين (اتفاقية العبور):

- الحرية الأولى:

الطيران فوق إقليم الدول دون هبوط .

- الحرية الثانية:

الهبوط الفني (أي لغير الأغراض التجارية) كالهبوط للإصلاح ، تزود بالوقود ، القرصنة الجوية ... الخ)

د- اتفاق الحريات الخمس: اتفاق النقل

- الحرية الأولى :

حرية الطيران دون هبوط .

- الحرية الثانية :

الهبوط الفني.

- الحرية الثالثة :

حق الطائرة بنقل (أشخاص ، بضائع ، البريد) من إقليم دولتها الى إقليم دولة مرخصة (مثل: الطيران من السعودية لمصر).

- مثال: قيام مصر للطيران بنقل حجاج مصريين للمملكة العربية

السعودية .

- مثال: قيام مصر للطيران بنقل سعودييين للعودة الى المملكة العربية السعودية .

- الحرية الرابعة:

حق الطائرة بالنقل من الدولة المرخصة الى إقليم دولتها (الخطوط الجوية السعودية تنقل ركاب من مصر للمملكة العربية السعودية) ويحتمل هنا أما إن تكون الطائرة السعودية تهبط بالدولة المرخصة (مصر) وتنقل ركاب للدولة التي تتبعها .

- مثال: طائرة سعودية قادمة من فرنسا وتهبط في مصر وتنقل ركاب الى المملكة العربية السعودية .

- مثال: إن تكون الطائرة قادمة من المملكة العربية السعودية وتهبط في مصر وتعود بالركاب الى المملكة .

- الحرية الخامسة :

حرية نقل الأشخاص والبضائع والبريد بين دولتين أجنبيتين فهنا يوجد حرية مطلقة للطيران بين دولة الطائرة والدولة المرخصة ، أو للطائرة الطيران والهبوط بإقليم الدولة المرخصة.

وللطائرة هنا أيضا النقل من الدولة المرخصة واليها ركاب وبضائع من دولة ثالثة .

سواء كانت الدولة الثالثة قبل دولة الطائرة في الخط الملاحي أو بعد الدولة المرخصة أو بينهما .

هذه الحرية المطلقة أدت الى تحفظ دول كثيرة على الحرية الخامسة ولم تنضم إليها المملكة العربية السعودية.

فبعض الدول لم تصادق على الاتفاقية الرابعة برمتها (اتفاقية النقل) ولكن هناك دول أخرى أخذت بهذه الاتفاقية مع التحفظ الى الحرية الخامسة .

-أ. د. سميحة القليوبي- مجموعة القواعد المنظمة للعلاقات الناشئة عن الملاحة المدنية في جميع مجالاتها -دار النهضة العربية

خلاصة القول :

اتفاق الحريات الخمس وخصوصا الثلاثة الحريات الأخيرة هي حريات تجارية بامتياز لهذا تكون المنافسة كبيرة جدا بها وتكون لمصلحة الدول التي تملك شركات ضخمة ولديها طائرات أيضا

وكما قلنا فهناك العديد من الدول لم توقع على اتفاق الحريات الخمس لـ أسباب اقتصادية أو تجارية ف الحل يكون عن طريق عقد اتفاقيات ثنائية بين الدول مما يحقق التوزيع العادل لـ استغلال الخطوط الجوية .

بالإضافة الى إمكانية تعديل هذه الاتفاقيات وتأخذ بالحسبان الدقيقة لكل دولة .

النظام القانوني للطائرة

لقد درج البعض اسم السفن الهوائية على الطائرات لأن الطائرة ليست بمفردها التي تحلق بالأجواء أو لأن البعض يريد التفرقة بين الطائرة والسفن الهوائية وبهذا الصدد يوجد عدت آراء لتعريف السفن الهوائية :

الرأي الأول/ السفن الهوائية كل اداءة تستطيع التحليق أو الطيران وهذا ما أخذ به قانون الطيران الفرنسي 1924 م - 1967 م:

- عيوب هذا الرأي:

1. أنه تعريف واسع وفضفاض يندرج به كل ما يستطيع التحليق والطيران مثل: البالونات، القذائف، الطائرات الشراعية، البروشوتات، المنطاد...الخ).
2. أنه تعريف يشمل أجهزة كثيرة من الطائرة ويساوي بين الطائرة وغيرها من الأجهزة مع أن الطائرة هي التي تقوم بالملاحة الجوية .

الرأي الثاني/ الطائرة كل اداءه أو جهاز يستطيع البقاء ف الجو بواسطة رد فعل الهواء وهو ما أخذت به معاهدة باريس وشيكاغو :

- نتائج هذا التعريف:(عيوب)

1. نجد إن هذا الرأي يعتمد على الجانب الفني للطائرة ولا يدخل القذائف والصواريخ ضمنها .
2. عدم أخذه بالحسبان للوظيفة الأساسية للطائرة كأداة للملاحة الجوية (نقل البضائع ، الأشخاص).

أنصار هذا التعريف وضعوا قيوداً من أجل استبعاد بعض الأجهزة (مثل: البالونات ، الطائرة الشراعية، البرشوت ، المنطاد الخ) وذهبوا الى إن الطائرة هي كل إله أو جهاز يرتفع ويسير بالهواء بقوة إليه محرّكة اعتماداً على رد فعل الهواء .

كذلك بالتعريف الوارد في اتفاقية شيكاغو تم تعديله من أليكاو فالطائرة هي: أي إله تستطيع البقاء بالهواء و بواسطة رد فعل الهواء غير المنعكسة من سطح الأرض وهو ما نصت عليه المادة الأولى فقرة(13) من نظام الطيران المدني السعودي(1426هـ) .

الرأي الثالث: موقف التشريع الأمريكي والإيطالي والياباني :

بحيث أنه تم ربط الطائرة بوظيفتها فهي الجهاز المخصص للملاحة الجوية أي لنقل الأشخاص والبضائع .

- عيوب هذا الرأي :

1. وجود أجهزة هي طائرات ولا تقوم بالملاحة الجوية .
2. إن القانون الجوي غير قاصر على الملاحة الجوية .

الرأي الرابع/ يذهب إلى وضع تعريف نسبي للطائرة ولا يكون جامداً بتوافق مع الغرض الذي يقصده التشريع:

فإذا كان مقصد النظام أو التشريع تنظيم قواعد الضبط الهوائي (نأخذ بالتعريف الواسع) أما إذا كان المقصد من النظام تنظيم النقل الجوي (نأخذ بالتعريف الضيق) أي الأداء التي تقوم بالملاحة الجوية .

أنواع الطائرات في العالم

أولاً/ تصنيف الطائرات من الناحية التقنية :

1- طائرات أخف من الهواء : تنقسم إلى طائرات :

- أ- طائرات بدون محرك (بدون قوة دافعة) مثل: البالونات وتسمى بـ الإيروستات .
- ب- طائرات ذات محرك (القوة الدافعة الخاصة بها).

2- طائرات أثقل من الهواء : تسمى الإيرودين وتنقسم إلى :

- أ- الطائرات المروحية والنفاذة .
- ب- الطائرات من دون محرك دافع مثل: البرشوت ، الطائرات الشراعية .

3- من حيث مكان الإقلاع والهبوط :

- أ- طائرات تطلع من الأرض .
- ب- طائرات بحرية .
- ج- طائرات برمائية .

4- من حيث القيادة :

- أ- طائرات بطيار .
- ب- طائرات بدون طيار .

أهمية التقسيم التقني للطائرات

1. 1- تحديد شروط الملاحة .
2. 2- تحديد شروط البناء .
3. 3- تحديد شروط طاقم الطائرة وأجهزتها .

5- من الناحية القانونية:

(مادة 8 من معاهدة شيكاغو أخرجت من نطاق تطبيقها الطائرات بدون طيار نظرا لخطورة هذه الطائرات)

ثانيا / تصنيف الطائرات من حيث التخصيص :

- 1- أجهزة مخصصة للقيام بأعمال عسكرية أو خدمات عامة أو خدمة لمرفق عام .

- أمثلة :

- أ- الطائرات العسكرية أو الحربية التابعة للقوات الحربية أو الجوية أو البحرية ب- الطائرات البوليسية (طائرات

الضبط) : التي تتولى مراقبة الحدود والسواحل والمياه الإقليمية .

ج - طائرات الجمارك، البريد ، المستشفيات الطائرة .

هـ - طائرات مقاومة الآفات الزراعية .

و - طائرات دبلوماسية : التي تحمل ممثلين دبلوماسيين أو ملحقين عسكريين أو جويين .

2- طائرات مملوكة للدولة وتخصص للملاحة الجوية (نقل البضائع والأشخاص) مثل: الخطوط الجوية السعودية.

3- طائرات مملوكة للأفراد أو القطاع الخاص بحدود الأنظمة مثل: طائرات للنقل الخاص أو النزهة.

أهمية التصنيف وفق التخصيص :

1- تحديد النظام القانوني التي تخضع له الطائرة .

2- استبعاد الطائرات العسكرية والحكومية والدبلوماسية والحربية من نطاق القانون الجوي .

ثالثا/ تصنيف الطائرات من حيث الجنسية :

1- الوطنية.

2- الأجنبية.

- القانون الجوي ينطبق على الطائرات التجارية التي تتولى الملاحة الجوية بوقت السلم.

لابد إن يكون للطائرة جنسية تابعة لـ إحدى الدول وأول ما حدث بذلك هو الفقيه فوشيه

أنواع الطائرات

1. طائرة الجناح الثابت

2. الطائرات العمودية

3. طائرات رفع بالطاقة

4. طائرات أخف من الهواء

5. طائرات المظلات الشراعية

6. طائرات التحكم في الوزن

7. طائرة شراعية منزلقة

الطائرات المروحية

هي التي تحتوي على محرك أو أكثر من النوع التوربين الغازي، وتتميز هذه الطائرات بكبر حجمها، فهي أكبر من طائرات المكبس والتي تشبهها كثيرًا في الشكل، ومن الممكن أن تطير على ارتفاعات مرتفعة.

طائرات المكبس

هي التي تشبه الطائرات المروحية ولكنها أصغر حجمًا، تحتوي على محرك واحد يتم تشغيله بواسطة مكبس ويتصل بمراوح خاصة، ولكن هذا النوع من الطائرات غير قادر على الطيران بارتفاعات كبيرة.

وعدد الركاب الأقصى فيها يكون ستة أشخاص، وتوزع مقاعدها في صفين، وتتميز هذه الطائرات بأنها لا تحتاج إلى مدارج طويلة للطيران ولا إلى أبراج مراقبة للهبوط.

الطائرات النفاثة

تتميز بقوتها وتحقق سرعات كبيرة حيث أنها غدت سرعتها أسرع من سرعة الصوت، حيث أن هذه السرعة من الممكن أن تصل حوالي 609 ميلًا في الساعة، وتستطيع الطيران بارتفاعات تصل إلى 49000 قدم.

الطائرات الخفيفة النفاثة

هي الطائرات التي يتم استئجارها من قِبل رجال الأعمال، وتتميز بأنها فعالة من حيث التكلفة، وتستخدم للسفر لمسافات قصيرة وبأوزان خفيفة، لهذا السبب لا تحتوي على مراحيض.

طائرات متوسطة الحجم

هي عبارة عن طائرة نفاثة ولكن ذو حجم متوسط، وهي أكبر حجمًا من الطائرات النفاثة الخفيفة، ولكنها تمتلك سرعة كبيرة، وتستخدم للسفر إما لمسافات طويلة أو قصيرة.

تتميز بأن تكاليف تشغيلها منخفضة، بالإضافة إلى أنها تحتوي على مقصورات واسعة خاصة للامتعة والشقق المغلقة، وهناك عدة أسماء لطائرات من هذا النوع منها Hawker Beechcraft 800XP و Embraer Legacy 500.

طائرات جامبو

التي تتميز بكبر حجمها ومساحتها الواسعة من الداخل، وهي من الطائرات النفاثة، وتستخدم للسفر لمسافات طويلة، وهذا النوع من الطائرات هناك البعض منها يخدم رحلات كبار الشخصيات بسبب وجود كل مستلزمات الرفاهية فيها.

الطائرات الإقليمية

هي من الطائرات النفاثة، وتتصف بجسم ضيق وتحتوي على مدى قصير، ولكن لا يمكن استخدامها للسفر عبر المحيط الأطلسي أو التنقل عبر القارات، تتسع لمائة راكب تقريبا.

الطائرات ذات الجسم الضيق

هي التي تسمى بطائرات الممر الواحد، ويعود السبب في تسميتها لأن الركاب فيها يجلسون في صف واحد، وتحتوي على مقصورة قطرها يتراوح ما بين ثلاثة إلى أربعة أمتار، ومن هذا النوع من الطائرات طائرة إيرباص 318 و إيرباص 319.

الطائرات ذات الجسم الواسع

وهي التي تتصف بحجمها العريض والتي تحتوي على مقصورة يتراوح قطرها ما بين الخمسة إلى ستة أمتار، ويستطيع الركاب الشعور بالراحة فيها والقدرة على التنقل، وتحتوي على أحد عشر مقعداً، وتصل فيها سعة المقاعد إلى حوالي 850 راكب، وتحمل قرابة 200 راكب.

الطائرات الإقليمية قصيرة المدى

وهي التي تتسع قرابة مائة راكب، وتستخدم لتغذية العمل في شركات الطيران الكبرى.

طائرات بطانات الركاب

وهي من الطائرات الخفيفة ولا تستخدم إلا للمسافات القصيرة، وتحمل هذه الطائرات قرابة 19 راكب، وتعرف باسم طائرات الركاب

ويتم تسميتها أسماء مختلفة مثل تاكسيات جوية أو طائرات الخطوط المغذية، وتعتمد هذه التسمية على حجم الطائرة وكيفية قيادتها، ومن هذا النوع من الطائرات جيت ستريم 31، وامبراير إي إم بي 110،

و سيسنا كارافان، و بيلاتوس بي سي

أنواع الطائرات المدنية

تعتبر جميع الطائرات الغير عسكرية هي طائرات مدنية حيث أنها تشمل الطائرات الخاصة، بالإضافة إلى شركات الطيران التجارية، ومن أنواع الطائرات المدنية هي:

الطائرات الخاصة

وهي التي يتم استخدامها لمتعة الطيران وتكون أحادية السطح وتحتوي على محرك واحد بالإضافة إلى وجود معدات للهبوط ولكنها غير قابلة للسحب.

الطائرة من طراز بيتش كرافت بارون

والتي تستخدم للسفر الخاص والشركات.

طائرات رجال الأعمال

التي تستخدم لتوصيل الإيرادات لأصحابها، وتكون هذه الطائرات بمحرك واحد وصغيرة الحجم، تستخدم بشكل مباشر لتدريب الطيارين أو لتوصيل الطرود إلى الطائرات النفاثة التي تتكون من أربعة محركات

وهذا النوع من الطائرات المدنية تستخدم في الزراعة ومراقبة خطوط الأنابيب، بالإضافة إلى استخدامها في مكافحة الحرائق ونقل البضائع وغيرها من الاستخدامات.

طائرة رجال الأعمال جلف ستريم G450

وهي الطائرة التي تحمل ثمانية ركاب بمسافة 5000 ميل.

طائرة كونكورد

وهي التي تتميز بسرعتها وقد استخدمت في الأمور التجارية، وقد تم بناء هيكل هذه الطائرة من قبل شركة الطيران البريطانية وقد شاركها إيروسباسيال الفرنسية، وتعمل بواسطة أربعة محركات.

طائرات إيرباص

وهي الطائرات التي تصنع من قبل شركة أوروبية مسجلة في هولندا، وهذه الطائرات تنقل عدد كبير من الركاب، وأول طائرة من نوع

إيرباص كانت A300 وقد احتوت على محركين

وبعدها تم صنع طائرة أصغر منها وهي A310 ، A300 ، وهناك أيضًا طائرات إيرباص A318 و A319 و A350 و A220 و A321، ويتكون هذا النوع من محركين وممرين، والبعض منها يحتوي على أربع محركات وطابقين مع وجود ممرين

طائرة إيه إيه إس آي

وهي طائرة نقل تنفيذية تحتوي على محرك واحد.

طائرة إبراهيم

وهي طائرة مظلية تحتوي على مقعدين.

إيه سي إيه سي

وهي التي تحتوي على 100 مقعد.

اكر وسبورت

وهي طائرة استعراضات جوية، تحتوي على سطحين ومقعد أو مقعدين.

طائرة إيه دي آي

وتم صنعها من قبل شركة تصاميم الطائرات إيه دي آي.

إرماشي

وقد صنع منها عدة إصدارات وهما إيرماشي إيه إل 60 وتستخدم لعدة أمور، أما النوع الثاني هو إيرماشي إس أف 260 وتحتوي على مقعدين.

الطائرات الحربية

طائرة بوينغ أف إيه

وهي طائرة أميركية لها قدرة كبيرة في القتال، وقد تم تجهيزها لهذا الغرض، وقد تم استخدامها أثناء غزو العراق والحرب على أفغانستان.

طائرة سوخوي سو-35

وتنتمي للجيل الرابع ولكن تم تزويدها بتقنيات من الجيل المتقدم

الخامس مما ميزها عن الأنواع الأخرى من الطائرات المقاتلة.

طائرة إف-35 لايتينغ الأميركية

وهي التي تتميز بمرونتها وسرعتها الكبيرة، وتحتوي على أجهزة استشعار بالإضافة إلى احتوائها على الأسلحة الحديثة.

طائرة داسو رافال

وتتألف من محركين، ولها القدرة في السيطرة على المجال الجوي، وتحتوي على أنظمة استشعار وأحدث إلكترونيات الطيران.

F-X6/TAI TFX تركيا

وهي من المقاتلات التي تنتمي للجيل الخامس، ويتم تطويرها من خلال صناعات الفضاء التركية TAI.

ميغ-35 الروسية

وهي التي تحتوي على رادار جديد يعمل على مصفوفة المسح الإلكتروني، بالإضافة إلى عمله على أساس منظومة الرصد الكهرو بصري الجديد.

أهمية جنسية الطائرة

وذلك لمعرفة تبعيتها ولتحديد القانون الواجب التطبيق على التصرفات القانونية والجراءات التي تقع على متنها وقد ثار خلاف بخصوص معيار الجنسية لكن معاهدة شيكاغو حسمت الأمر باتخاذها معيار التسجيل وفق المادة (17)

منها التي تؤكد على إن تحمل الطائرات جنسية الدولة التي سجلت بسجلاتها وهو ما سارت عليه كذلك معاهدة باريس 1919

فلطائرة جنسية واحدة ولا يجوز إن تعدد لأن معاهدة شيكاغو أخذت بوحدة التسجيل والبعض ذهب لانتقاد معيار التسجيل لمنح الجنسية باعتباره معيار شكليا ويمكن التحايل عليه

ولكن يمكن الرد على هذا الرأي بأن المعاهدة قد تركت التسجيل للقوانين الداخلية للدول

وبالتالي تستطيع كل دولة إن تضع شروط الكفيلة لمنع وقوع مثل هذا التحايل ولا بد من التأكيد والتوضيح بأن وحدة التسجيل وبالتالي وحدة الجنسية لا تعنيان عدم جواز تغير التسجيل أو الملكية بل يجوز

ذلك وفق الشروط النظامية المتعلقة في هذا الأمر

القانون واجب التطبيق علي الجرائم الجوية

بالنسبة للقانون الواجب التطبيق على الجرائم التي ترتكب على متن الطائرة فيوجد عدت آراء منها:

- 1- الرأي الأول: يطبق قانون العلم (الجنسية) .
- 2- الرأي الثاني: قانون الإقليم .
- 3- الرأي الثالث: قانون الإقلاع .
- 4- الرأي الرابع: قانون دولة الهبوط .

الحقيقة فإن قانون العلم وقانون الإقليم يعتبران من الآراء والمعايير المنطقية .

شرح المسؤولية الجنائية لقائد الطائرة

نطاق تطبيق المسؤولية الجنائية للطيار المدني

تُعد المسؤولية أحد المبادئ الأساسية لأي نظام قانوني ، سواء على الصعيد الدولي أم الوطني، كما يتأثر مفهومها بتطور النظام القانوني للمجتمع وكذلك بالتطورات السياسية والاقتصادية والاجتماعية للعلاقات بين أشخاص القانون

لذا مر مفهوم **المسؤولية في القانون** الدولي بتطور على غرار ذلك التطور الذي حدث لمفهوم المسؤولية في القانون الداخلي ، فقد بدأ فقهاء القانون الدولي الأوائل ينادون بنظرية الخطأ؛ حيث كانوا يرون أن الخطأ الذي ينسب للدولة وبموجبه تتحمل مسؤولية الأعمال غير المشروعة الصادرة عن الأفراد يتلخص في

” أنها لم تتخذ الإجراءات اللازمة لمنع هذه الأعمال وبذلك تصبح شريكة لهم ، وأنها بعد وقوع هذه الأعمال لم تتخذ ضدهم الإجراءات العقابية ، فقد كان عليها إما معاقبتهم بمعرفتها أو القيام بتسليمهم ، فإذا لم تفعل ذلك فهي بصوره ما تكون قد أقرت عملهم “

وقد ظلت نظرية الخطأ التي أدخلها ميروسيوس في القانون الدولي سائدة في العلاقات الدولية حتى القرن التاسع عشر ، وذلك عندما بدأ الفقه الدولي يبحث عن أساس آخر للمسؤولية الدولية بعيداً عن المفاهيم الشخصية .

فقدت المدرسة الإيطالية بزعامة الفقيه "أنزيلوتى" مفهوماً جديداً للمسئولية يقوم على الاعتبارات الموضوعية ، فلم يشترط لقيام المسئولية ضرورة ارتكاب خطأ

وإنما يكفى أن تكون الدولة من الناحية الموضوعية السبب فى وقوع مخالفة للقانون الدولي، لكى تكون مسئولة، دون حاجة للبحث عن الإرادة لمعرفة إلى أى حد كانت الدولة تقصد إتيان الفعل

وهكذا يرتكز المفهوم القديم للمسئولية القانونية الدولية على أساس ضيق لهذه المسئولية ، فهى تقتصر فقط على أشخاص القانون الدولي العام الماثلة أساساً فى شخص دولي وحيد هو الدولة " L' ETAT "

كذلك تقتصر هذه المسئولية على ذلك النوع المدنى منها فقط " CIVILE " دون المسئولية الجنائية التى لا يتصور هذا الفقه أن تسأل الدولة عنها

وأخيراً تقف حدود هذه المسئولية عند اقتراف هذا الشخص الدولي الوحيد لأحد الأفعال التى يحظرها القانون الدولي العام دون أن تمتد لتلك التى لا يحظرها هذا القانون

ومع ظهور المنظمات الدولية فى القرن العشرين لم تعد الدول ذات السيادة هى الكيانات الوحيدة المتمتعة بالشخصية القانونية الدولية بل أصبحت هذه المنظمات الدولية تتمتع بهذه الشخصية

وهكذا لم يعد المفهوم التقليدي للمسئولية القانونية الدولية ، أى تلك التى تترتب على الدولة فى حالة إخلالها بأحد واجباتها القانونية الدولية

يتماشى مع القانون الدولي الحديث ونظرياته المعاصرة وأشخاص هذا القانون بصفة خاصة ، حيث بات الشخص الطبيعي " الفرد " هو محور الحركة العالمية ومرتكز الاهتمام الدولي لدى المشرع والفقه والمؤسسات الدولية

ومن هذا المنطلق أصبح المفهوم المعاصر لفكرة المسئولية الدولية يقوم على ثلاثة محاور أساسية تباير تماماً تلك التى قام عليها المفهوم التقليدي .

• **المحور الأول:** مفاده أن المسئولية الدولية تتحرك إزاء أى شخص دولي وفقاً للنظرية المعاصرة فى الشخصية الدولية، بمعنى

أنه يستوى فى ذلك الشخص الطبيعي "الفرد " مع الشخص المعنوى " الدولة والمنظمة الدولية "

- **المحور الثانى:** مفاده أن المسئولية الدولية قد تكون مدنية وقد تكون جنائية حسب طبيعة الفعل الخارق للقاعدة الدولية .
- **المحور الثالث:** مفاده أنه كما يسأل الشخص الدولي عن إتيانه فعلا يحظره القانون الدولي، فإنه يسأل كذلك عن بعض الأفعال التى لا يحظرها القانون الدولي إذا ما ترتب عليها ضرر للغير

مكتب عمار للمحاماة
للقاينق ٢٩ ش للنقراشى -
شولدر الخشب - برج المنار -
النور الخامس
٠١٢٨٥٧٤٣٠٤٧



مكتب عمار
Since 1997

**مسئولية قائد
الطائرة
المدنية
والجنائية**

1. وقف المحركات التي لم ينتهي عمرها الافتراضي بالرغم من الكشف والصيانة بالمواعيد المحددة .
 2. عاصفة لم تكن بالحسبان أو دوامة هوائية .
 3. الإضراب العام الغير متوقع من قبل الناقل .
- وأياً كان الأمر فالحالات يعود أمرها للقاضي يستعين فيها بأهل الخبرة في مجال الطيران.

هل يعتبر العيب الخفي بالطائرة الذي تسبب

بالحادث من قبيل القوة القاهرة ؟

لا العيب الخفي لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة.

ولذلك فالناقل مسئول عن الأضرار التي تلحق بالمسافر أو الشاحن ،
فالمادة 20 من وارسو كانت سابقا تعفي الناقل من مسؤوليته عن
الأمتهة أو البضاعة إذا كان السبب بالضرر خطأ ملاحى بنقل البضاعة .

لكن بعد ما عدلت الاتفاقية ببروتوكول لاهاي فالناقل يكون مسئولا
عن ذلك وغالبا لا يلجأ الناقل لدفع مسؤوليته على أساس الخطأ
الملاحى وإلا اعتبر ذلك دليلا على أن الناقل لم يتخذ كافة التدابير
اللازمة لمنع الإضرار بالركاب .

المسئولية الجنائية للناقل الملاحى وقائد الطائرة

طاقم الملاحة الجوية

يوجد الكثير من الأشخاص يسهمون باستغلال الطائرة فى الملاحة الجوية
سواء على الأرض أو على متن الطائرة بالجو (طاقم الملاحة) ، هؤلاء
الأشخاص تتطلب مهنتهم قواعد وطبيعة خاصة .

طاقم الطائرة يتألف من :

1. الطيارون الذين يتولون قيادة الطائرة ويرأسهم قائد الطائرة

2. الميكانيكيون الجويون (لسلامة الآلات ومحركات الطائرة) .

3. مهندسين الالاسلكى الراديو والتصوير .

4. الموظفون ممن يساعدون بالأعمال اللازمة لسلامة وراحة الركاب

بالتأكيد فإن لكل فئة من هذه الفئات شروط نظامية لابد من التحقق
بها مثل: شهادة الأهلية إجازة الطيران.

وهذه الفئات ترتبط عادة بمؤسسات الطيران بقعود عمل فردية مع وجود
بعض من القواعد الخاصة بمهنة الطيران و مخاطرها ، لذلك لا توجد
حرية مطلقة للأطراف بل وضعت التشريعات أحكام يتعين الالتزام بها .

أولا/ المركز القانوني لقائد الطائرة

قائد الطائرة هو رأس الطاقم والمسئول الأول عن الطائرة وإتباع قواعد الطيران وقواعد الضبط الخاصة بالملاحة الجوية ولأن وظيفة قائد الطائرة خطيرة

فقد وضعت شروط خاصة منها الحصول على شهادة الأهلية للطيران أو الإجازة وشهادة الأهلية للطيران وفق معاهدة شيكاغو يمكن إن تصدر من

1. دولة تسجيل الطائرة .
2. دولة أخرى ثم تعتمد عليها دولة التسجيل .

معاهدة شيكاغو أجازت للدول المتعاقدة بعدم الاعتراف بالإجازات والشهادات التي تعطي لرعاياها من دولة أجنبية بشروط ميسرة .

**كذلك فإن نظام الطيران المدني السعودي 1426 ينص وفق المادة الأولى
فقرة (46) على تعريف الإجازة بأنها :**

(شهادة أو رخصة تعتمد عليها الهيئة العامة للطيران المدني للعاملين بالطيران المدني مثل أطقم الطائرة والصيانة والمراقبين الجويين وغيرهم ممن تتطلب طبيعة عملهم حيازة شهادات أو رخص وفقا لمستويات مقررة دوليا) .

كما هو معلوم يوجد تنوع بالطائرات و الجنسيات بالمجال الجوي لذلك فلا بد من الاعتراف بشهادات و إجازات الصلاحية من الدول وإلا فلا يكون لهذه الشهادات أي قيمة وبهذا الاتجاه تؤكد معاهدة شيكاغو 1944 على شروط الاعتراف بهذه الشهادات بحيث :

(تكون الشروط التي منحت بها أو اعتمدت بمقتضاها الشهادات أو الإجازات معادلة أو أعلى من شروط الحد الأدنى التي تقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه المعاهدة).

فهو يمتاز بأنه مركز دقيق وخطير بذات الوقت نظرا للمخاطر الكثيرة (الجمعة) المتعلقة بمهنة الطيران و الطائرة وما يتصل بذلك من قواعد ل السلامة (بالنسبة للركاب ، المشحونات ... الخ)

والحقيقة إن المركز القانوني لقائد الطائرة كان ما بين شد وجذب (أي تنازع) حتى جاءت اتفاقية طوكيو 1963 ووضحت سلطات قائد الطائرة ب :

1. الحفاظ على سلامة الطائرة والأشخاص والأموال .
2. الحفاظ على النظام والتعليمات على متن الطائرة .

وهذه النصوص لم تكن تنظيماً متكاملاً بل تحدثت الاتفاقية عن وظائف قائد الطائرة و مسؤوليتها عن الحوادث الجوية :

أ- وظائف قائد الطائرة :

أولاً/ الوظيفة الفنية :

أي أنه مسئول عن حالة الطائرة وعن باقي الطاقم والإعداد للرحلة وتنفيذها

- أمثلة على الوظائف الفنية لقائد الطائرة :

- 1- قائد الطائرة مسئول عن تنفيذ الرحلة الجوية وفق القواعد الموضوعية من السلطات المختصة و مستغل الطائرة .
- 2- اختيار مسار الطائرة .
- 3- تحديد مدى ارتفاع الطائرة .
- 4- توزيع المشحونات بالأماكن المخصصة للطائرة .
- 5- تأجيل أو تغيير أو وقف الرحلة .
- 6- المساهمة بإعداد الطائرة للتخليق وتفقد أجهزتها و تجربتها وتوقيع خطة الطيران.
- 7- عدم مخالفة قواعد الطيران إلا للضرورة وإلا كان مسئولا عن ذلك .
- 8- احترام تعليمات الجهات المختصة بحركة المرور الجوي (أبراج المراقبة الرادار، الخ).

ثانياً/ الوظيفة الإدارية :

- 1- مساعدة الجهات المختصة بالكشف عن أسباب الحوادث .
- 2- تقديم التقرير المتعلق باحترام الطائرة لقواعد الأمن والنظام ، واحترام الأنظمة المتعلقة داخل الطائرة ، مثل الجلوس بسكينة والامتناع عن التدخين .
- 3- إبعاد كل ملاح أو راكب يشكل خطورة على الطائرة .
- 4- إنزال أو قذف أي بضاعة خطيرة على الطائرة أو لتخفيف حمولة الطائرة منعا لتعرضها لكارثة .
- 5- لا يملك قائد الطائرة سلطات تأديبية بل فقط عزل من عينه بخدمات معينة .

هل يملك قائد الطائرة سلطات تأديبية ؟

لا يملك قائد الطائرة سلطات تأديبية ويملك فقط عزل من عينهم بخدمات معينة .

6- اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ الأمن والسلامة .

7- القيام بعمليات الإنقاذ بحالة تمكنه من ذلك .

أساس سلطات قائد الطائرة على الركاب

الرأي الأول/ هو اتفاق ضمني بينهم (الركاب-شركة الطيران).

الرأي الثاني/ لـ اعتبارات عملية تقتضيها ظروف الرحلة ومن لزوم (مستلزمات) القيادة لاسيما كما قلنا بالسابق هو المسئول الأول عنها وعن من فيها من ركاب .

فلذلك فلا بد من خضوعهم لسلطاته فهو يمارس هذه السلطات للمصلحة العامة و لمصلحة الركاب و لمصلحة الناقل (ثلاثة مصالح).

أساس سلطات قائد الطائرة على الطاقم

هي التفويض الصادر من الشركة لقائد الطائرة أثناء الرحلة حتى يتم تنفيذها على الوجه المطلوب .

ثالثا/ الوظيفة التجارية :

1. عليه المحافظة على الركاب والبضائع .

2. تسليم المشحونات للمرسل إليهم مقابل أجرة النقل إن لم تكن

دفعت عند الشحن ، لذلك فقائد الطائرة يكون أميناً على

الطائرة ومسئولاً على المشحونات .

الوظيفة التجارية لقائد الطائرة تقلصت لـ انتشار فروع للشركات الطيران بـ أماكن المحطات (المطارات).

ب- مسئولية قائد الطائرة على الحوادث الجوية :

تعدد أسباب الحوادث الجوية فمنها ما يتصل في عطل بالطائرة أو خطأ من الطيار في قراره أثناء تأديته لعمله مما يؤدي الى عطل أو خراب بالطائرة

ويترتب عليه كارثة جوية وعند وقوع حادث الطيران فـ المسئولية

تتجه أولا لمستغل الطائرة على أساس مسئولية المتبوع عن أعمال تابعيه كذلك من لحقه ضرر يتجه لـ مستغل الطائرة باعتباره أكثر قدره على سداد هذه التعويضات الباهظة .

أساس مسئولية قائد الطائرة قانونا

فهي تكون غالبا بصفة شخصية لأنه يتولى قيادة الطائرة بعيدا عن رقابة المستغل بالإضافة الى كونه صاحب القرار الذي يواجه به الأزمة التي تتعرض لها الطائرة وهذا القرار يكون بناء على خبراته ودراساته بمجال الطيران

لذلك فالقضاء يقر مسئولية قائد الطائرة المباشرة لا سيما أن الإحصائيات توضح أن أغلب حوادث الطيران تكون بخطأ قائد الطائرة

نخلص مما سبق أنه في حالة حادث الطيران فمالك الطائرة يسأل عن أخطاء قائد الطائرة (أساسها مسئولية المتبوع عن أعمال تابعيه)

و للشخص المضور الرجوع على مستغل الطائرة بناء على **المسئولية العقدية** أو التقصيرية كذلك من الجائز أن يرجع المضور أيضا على قائد الطائرة مباشرة نتيجة خطأه الشخصي ولكن على المضور إثبات الخطأ و الضرر وعلاقة السببية بينهما .

هل يجوز لقائد الطائرة أن يدفع يتجنب مسئوليته؟

ج- نعم لكن بشروط وهي :

1. أن يثبت أنه بذل العناية المطلوبة .
2. أنه اتبع قواعد الطيران .

وفي المقابل في حالة تقصيره أو إهماله ف تثار بشرط أن يثبت المضور حالة **التقصير** أو الإهمال (أي يثبت الخطأ ، الضرر ، العلاقة السببية) .

- لابد من التأكيد على أنه لا يجوز محاسبة قائد الطائرة و مقارنته بسائق السيارة مثلا ، لأنه يكون بالجو والخطورة تكون كبيرة جدا بالنسبة للطائرة والركاب .

ومن جهة أخرى ف قائد الطائرة لا يستهدف الحادث بخطئه بل يكون

هناك قرار خاطئ منه لظروف و عوامل كثيرة قد تفوق طاقته كإنسان ، لكن هذا لا يعني التساهل مع قائد الطائرة.

و يجب أن نقدر الأمور بصورة صحيحة ف لا بد أن نفرق بين خطأ قائد الطائرة (يجب مسألته) وبين غلط بالتقدير (قد لا يسأل عنه) .

أمثلة لـ أخطاء قائد الطائرة :

1. مخالفة خطة الطيران دون إذن من السلطات الأرضية المختصة .
2. إغفال إعطاء البيانات المقررة للركاب .
3. عدم التأكيد من أحكام إغلاق الأبواب .
4. عدم التنبيه بالصوت و الإشارات الضوئية بربط الأحزمة في المطبات الهوائية .
5. الهبوط رأساً دون دوران .
6. الهبوط رغم التحذير بعدم كفاية الرؤية الرأسية أو الأفقية على أرض المطار .
7. الهبوط ليلاً دون تشغيل الكشافات الأمامية .
8. الاعتماد على الإبصار بدل من الأجهزة رغم تلبد الجو بالغيوم .
9. عبور منطقة بـ جو شيء مما تسبب بـ اهتزازات شديدة .
10. التحليق على ارتفاع منخفض وتهدئة السرعة باستمرار حتى فقدت الطائرة توازنها ثم هوت على الأرض .

أمثلة لغلط قائد الطائرة بالتقدير:

1. اختيار أرض مسطحة للهبوط الاضطراري بذل من الهبوط في بستان فإن فشل بالهبوط الأول فهذا غلط بالتقدير
 2. قرار قائد الطائرة بعودته بعد مفاجأته بـ ضباب كثيف ف اصطدم بأسلاك كهربائية مرتفعة مما أدى لـ ارتطامها بالأرض .
 3. أثناء هبوط الطائرة وقد اقتربت من ممر الهبوط ف تفاجأ بـ رياح شديدة تدفع الطائرة للأمام وقد أوشك الممر على النهاية ولم تلمسه عجلات الطائرة
- فقائد الطائرة إما أن يصعد من جديد ويحاول الهبوط بسلام أو أن يحاول الهبوط فوراً قبل انتهاء الممر وهنا إن ارتطم بشجرة موجودة في نهاية الممر لا تصل لها الطائرات عادة في الهبوط العادي .

فهذا كله غلط بالتقدير ولا مسئولية بشأنه .

هل يجوز تخفيف مسؤولية الطيارين؟

نعم يجوز :

1. وفق للاتفاقيات الدولية: وهو ما استقر له الرأي مع صدور بروتوكول لاهاي 1975 ف للطيارين تحديد مسؤوليتهم إن وقع الحادث وهم يعملون بحدود وظائفهم ، وقد تأكد هذا الحق في البروتوكولات اللاحقة و المعدة لمعاهدة وارسو 1929 .
2. التأمين ضد مسؤولية الطيارين: فالكثير منهم يشترط ب عقود عملهم مع شركات الطيران إبرام عقود تأمين ضد مخاطر هذه المسؤولية .

معاهدة وارسو

كما قلنا سابقاً فموضوع توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي أهدافها تنظيم مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تحدث للركاب والأمتعة والبضائع والمسئولية عن التأخير ، ومعظم الدول صادقت عليها .

شروط تطبيق معاهدة وارسو :

1. وجود عقد النقل لذلك لا تنطبق بحالة الراكب المتسلل لطائرة وبعض الفقه يرى أن يعطيه وضع أفضل من عدم انطباق وارسو.
2. انطباقها على عقود النقل دون عقود استئجار الطائرة وبعض الفقه يميز بين:

- أ- إيجار طائرة عارية عدم انطباق معاهدة وارسو.
- ب- إيجارها مع الطاقم والإدارة للمستأجر(لمدة محددة أو رحلة محددة).
- ج- إيجارها مع الطاقم والإدارة للمؤجر.(الحالتان الأخيرتان تخضع ل وارسو).

مسئولية الناقل الجوي فى القانون

سابقا لم يكن هناك قواعد تنظيم مسؤولية الناقل الجوي لذلك فالبعض يرى تطبيق قواعد المسؤولية المتعلقة بالناقل البري والبعض الآخر يرى تطبيق قواعد المسؤولية البحري للتشابه وفق نظرهم بين الملاحة الجوية والبحرية .

وهذه الآراء غير صحيحة ولا تتفق مع طبيعة الطائرة والنقل الجوي

وكما قلنا فللطائرة طابع خاص وتختلف عن غيرها لذلك فلا بد من قواعد للمسئولية مما يحقق مصلحة الراكب أو الناقل على السواء.

ما أهم المبادئ الأساسية لمسئولية الناقل وفق اتفاقية وارسو؟

1. الناقل الجوي هو مستغل الطائرة مالكا أو مستأجر لها .
2. مسئولية الناقل الجوي عقدية وفق هذه الاتفاقية مع قلب عبء الإثبات وتقوم المسئولية على الخطأ أي أن الخطأ مفترض من ناحية الناقل بحالة حصول الضرر وذلك نظرا لمخاطر الطائرة وصعوبة إثبات خطأ الناقل بالنسبة للراكب أو المرسل.

أنواع الأضرار التي تصيب المسافر

التزام الناقل وفق اتفاقية وارسو لسلامة المسافر هي بذل عناية لا تحقيق نتيجة فالناقل يسأل على أساس الخطأ لكن المعاهدة تمنح الناقل دفع مسئوليته بإثبات اتخاذه كافة الاحتياطات الواجبة والضرر الذي يلحق المسافر إما الوفاة أو الإصابة بجروح أو أذى آخر بالبدن.

ما الحكم في حالة الأذى النفسي او العقلي؟

لا يوجد نص صريح على ذلك في الاتفاقية ولكن الراجح حصول المضرور على تعويض لكن الناقل لا يسأل عن ما يحدث للراكب عن توقعك ناتج عن الجو بحالة الطيران.

معاهدة وارسو تؤكد على أن الناقل يكون مسئول عن سلامة الراكب من صعوده على الطائرة حتى نزوله منها.

* عيوب هذا الرأي:

أن المسافة للمطار حتى سلم الطائرة قد تبعد وقد تعرض المسافر فيها للخطر او للضرر لذلك فقد ذهب البعض على انه يجب ان تذهب المسئولية منذ ان تضع قدما الراكب في المطار لكن القضاء الفرنسي

والرأي الراجح يقول انه:

يبدأ من لحظة اصطحاب المسافرين من باب المطار حتى الوصول للطائرة و إما بالنسبة للنزول لحين دخول المسافر صالة الوصول بالمطار هذه

القواعد تطبق بحالة وجود عقد نقل اما من تربطهم : بالناقل عقود عمل فيخضعون لقواعد المسؤولية بالقانون الدولي.

1- فيما يتعلق بالأضرار التي تصيب البضاعة:

- البضاعة هي الأمتعة المسجلة التي يسلمها الراكب للناقل ليتولى نقلها معه على ذات الطائرة.
- البضاعة المشحونة وهنا لا تعتبر أمتعه اليد التي يحملها المسافر معه من قبيل البضاعة.

المادة 18 من اتفاقية وارسو تذهب الى ان :

الناقل مسئول عن البضاعة طالما هي في حراسته سواء كان خارج المطار في القيام والوصول ومسئولية الناقل هنا مختلفة عن مسؤوليته عن الركاب

لان البضائع تكون تحت حراسته وفي مخازن قبل او بعد عملية النقل وتحت رقابته او رقابة تابعيه لذلك فان من المنطق انعقاد مسؤوليته عنها).

أخيرا فالنقل البحري او البري المكمل للنقل الجوي لا يخضع لاتفاقية وارسو بل تخضع لقواعد القانون العام.

2- بالنسبة للأضرار التي تقع بسبب التحليق: مجرد مرور الطائرة بالجو

الاتفاقية تستبعد هذا من نطاقها وذلك بشرط أن يتم التحليق وفق قواعد الضبط الهوائية .

وهذا الحكم معيب ولا سند له لا يجوز التفرقة بين ما يقع من الطائرة ذاتها أو من يتضرر بسبب طيرانها بشرط أن لا يتوسط سبب آخر ينجم عنه الضرر .

مثاله: أضرار تلحق بجسر بسبب تحليق طائرة فوقه , إذا كان الجسر قديم لا يوجد مسؤولية أما إذا كان الإنهيار بسبب الاهتزازات تنعقد المسؤولية.

3- اتفاقية روما تشترط أن تكون الطائرة التي تسببت بالضرر مسجلة بدولة أجنبية موقعة على اتفاقية روما

مما ينتج من ذلك

- أ- انطباق المعاهدة على الدول الموقعة عليها .
 - ب- أن يقع الضرر في غير إقليم الدولة المسجلة فيها الطائرة .
- 4- أن يقع الضرر من الطائرة وهي بحالة طيران وبالتالي لا تنطبق الاتفاقية قبل التحليق أو بعد الهبوط .
- 5- أن يقع الضرر على السطح .
- المقصود بالسطح: الأرض والمياه ولا يهم أن يقع الضرر على الأشخاص أو حيوانات أو نباتات أو منشآت أو سيارات أو طائرات أو سفن ... الخ .

ما الحكم إذا كان الضرر قد نجم عن طائرة وهي تحلق بأعالي البحار؟

نفرق بين :

- أ- إذا كانت سفينة تحمل ذات جنسية الطائرة لا تنطبق اتفاقية روما .
 - ب- إذا كانت السفينة تحمل جنسية مختلفة عن جنسية الطائرة عندها نطبق اتفاقية روما
- 6- اصطدام طائرة بأخرى لا تطبق اتفاقية روما .
- 7- أن يكون الضرر مباشر بمعنى أن يترتب مباشرة عن فعل الطائرة أو شيء يسقط من الطائرة وإذا كان الضرر غير مباشر فلا تنطبق عليها اتفاقية روما .
- والضرر يكون غير مباشر في كثير من الحالات ، مثل: تسبب سقوط الطائرة فزع حيوان فهاج اثر ذلك وقتل شخص عجز .

تعويض الراكب عن أضرار التأخير:

تعتبر السرعة عنصر هام بالسفر و **الشحن** عن طريق الطائرة ، فحصول التأخير قد يلحق الضرر بالمسافر أو الشاحن ، لذلك فالناقل يكون مسئولاً وفق اتفاقية وارسو المادة 19 التي تؤكد على أن (الناقل يلتزم بتنفيذ عقد النقل بالموعد المتفق عليه) .

وعند إخلاله بهذا الالتزام وترتب عليه ضرر للمسافر أو بالشاحن يلتزم الناقل بالتعويض ، مالم يثبت أنه اتخذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع التأخير ، أو كان التأخير لسبب خارج عنه كإضراب عمال المطار ... الخ.

والتأخير قد يكون على الركاب والشحن والتفريغ ، ولكن ما يهمنا هو وجود تأخير عن المدة المتفق عليها أو الميعاد المعقول ، وأن يتسبب هذا التأخير بالضرر .

وكما قلنا لا يدفع الناقل مسؤوليته إلا إذا أثبت أنه اتخذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع حدوث الضرر.

وعبء إثبات التأخير والضرر يقع على الراكب أو الشاحن .

وقواعد الاياتا تقضي بوجود بذل الناقل قصارى جهده لنقل المسافر والأمتعة بالسرعة المعقولة.

كيفية اعفاء الناقل الجوي من المسؤولية

للناقل دفع مسؤوليته إن أثبت أنه وتابعيه :

1. اتخذوا كافة الاحتياطات اللازمة لمنع الضرر .
2. سبب الحادث راجع لقوة قاهرة .
3. خطأ المضرور .
4. عيب البضاعة الذاتي .

بالنسبة للاحتياطات اللازمة فهي تختلف باختلاف الوقت والتقدم التكنولوجي المتعلق بالطائرات ، لذلك فهو معيار غير محدد والمسألة تخضع لتقدير القاضي وأهل الخبرة .

والمقصود بالقوة القاهرة (كل حادث فجائي لم يكن بحسبان الناقل ولا يتمكن من دفعه ، أما إذا كان الحادث ممكن دفعه أو توقعه فلا يعتبر قوة قاهرة) .

لذلك لا يعتبر من قبيل الحوادث الفجائية :

1. توقف المحرك حتى لو كل محركات الطائرة التي لم تستبدل في الموعد المحدد .
2. الحادث بسبب الاصطدام بالمنشآت بالمطار أو بسرب الطيور .
3. الحادث بسبب المطبات الهوائية في منطقة معروف فيها ذلك .

4. العواصف الخطرة التي تشير أجهزة الأرصادة باحتمال وقوعها .
5. الإضراب المتوقع .
6. وفاة قائد الطائرة مادام في الطائرة قائد ثاني .
7. ضرورة إلقاء البضاعة أثناء الطيران لإنقاذ الطائرة .

ويعتبر قوة القاهرة:

1. وقف المحركات التي لم ينتهي عمرها الافتراضي بالرغم من الكشف والصيانة بالمواعيد المحددة .
 2. عاصفة لم تكن بالحسبان أو دوامة هوائية .
 3. الإضراب العام الغير متوقع من قبل الناقل .
- وأياً كان الأمر فالحالات يعود أمرها للقاضي يستعين فيها بأهل الخبرة في مجال الطيران.

هل يعتبر العيب الخفي بالطائرة الذي تسبب بالحادث من قبيل القوة القاهرة ؟

لا العيب الخفي لا يعتبر من قبيل القوة القاهرة ولذلك فالناقل مسئول عن الأضرار التي تلحق بالمسافر أو الشاحن .

فالمادة 20 من وارسو كانت سابقا تعفي الناقل من مسؤوليته عن الأمتعة أو البضاعة إذا كان السبب بالضرر خطأ ملاحى بنقل البضاعة .

ولكن بعد ما عدلت الاتفاقية ببروتوكول لاهاي فالناقل يكون مسئولاً عن ذلك , وغالباً لا يلجأ الناقل لدفع مسؤوليته على أساس الخطأ الملاحى وإلا اعتبر ذلك دليلاً على أن الناقل لم يتخذ كافة التدابير اللازمة لمنع الإضرار بالركاب .

حكم محكمة النقض بإلزام شركة طيران بالتعويض عن التأخير في النقل الجوي

بيانات الحكم

- رقم الطعن: 23243 لسنة 89 قضائية
- تاريخ الجلسة: 23 يناير 2022
- برئاسة: السيد القاضي عبد الجواد موسى - نائب رئيس المحكمة
- وعضوية السادة القضاة: خالد سليمان، عبد الراضي عبد

الرحيم، أحمد رفعت (نواب رئيس المحكمة)، وحسام المصيلحي
▪ قيمة التعويض المحكوم به: 373,662 جنيهًا مصريًا (ثلاثمائة
وثلاثة وسبعين ألفًا وستمائة واثنين وستين جنيهًا)

المبدأ القانوني

تنص الفقرتان الأولى والثانية من المادة 22 من اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي (مونتريال) على أنه في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب كما هو مبين في المادة 19، تكون مسئولية الناقل محدودة بمبلغ 4,150 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.

وعند نقل الأمتعة، تكون مسئولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها محدودة بمبلغ 1,000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.

تنص الفقرة الأولى من المادة 23 على أن المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي.

ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية، عند التقاضي، وفقًا لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم.

تحسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة، وفقًا لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم.

يدل ذلك على أن الدعوى التي يرفعها الراكب على الناقل عن مسئولية الأخير عن تأخره في نقله وأمتعته هي دعوى تعويض يقدر مقداره وقيمه وفق الأسس والضوابط التي وضعتها الاتفاقية، وبما لا يجاوز الحد الأقصى المنصوص عليه بها.

المبادئ القانونية المقررة

(1، 2) قانون تطبيق القانون

▪ (1) تطبيق القانون على وجهه الصحيح. التزام القاضي باستظهار الحكم القانوني الصحيح المنطبق على الواقعة

المطروحة عليه. خضوعه لرقابة محكمة النقص.

- (2) محكمة النقص. عدم اقتصار مهمتها على وصف الحكم المطعون فيه بالخطأ في تطبيق القانون. التزامها ببيان التطبيق القانوني الصحيح. علة ذلك.

(3، 4) نقل جوي: اتفاقية مونتريال - مسؤولية الناقل الجوي

- (3) أحكام اتفاقية مونتريال. سريانها فقط على النقل الجوي الدولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع. قيام النقل بالمجان بواسطة إحدى طائرات مؤسسات النقل الجوي. مقتضاه. خضوعه لقواعد الاتفاقية. علة ذلك. الفقرة الأولى م1 اتفاقية مونتريال.
- (4) الضرر الناشئ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو. مسؤولية الناقل. انتفاء مسؤوليته. شرطاه. اتخاذه وتابعيه ووكلاؤه التدابير اللازمة لتفادي ذلك الضرر أو استحالة اتخاذ هذه التدابير. م19 اتفاقية مونتريال.

(5) نقل جوي: مسؤولية الناقل الجوي - أساس تقدير التعويض

- مسؤولية الناقل الجوي في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب محدودة بمبلغ 4,150 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب، وفي حالة تلف الأمتعة أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها محدودة بمبلغ 1,000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.
- حساب وحدات حقوق السحب الخاصة لدولة عضو في صندوق النقد الدولي يتم وفقاً لتعريف صندوق النقد الدولي لتلك الوحدات وتحويلها إلى العملات الوطنية وفقاً لطريقة التقويم التي يُطبقها الصندوق يوم صدور الحكم. المادتان 22/1، 2، 23/1 اتفاقية مونتريال.

(6) قضاة: استناد القاضي في الحكم إلى العلم العام

- إصدار القاضي الحكم استناداً إلى علمه الخاص غير جائز. جواز استناده إلى علمه العام.
- الاعتداد بالبيانات والأرقام المنشورة على شبكة الإنترنت بالمواقع الرسمية للاتفاقيات الدولية الموقعة في إطار منظمة الأمم المتحدة.
- بما في ذلك المنظمات أو الوكالات المتخصصة المرتبطة بمنظومة الأمم المتحدة كصندوق النقد الدولي والمعتمدة على تدقيق

المعلومات وتحديثها على نحو دائم. من قبيل العلم العام الذي لا يحتاج إلى دليل على قيامه.

(7) معاهدات: اتفاق المؤتمر النقدي والمالي للأمم المتحدة (بريتون وودز)

- جمهورية مصر العربية عضو بصندوق النقد الدولي. ق 122 لسنة 1945 بالموافقة على اتفاقية بريتون وودز.
- متاح للكافة الاطلاع على الموقع الرسمي الإلكتروني لصندوق النقد الدولي بالشبكة العالمية للإنترنت لمعرفة قيمة العملة الوطنية لأي دولة طرف في اتفاقية مونتريال وعضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة وفقاً لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي.

(8، 9) نقل جوي: مسئولية الناقل الجوي - أساس تقدير التعويض

- (8) قضاء الحكم المطعون فيه بأحقية المطعون ضدها في التعويض. مؤداه. استحقاقها لتعويض مقداره 4,150 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب وفقاً لاتفاقية مونتريال. مخالفة الحكم المطعون فيه هذا النظر وقضائه طبقاً لأحكام القانون المدني وقانون التجارة. خطأ ومخالفة للقانون.
- (9) إقامة المطعون ضدها دعواها بطلب التعويض لتأخر الشركة الطاعنة في نقلها وأسرتها وأمتعتهم. ثبوت تحقق الضرر الموجب للتعويض وعدم إثبات الشركة الطاعنة اتخاذ التدابير أو استحالة اتخاذها لتفادي ذلك الخطأ. مؤداه. استحقاقها للتعويض وفقاً لاتفاقية مونتريال. مثال.

تفصيل المبادئ القانونية

- 1- المقرر - في قضاء محكمة النقض - أنه يتعين على قاضي الموضوع استظهار حكم القانون الصحيح المنطبق على الواقعة المطروحة عليه وهو في ذلك يخضع لرقابة محكمة النقض.
- 2- إن واجب محكمة النقض لا يقتصر على مجرد وصف الحكم المطعون فيه بالخطأ في تطبيق القانون وإنما عليها أن تبين في حكمها التطبيق القانوني الصحيح لأن تطبيق القانون على وجهه الصحيح لا يحتاج إلى طلب الخصوم بل هو واجب القاضي.
- 3- إذ كانت اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي مونتريال

لسنة 1999 - التي أصبحت تشريعاً داخلياً³ - بعد الموافقة عليها بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم 276 لسنة 2004 الصادر بتاريخ 28/8/2004 والمنشور بتاريخ 23/4/2005 في الجريدة الرسمية والتي دخلت حيز النفاذ بتاريخ 25/4/2005

قد نصت في الفقرة الأولى من المادة الأولى منها على أنه تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل وتسري أيضاً على النقل المجاني بطائرة الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي.

4- تنص المادة 19 - من اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي مونتريال - أنه يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير؛ إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير.

5- تنص الفقرتان الأولى والثانية من المادة 22 - من اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي مونتريال - أنه في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب كما هو مبين في المادة (19) تكون مسئولية الناقل محدودة بمبلغ 4,150 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.

وعند نقل الأمتعة تكون مسئولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها محدودة بمبلغ 1,000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.

وفي الفقرة الأولى من المادة 23 أن المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي.

ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية، عند التقاضي، وفقاً لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة، وفقاً لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم.

وتحسب قيمة العملة الوطنية بوحدة حقوق السحب الخاصة لدولة طرف ليست عضوًا في صندوق النقد الدولي ووفقًا للطريقة التي تحددها هذه الدولة

يدل على أن الدعوى التي يرفعها الراكب على الناقل عن مسئولية الأخير عن تأخره في نقله وأمتعته هي دعوى تعويض يقدر مقداره وقيمه وفق الأسس والضوابط التي وضعتها الاتفاقية، وبما لا يجاوز الحد الأقصى المنصوص عليه بها.

6- المقرر أنه ولئن كان لا يجوز للقاضي أن يحكم بعلمه الخاص إلا أنه غير ممنوع من الحكم بالعلم العام؛ هذا ويعد من قبيل العلم العام الذي لا يحتاج إلى دليل على قيامه جريان العادة على الاعتداد بالبيانات والأرقام المنشورة على شبكة الإنترنت بالمواقع الرسمية للاتفاقيات الدولية الموقعة في إطار منظمة الأمم المتحدة

بما في ذلك المنظمات أو الوكالات المتخصصة المرتبطة بمنظومة الأمم المتحدة كصندوق النقد الدولي باعتبارها مواقع متخصصة في الاتفاقيات المعنية بها، وتعتمد على تدقيق المعلومات وتحديثها على نحو دائم.

7- إذ كانت جمهورية مصر العربية عضوًا بصندوق النقد الدولي بموجب القانون رقم 122 لسنة 1945 بشأن الموافقة على الاتفاق الموقع في 22 يوليو لسنة 1944 والخاص بالمؤتمر النقدي والمالي للأمم المتحدة المنعقدة في بريتون وودز

وكان من المتاح للكافة - من خلال الموقع الرسمي الإلكتروني لصندوق النقد الدولي بالشبكة العالمية للإنترنت - الاطلاع على قيمة العملة الوطنية لأي دولة طرف في اتفاقية مونتريال وعضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدة حقوق السحب الخاصة Special Drawing Rights (SDR)) ووفقًا لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي.

8- إذ كان الحكم المطعون فيه قد خلص في قضاؤه إلى ثبوت الضرر وأحقية المطعون ضدها في التعويض عن التأخير في نقلها ومرافقيها وأمتعته فإن التعويض المستحق محدود بـ 4,150 وحدة حقوق سحب عن كل راكب و1,000 وحدة حقوق سحب عن أمتعته ويتم تحويلها للعملات الوطنية مقومة بوحدة حقوق السحب يوم صدور الحكم.

وإذ خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر، وانتهى إلى أحقية المطعون ضدها في التعويض المادي والأدبي ووفقًا لأحكام القانون المدني

وقانون التجارة على النحو الذي قدره، فإنه يكون قد خالف القانون وأخطأ في تطبيقه.

9- إذ كانت المطعون ضدها قد أقامت دعواها بطلب التعويض الذي تقدره المحكمة لتأخر الشركة الطاعنة في نقلها هي وأسررتها المكونة من فردين وأمتعتهم إلى المكان المتفق عليه، وثبتت تحقق ذلك الضرر الموجب للتعويض، ولم تثبت الشركة الطاعنة اتخاذها كافة التدابير المتفق عليها لتفادي ذلك الخطأ.

وأنه استحال عليها اتخاذ مثل هذه التدابير وفقاً لاتفاقية مونتريال بشأن توحيد قواعد النقل الجوي ويتعين تقدير التعويض بمبلغ يقدر بـ:

$4,150 + 1,000$ وحدة حقوق سحب $\times 3 \times 1.23583$ يورو (سعر الوحدة مقدر باليورو بتاريخ 31/3/2019) $\times 19.57$ (سعر اليورو بالجنيه المصري في ذات التاريخ) = 373,662 جنيهًا مصريًا (ثلاثمائة وثلاثة وسبعين ألفًا وستمائة واثنين وستين جنيهًا) مقدار التعويض بالجنيه المصري وهو ما تُلزم به المحكمة الشركة الطاعنة لأدائه للمطعون ضدها.

نص الحكم

المحكمة

بعد الاطلاع على الأوراق وسماع التقرير الذي تلاه السيد القاضي المقرر، والمرافعة، وبعد المداولة وحيث إن الطعن استوفى أوضاعه الشكلية.

وقائع الدعوى

وحيث إن الوقائع - على ما يبين من الحكم المطعون فيه وسائر الأوراق - تتحصل في :

أن المطعون ضدها أقامت الدعوى رقم ... لسنة 2014 شمال القاهرة الابتدائية على الطاعن بصفته بطلب الحكم بإلزامه بأن يؤدي لها مبلغ مليونين وثلاثين ألف دولار.

وقالت بيانًا لذلك إنها بتاريخ 18/1/2003 سافرت هي وأسررتها إلى الولايات المتحدة الأمريكية (مدينة لاس فيجاس) على متن إحدى طائرات الشركة الطاعنة، وبعد الوصول إلى مطار لندن للتوجه إلى وجهتها

المبينة تبين إلغاء الرحلة وتأخيرها لمدة أربعة أيام كما تأخر وصول حقائبها مما حاق بها أضراراً مادية وأدبية يقدر عنها التعويض بالمبلغ المطالب به فأقامت دعاوها.

أحالت المحكمة الدعوى للتحقيق ثم قضت بجلسة 31/3/2019 برفضها. استأنفت المطعون ضدها هذا الحكم بالاستئناف رقم ... لسنة 23 ق أمام محكمة استئناف القاهرة وبتاريخ 11/9/2019 حكمت المحكمة بإلغاء الحكم المستأنف، وألزمت الطاعن بصفته بأن يؤدي للمطعون ضدها المبلغ المقضي به.

طعن الطاعن في هذا الحكم بطريق النقض، وقدمت النيابة العامة مذكرة أبدت فيها الرأي بنقض الحكم، وإذ عُرِض الطعن على هذه المحكمة - في غرفة مشورة - حددت جلسة لنظره وفيها التزمت النيابة رأياً.

أسباب الطعن ورد المحكمة

وحيث إن مما ينعاه الطاعن على الحكم المطعون فيه مخالفة القانون والخطأ في تطبيقه :

إذ قضى للمطعون ضدها بالتعويض عن الضرر الأدبي الذي حاق بها استناداً إلى المواد 170، 221، 322 من القانون المدني حال أن ذلك يتعارض مع أحكام المادة 22/1، 2 من اتفاقية مونتريال - الواجبة التطبيق على النزاع - والتي تقابل المادة 22/1، 2 من اتفاقية وارسو التي قررت بأن التعويض يشمل كافة أنواع الضرر، كما ألزمه بأدائه المبلغ المقضي به بالدولار وليس العملة الوطنية مما يعيبه ويستوجب نقضه.

التسبب القانوني للحكم

وحيث إن هذا النعي سديد :

ذلك أنه من المقرر - في قضاء هذه المحكمة - أنه يتعين على قاضي الموضوع استظهار حكم القانون الصحيح المنطبق على الواقعة المطروحة عليه وهو في ذلك يخضع لرقابة محكمة النقض

وإن واجب محكمة النقض لا يقتصر على مجرد وصف الحكم المطعون فيه بالخطأ في تطبيق القانون وإنما عليها أن تبين في حكمها التطبيق القانوني الصحيح لأن تطبيق القانون على وجهه الصحيح لا يحتاج إلى

طلب الخصوم بل هو واجب القاضي.

وكانت اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي مونتريال لسنة 1999 - التي أصبحت تشريعاً داخلياً³ - بعد الموافقة عليها بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم 276 لسنة 2004 الصادر بتاريخ 28/8/2004 والمنشور بتاريخ 23/4/2005 في الجريدة الرسمية

والتي دخلت حيز النفاذ بتاريخ 25/4/2005 قد نصت في الفقرة الأولى من المادة الأولى منها على أنه تسري هذه الاتفاقية على كل نقل دولي للأشخاص أو الأمتعة أو البضائع تقوم به طائرة بمقابل وتسري أيضاً على النقل المجاني بطائرة الذي تقوم به مؤسسة للنقل الجوي.

وفي المادة 19 أنه يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل الركاب أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو، غير أن الناقل لا يكون مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير؛ إذا أثبت أنه اتخذ هو وتابعوه ووكلاؤه كافة التدابير المعقولة اللازمة لتفادي الضرر أو أنه استحال عليه أو عليهم اتخاذ مثل هذه التدابير.

وفي الفقرتين الأولى والثانية من المادة 22 أنه في حالة الضرر الناتج عن التأخير في نقل الركاب كما هو مبين في المادة (19) تكون مسئولية الناقل محدودة بمبلغ 4,150 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.

وعند نقل الأمتعة تكون مسئولية الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعيبها أو تأخيرها محدودة بمبلغ 1,000 وحدة حقوق سحب خاصة عن كل راكب.

وفي الفقرة الأولى من المادة 23 أن المبالغ المبينة في شكل وحدات حقوق السحب الخاصة في هذه الاتفاقية تشير إلى وحدة حقوق السحب الخاصة حسب تعريف صندوق النقد الدولي.

ويتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية، عند التقاضي، وفقاً لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم وتحسب قيمة العملة الوطنية لدولة طرف عضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة، وفقاً لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي بالنسبة لعملياته ومعاملاته السارية يوم صدور الحكم.

وتحسب قيمة العملة الوطنية بوحدات حقوق السحب الخاصة لدولة طرف ليست عضوًا في صندوق النقد الدولي ووفقًا للطريقة التي تحددها هذه الدولة .

يدل على أن الدعوى التي يرفعها الراكب على الناقل عن مسئولية الأخير عن تأخره في نقله وأمتعته هي دعوى تعويض يقدر مقداره وقيمه وفق الأسس والضوابط التي وضعتها الاتفاقية، وبما لا يجاوز الحد الأقصى المنصوص عليه بها.

وكان من المقرر أنه ولئن كان لا يجوز للقاضي أن يحكم بعلمه الخاص إلا أنه غير ممنوع من الحكم بالعلم العام؛ هذا ويعد من قبيل العلم العام الذي لا يحتاج إلى دليل على قيامه جريان العادة على الاعتداد بالبيانات والأرقام المنشورة على شبكة الإنترنت بالمواقع الرسمية للاتفاقيات الدولية الموقعة في إطار منظمة الأمم المتحدة

بما في ذلك المنظمات أو الوكالات المتخصصة المرتبطة بمنظومة الأمم المتحدة كصندوق النقد الدولي باعتبارها مواقع متخصصة في الاتفاقيات المعنية بها، وتعتمد على تدقيق المعلومات وتحديثها على نحو دائم.

ولما كانت جمهورية مصر العربية عضوًا بصندوق النقد الدولي بموجب القانون رقم 122 لسنة 1945 بشأن الموافقة على الاتفاق الموقع في 22 يوليو لسنة 1944 والخاص بالمؤتمر النقدي والمالي للأمم المتحدة المنعقدة في بريتون وودز

وكان من المتاح للكافة - من خلال الموقع الرسمي الإلكتروني لصندوق النقد الدولي بالشبكة العالمية للإنترنت - الاطلاع على قيمة العملة الوطنية لأي دولة طرف في اتفاقية مونتريال وعضو في صندوق النقد الدولي مقومة بوحدات حقوق السحب الخاصة Special Drawing Rights (SDR)) ووفقًا لطريقة التقويم التي يطبقها صندوق النقد الدولي.

ولما كان ذلك، وكان الحكم المطعون فيه قد خلص في قضائه إلى ثبوت الضرر وأحقية المطعون ضدها في التعويض عن التأخير في نقلها ومرافقيها وأمتعته فإن التعويض المستحق محدود بـ 4,150 وحدة حقوق سحب عن كل راكب و1,000 وحدة حقوق سحب عن أمتعته ويتم تحويلها للعملات الوطنية مقومة بوحدات حقوق السحب يوم صدور الحكم.

وإذ خالف الحكم المطعون فيه هذا النظر، وانتهى إلى أحقية المطعون ضدها في التعويض المادي والأدبي ووفقًا لأحكام القانون المدني

وقانون التجارة على النحو الذي قدره، فإنه يكون قد خالف القانون وأخطأ في تطبيقه بما يوجب نقضه.

الفصل في الموضوع

وحيث إن الموضوع صالح للفصل فيه، ولما تقدم، وكانت المطعون ضدها قد أقامت دعواها بطلب التعويض الذي قدره المحكمة لتأخر الشركة الطاعنة في نقلها هي وأسررتها المكونة من فردين وأمتعتهم إلى المكان المتفق عليه، وثبوت تحقق ذلك الضرر الموجب للتعويض.

ولم تثبت الشركة الطاعنة اتخاذها كافة التدابير المتفق عليها لتفادي ذلك الخطأ، وأنه استحال عليها اتخاذ مثل هذه التدابير وفقاً لاتفاقية مونتريال بشأن توحيد قواعد النقل الجوي.

يتعين تقدير التعويض بمبلغ يقدر بـ:

$4,150 + 1,000$ وحدة حقوق سحب $\times 3$ ركاب $\times 1.23583$ يورو (سعر الوحدة مقدر باليورو بتاريخ 31/3/2019) $\times 19.57$ (سعر اليورو بالجنيه المصري في ذات التاريخ) = $373,662$ جنيهًا مصريًا (ثلاثمائة وثلاثة وسبعين ألفًا وستمائة واثنين وستين جنيهًا)

هذا هو مقدار التعويض بالجنيه المصري وهو ما تُلزم به المحكمة الشركة الطاعنة لأدائه للمطعون ضدها.

منطوق الحكم

لذلك: نقضت المحكمة الحكم المطعون فيه، وحكمت في الموضوع بإلزام الشركة الطاعنة بأن تؤدي للمطعون ضدها مبلغ $373,662$ جنيهًا مصريًا (ثلاثمائة وثلاثة وسبعين ألفًا وستمائة واثنين وستين جنيهًا) تعويضًا عن الأضرار التي لحقت بها نتيجة التأخير في نقلها ومرافقيها وأمتعتهم.

pdf_embed url="]
لنقض- بإلزام- شركة- طيران- بالتعويض- عن- التأخير- في- النقل- الجوي. pdf"
["width="100%" height="600px

الأسئلة الشائعة حول مسؤولية قائد الطائرة المدنية والتعويض

1. ما هي مسؤولية قائد الطائرة الأساسية؟

قائد الطائرة هو المسئول الأول عن سلامة الطائرة والركاب والأموال على متنها، ويتولى قيادة الرحلة وفق القواعد الدولية والمحلية.

2. هل يمكن تخفيف مسؤولية الطيارين؟

نعم، يجوز تخفيف مسؤولية الطيارين عبر بروتوكول لاهاي 1975 والتأمين ضد مخاطر المسؤولية المدنية.

3. ما الفرق بين خطأ قائد الطائرة وغلط التقدير؟

الخطأ يستوجب المسؤولية مثل مخالفة خطة الطيران، بينما غلط التقدير قرار خاطئ لظروف خارجة عن الطاقة البشرية ولا يستوجب المسؤولية.

4. متى يُعفى الناقل الجوي من المسؤولية؟

يُعفى الناقل الجوي إذا أثبت اتخاذ كافة الاحتياطات، أو وقوع قوة قاهرة، أو خطأ المضرور، أو عيب البضاعة الذاتي.

5. ما هي حدود مسؤولية الناقل عن الركاب؟

تبدأ مسؤولية الناقل من لحظة اصطحاب المسافرين من باب المطار حتى دخولهم صالة الوصول، وفق الرأي الراجح.

6. هل تنطبق اتفاقية وارسو على الرحلات الداخلية؟

لا، اتفاقية وارسو تنطبق فقط على النقل الجوي الدولي بين الدول المتعاقدة.

الخاتمة

مسئولية قائد الطائرة والناقل الجوي موضوع معقد يتطلب فهماً دقيقاً للقانون الدولي والمحلي. من واقع الخبرة القانونية، فإن

- **المعاهدات الجماعية** (معاهدة شيكاغو 1944، اتفاقية وارسو 1929، اتفاقية مونتريال 1999)
- **المعاهدات الثنائية** بين الدول لتنظيم النقل الجوي والحريات الجوية
- **القانون الداخلي** للدول (نظام الطيران المدني السعودي 1426هـ، قانون الطيران المدني المصري)
- **العقود المبرمة** بين الدول وشركات الخطوط الجوية لتنظيم حقوق الطيران والامتيازات
- **العقود المبرمة** بين شركات الخطوط الجوية فيما بينها (اتفاقيات المشاركة بالرمز، التحالفات الجوية)
- **المبادئ العامة للقانون الدولي** المطبقة على الملاحة الجوية والنقل الدولي
- **العرف الجوي الدولي** - رغم أن البعض يرى عدم اعتباره مصدراً لأن القانون الجوي ولد مكتوباً، إلا أن جانباً من الفقه يرى أن للعرف دوراً متزايداً في الوقت الحالي

ملاحظة فقهية: بدأ العرف الجوي يتشكل كمصدر قانوني من خلال ممارسات دولية متكررة، مثل واقعة تعقيم أول مركبة فضائية روسية، ثم اتباع الولايات المتحدة الأمريكية لذات الإجراءات، مما أرسى سابقة عرفية في مجال الفضاء الجوي.

الاتفاقيات والمعاهدات الدولية الرئيسية

- **معاهدة شيكاغو للطيران المدني الدولي** (1944)
 - تنظيم الحريات الجوية الخمس والطيران المدني الدولي
- **اتفاقية وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي** (1929)
 - تنظيم مسئولية الناقل الجوي وحدود التعويض
- **بروتوكول لاهاي** (1955)
 - تعديل حدود المسئولية في اتفاقية وارسو
- **اتفاقية طوكيو** (1963)
 - تنظيم سلطات قائد الطائرة والجرائم المرتكبة على متن الطائرات
- **اتفاقية مونتريال** (1999)
 - توحيد وتحديث قواعد النقل الجوي الدولي.