

مسؤولية المراقب الجوي عن التصادم

study legal comparative a :collisions for

م.م. رشا قاسم فاخر

كلية القانون والعلوم السياسية – الجامعة العراقية

rasha.q.fakher@aliraqia.edu.iq

تاريخ قبول النشر: ٢٠٢٥/٤/٦

تاريخ استلام البحث: ٢٠٢٥/١/٣

الملخص:

يشغل موضوع التصادم الجوي أهمية خاصة من الناحيتين العملية والقانونية، حيث يشغل حيزاً في مجال النقل الجوي، المرتبط بتقديم خدمة عامة ووسيلة نقل الأمر الذي يقتضي الوقوف على مهام وواجبات المراقب الجوي، والتي إذا ما حصل الخطأ فيها تقوم مسؤوليته عن التصادم الجوي، الذي يحدث في الرحلات الجوية، الأمر الذي يفرض تساؤلاً حول طبيعة مسؤولية المراقب الجوي وأساسها القانوني والأثر المترتب عن مسؤوليته في حالات التصادم، وكيفية التعويض الأضرار، ومقدار التعويض عن الأضرار الحاصلة سواء بالنسبة للركاب أو البضائع.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية، المراقب الجوي، التصادم، النقل الجوي.

Abstract:

The topic of air collisions is of particular importance from both a practical and legal perspective. It occupies a significant space in the field of air transport, which is linked to the provision of a public service and a means of transportation. This has necessitated an examination of the duties and responsibilities of air traffic controllers. Should an error occur, they are liable for air collisions occurring during flights. This raises questions about the nature of the air traffic controller's liability, its legal basis, the impact of their responsibility in collision cases, the method of compensation for damages, and the amount of compensation for damages sustained, whether to passengers or cargo.

Keywords: Liability, Air Traffic Controller, Collision, Air Transport.

المقدمة

تقوم مسؤولية المراقب الجوي المدنية، عند وقوع خطأ منه، يتسبب في حصول الحادث أو التصادم الجوي، سواء كانت هذه المسؤولية قائمة على أساس تعاقدية، أو على أساس تقصير صادر منه نتيجة فعله الشخصي أو خطأ الألات أو الأجهزة التي يشغلها أو يديرها، حيث يفترض بالمراقب الجوي أن يقوم بواجبه في تقديم المراقب الجوي المعلومات المتاحة لديه لقائد الطائرة، ويساعده في إتمام الرحلة الجوية بصورة سليمة وأمنة، حتى الوصول إلى الوجهة المطلوبة.



ويمكن أن تثور مسؤولية المراقب الجوي، بصفة شخصية او بصفة الوظيفية، سواء كانت هذه المسؤولية مسؤولية عقدية او تقصيرية، فقد يتحمل المسؤولية لوحده، وقد يتحملها بصفته الوظيفية عندما يكون منتمياً لجهة حكومية او كيان يعمل في مجال المراقبة الجوية، حيث يتحمل المسؤولية عن تحقق الضرر ليس فقط المراقب الجوي، وإنما وكالة المراقبة الجوية أيضاً بصفته المتبوع الذي ينتمي له هذه المراقب، فتكون المسؤولية قائمة على تلك الوكالة بالنسبة للأضرار التي لحقت بمشغل الطائرة او بالركاب في نقل الركاب او البضائع في نقل البضائع.

أولاً: أهمية البحث: تظهر أهمية البحث في مسؤولية المراقب الجوي المدنية، من الناحيتين العلمية والعملية، حيث تسلط هذه الدراسة الضوء على أهمية الدور الذي يقوم به المراقب الجوي، وتبين كيفية قيام المسؤولية المدنية الناجمة عن التصادم، حيث تعكس هذه الدراسة، أهمية الدور الذي يقوم به المراقب الجوي للمحافظة على سلامة ارواح الركاب وصول الطائرة بسلامة إلى الوجهة المطلوبة، مع إبراز حقيقة مهمة، أنه برغم الدور الحساس الذي يقوم به المراقب الجوي، إلا أنه شخص مجهول يؤدي دوره وعمله بصمت، حيث أن من يظهر له دور في عملية النقل الجوي، هو قائد الطائرة، إذ توكل إليه مهمة إيصال الأشخاص والأشياء بسلامة، لك في حقيقة الأمر نغفل ان وراء نجاح قائد الطائرة بمهامه، هو وجود المراقب الجوي.

ثالثاً: إشكالية البحث: تقوم إشكالية البحث حول عدم وجود تنظيم قانوني مباشر لمسؤولية المراقب الجوي عموماً، والمسؤولية المدنية على وجه الخصوص، برغم الأهمية الكبيرة للدور الذي يلعبه في مجال تنظيم النقل الجوي ومنع حوادث التصادم، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى، يخضع عمل المراقب الجوي لعدة أنظمة، يجري بموجبها تسيير مهامه إنجازها، فهو تارة يكون شخصاً طبيعياً محترفاً لمهمة ليس من السهل أن يتقنها أي شخص، فيتعاقد مع وكالة المراقبة الجوية للعمل فيها، وتارة أخرى يمكن ان يكون موظفاً يعمل في هذه الوكالة التي تتولى تنظيم عملية المراقبة الجوية، وبهذا يكون المراقب الجوي خاضعاً من حيث مسؤوليته إلى عدة نظم قانونية وإتفاقية يمكن ان تحكم مسؤوليته، والتي تصل في بعض الأحيان إلى مسؤولية جزائية، عندما يكون قد أهمل او تعمّد بقصد الإضرار أداء واجباتها، مما أدى إلى حدوث التصادم، وهذا ما يبرز خصوصية عمل المراقب الجوي والنظام القانوني الذي يخضع له، على المستوى القانوني والتقني والبدني والذهني، من حيث ذاتية وطبيعة الأعمال التي يقوم بها المراقب الجوي

ثالثاً: تساؤلات البحث: من خلال الإشكالية المتقدمة، فإننا نحاول في هذه الدراسة الإجابة على

التساؤلات التي ثار في ظلها، ومنها:

١. ما المقصود بالمراقب الجوي، وكيف نميزه من قائد الطائرة؟
٢. ما هي طبيعة المسؤولية المدنية للمراقب الجوي؟
٣. ماهي اركان المسؤولية المدنية للمراقب الجوي؟
٤. ما هو أساس قيام المسؤولية المدنية للمراقب الجوي؟
٥. ماهي مسؤولية وكالة المراقبة الجوية، وما مدى مسؤولية المرفق الإداري في التعويض عن الضرر؟

رابعاً: منهجية البحث: كل هذه التساؤلات وغيرها، نحاول أن نجيب عليها من خلال اتباع المنهج الوصفي الذي يفيدنا في إستعراض الأفكار القانونية والأراء المطروحة من قبل الفقه والمواقف التشريعية الخاصة بموضوع الدراسة من جهة، ومن جهة أخرى، سنتبع المنهج التحليلي الذي يفيدنا في التعمق في طرح الأفكار والنظر فيها على النحو الذي يمكننا من الإجابة على التساؤلات المطروحة، والوصول إلى أفضل معالجة للإشكالية محل البحث، وذلك ضمن أسلوب البحث المقارن الذي يسعفنا في التعرف على مواقف التشريعات والفقه والقضاء في إطار الموضوعات الخاصة بالدراسة.

خامساً: خطة البحث: يدور البحث عن مسؤولية المراقب الجوي وتناولت هذا الموضوع في مبحثين مبحث يلقي الضوء على التعريف بمسؤولية المراقب الجوي عن حوادث التصادم الجوي، أمّا المبحث الثاني، قيام مسؤولية المراقب الجوي والأثر المترتب على مسؤوليته. وسنختتم الدراسة بخاتمة نضمنها أبرز ما توصلنا إليه من نتائج وما نقترحه من مقترحات، نرى في التركيز عليها فائدة علمية وعملية.

المبحث الأول: التعريف بمسؤولية المراقب الجوي عن حوادث التصادم الجوي

ان حوادث الطيران المدنية في الآونة الأخيرة تحدث بشكل متكرر مع نقص أو غياب التصدي التشريعي المقارن في تحديد نطاق مسؤولية المراقب الجوي، بالرغم من ظهور محاولات حثيثة في هذا الشأن لاسيما على الصعيد الدولي. وعليه ساقسم هذا المبحث إلى مطلبين، نخصص الاول لبيان مفهوم المراقب الجوي والتصادم الجوي، ونبين في الثاني الطبيعة القانونية لمسؤولية المراقب الجوي، وكالاتي:

المطلب الأول: تعريف المراقب الجوي والتصادم الجوي

المراقب الجوي هو شخص طبيعي، متخصص في مجال الطيران يعمل على مراقبة وتوجيه حركة الطائرات في المجال الجوي، يتولى مهمة مراقبة الرحلات الجوية عبر أنظمة رادار وتقديم إرشادات للطيارين لضمان السلامة والفعالية في حركة الطائرات. وهذه الإرشادات تشمل توجيه الطائرات أثناء الإقلاع والهبوط وخلال الرحلة الجوية، وتجنب التصادمات مع طائرات أخرى وضمان احترام المسافات الآمنة بين الطائرات. المراقب الجوي يلتقط المعلومات من أجهزة الرادار والاتصالات اللاسلكية ويتفاعل بفعالية مع الطيارين لضمان سلامتهم وسلامة ركابه.

وقد عرف بعض الفقه المراقب الجوي بأنه: حلقة الاتصال بين الطائرة والمطار، تركز مهامه في إدارة الحركة الجوية ومنع حدوث اصطدام الطائرات بعضها ببعض، أو حتى اصطدامها، تشمل خدمات المراقبة الجوية أقسام عدة في المطارات خدمة اقتراب الطائرات وخدمة مراقبة منظمة الطيران، وخدمة مراقبة المطارات تتمثل مراقبة المطار الذي يدار بواسطة المراقبين الجويين^١.



ودور لا يقل أهمية عن دور قائد الطائرة، فالمراقبون الجويون هم صمام أمان سلامة الطائرة عن طريق التواصل الدائم مع قائدها وإعطائه جميع المعلومات المتعلقة بالطيران وضبط جميع مراحل الرحلة الجوية بدءاً من ما قبل مرحلة الإقلاع وحتى ما بعد الوصول إلى مطار جهة الوصول، إلا أن منظمة الطيران الإيكافو بينا شروطاً على المراقب الجوي حصوله على إجازة دولية للقيام بأعماله عن طريق ترخيص من الجهات المعنية يحصل عليها بعد التدريب فني وتقني ومهاري في مجالات المراقبة. وأن يجيد اللغة الإنجليزية فضلاً عن ذلك لابد من التمتع بمهارات لغوية ولياقة صحية، وتتشدّد القوانين الوطنية في إعطاء رخصة وإجازة المراقبة الجوية.^٢

وللمراقب الجوي، ثلاثة أصناف هي:

١. **مراقب البرج:** وهو الشخص الذي يتحكم في حركة الطائرات على أرض المطار بسلام وإعطاء الإذن بالإقلاع والهبوط.

٢. **ومراقب الاقتراب:** والذي يتحكم في الطائرات القادمة والمغادرة من وإلى المطار من خلال توجيه الطائرات إلى مساراتها أو إلى مدرج الهبوط بسلام ويكون التحكم بالطائرات وفقد اقطار محددة.

٣. **ومراقب المنطقة:** وهو الشخص الذي يتحكم في التوجيه النهائي للطائرات المغادرة وبتحويل المسؤولية إلى المنطقة المجاورة يستقبل الطائرات القادمة ويقوم بتحويلها إلى مراقب الاقتراب^٣

ويحرص المراقب الجوي على أداء مهامه، لضمان إنسياب الرحلات الجوية بالمطار ببسر وسهولة وعدم حدوث تكس وانتظام عمل الرحلات الجوية بأمن وسلامة متناهيين.^٤

هذا وتوجد في كل مطارات العالم أماكن خاصة تدعى أبراج مراقبة الحركة الجوية، ويعمل المراقبون الجويون المتواجدون في أبراج المراقبة مراقبة محيط المطار، وجميع منشآته، وتجهيزاته الأرضية، ومبانيه والحالة الملاحية، والفنية، وجميع المؤثرات على ضمان سلامة الحركة الجوية، حيث يتواصل المراقبون الجويون مع قائدي الطائرات ومشغليها منذ بداية إستعداد الطائرة وتجهيزها للرحلة الجوية وتحركها إلى مدرج الطائرات وتحديد المدرج المصرح به للإقلاع وإعطاء الإذن بمغادرة الطائرة أرض المطار، والتواصل مع قائدي الطائرات الراغبين في الهبوط، وإعطاء الإذن بالهبوط وتحديد مدرج الهبوط ومتابعة وضع الطائرة على سطح المطار ومغادرة كل من على متنها من طاقم وركاب.

هذا ويتم تقسيم العمل بين المراقبين الجويين في برج المراقبة وفقاً لإختصاصات محددة، وساعات عمل معينة. أما بالنسبة لتعريف التصادم جوي، فهو حادث طيران تتلامس فيه طائرتان أو أكثر أثناء الرحلة الجوية نظراً للسرعات العالية نسبياً ينتج عن ذلك تلف شديد جداً أو التدمير الكامل لواحدة على الأقل من الطائرات^٥. تزداد احتمالية الاصطدام في الجو بسبب سوء التواصل وعدم الثقة والخطأ في الملاحة والانحرافات عن خطط الطيران ونقص الوعي ونقص أنظمة تجنب الاصطدام،^٦

هذا ولا يوجد تعريف تشريعي للتصادم الجوي، لكن عرفه البعض من عرفه بأنه: فئة معينة من حوادث الطيران يتم تعريفها بأنها تصادم بين طائرات أثناء الطيران. هذه الفئة من الحوادث نادرة^٧

المطلب الثاني: طبيعة مسؤولية المراقب الجوي عن حوادث التصادم الجوي

إنّ بيان طبيعة مسؤولية المراقب الجوي مهم حين التصدي للتكييف القانوني لهذه المسؤولية، لأنّ طبيعة هذه المسؤولية هي التي تحدد نطاقها من جهة، والأثر المترتب عليها من جهة أخرى، ففي الواقع تتطوي عملية المراقبة الجوية على مجموعة من الأعمال تتضافر جميعها بغية إنجاز هدف مشترك قوامه ضمان وسلامة الرحلة الجوية وأمن من على متنها من طاقم وركاب.

ولا تخرج طبيعة المسؤولية المدنية للمراقب الجوي، عن كونها مسؤولية عقدية قوامها العقد المبرم أو مسؤولية تقصيرية، عندما تنسب هذه المسؤولية لوكالة المراقبة الجوية.

وعليه سأقسم هذا المطلب إلى فرعين وكالاتي:

الفرع الأول: الطبيعة العقدية لمسؤولية المراقب الجوي

تكون مسؤولية المراقب الجوي مسؤولية عقدية، عندما يكون المراقب الجوي مترابط بعقد مع وكالة المراقبة الجوية أو مع مشغل الطائرة، ويقع حادث التصادم الجوي، بسبب وقوع خطأ عقدي، تسبب في حصول الحادث الجوي بمقتضى شروط العقد الذي يجمع بين المراقب الجوي ومشغل الطائرة حيث يقدم المراقب الجوي المعلومات المتاحة لديه لمشغل الطائرة ويساعده في رحلة جوية آمنة حتى الوصول إلى الوجهة المطلوبة فإذا تم انتهاك شروط العقد من قبل المراقب الجوي وادى ذلك إلى خطأ تسبب في الحادث الجوي ففي هذه الحالة تتحقق المسؤولية العقدية ويلتزم بتعويض المضرور مشغل الطائرة.^٨

وقيام المسؤولية هنا يقوم على أساس عدم تنفيذ المراقب الجوي للالتزامات التعاقدية، المقررة وفق العقد المبرم بين وكالة المراقبة الجوية ومشغل الطائرة، فإن الوكالة تكون مسؤولة عن الأخطاء التي تصدر من المراقب الجوي وتسبب ضرراً اتجاه مشغل الطائرة أو أحد تابعيه وبما إن مسؤولية وكالة المراقبة ذات طبيعة عقدية فإنها تتحقق عند مخالفة شروط العقد المبرم.^٩

وتقوم المسؤولية العقدية للمراقب الجوي، على أساس الخطأ الشخصي الثابت، وذلك حين الإخلال بواجباته من قبل المراقب الجوي بواجبه الناشئ عن العقد، يسأل المراقب الجوي عن خطئه بمقتضى المسؤولية العقدية عن الأضرار المتوقعة، فحسب إيان إبرام العقد وليس عن الأضرار غير المتوقعة.

حيث قضت المحكمة الفرنسية بمسؤولية المراقب الجوي في برج المراقبة عند مطار شارل ديغول الفرنسي بسبب خطئه عند توجيه طائرة تتبع شركة طيران "إير فرانس" حيث أدى إلى اصطدامها بمنارة ضوئية على جانب مدرج الهبوط مما سبب أضرار في جسم الطائرة نتيجة لاصطدامها، فضلاً عن إصابة عدد من الركاب على متن الطائرة حيث ألزمت محكمة النقض الفرنسية وكالة المراقبة الجوية بتعويض مُشغل الطائرة عما أصابه من ضرر وفقاً للعقد المبرم.^{١٠}

ومن ناحية أخرى، فإنّ إلتزام المراقب الجوي هو إلتزام بنتيجة، ومن ثمّ فإنّ عدم تحقق النتيجة المطلوبة، بتوجيه الطائرة وإيصالها إلى المنطقة الوصول في المطار بسلامة وأمان، يكون هو مسؤولاً، كما تكون وكالة المراقبة مسؤولة كذلك، فإلتزام المراقب بتحقيق النتيجة ينسحب أيضاً على إلتزام وكالة



المراقبة بتحقيق النتيجة التي تم الاتفاق عليها في العقد المبرم والتي قوامها منع التصادم وضمان سلامة الرحلة الجوية ومن على متن الطائرة، ولكي تتحقق المسؤولية لابد من توفر ثلاثة شروط: - (ان يكون الشرط محققاً أي انه وقع بالفعل، ان يكون الضرر مباشر أي ان يصدر خطأ شخصياً عن وكالة المراقبة الجوية، ان يكون الضرر متوقع وليس محتملاً).

قضت محكمة النقض الفرنسية برفض طعناً مقدماً من وكالة المراقبة الجوية التي دفعت المسؤولية عنها وألزمته بالتعويض عن الأضرار التي أصابت طائرة تابعة لشركة سويس إير بسبب انزلاق واحتكاك الطائرة بشدة بأرض مدرج المطار حيث يُعزى سبب الانزلاق لفعل المراقب الجوي الذي سمح للطائرة بالهبوط إبان هطول الأمطار الشديد حيث أغرقت المدارج الجوية، ورفضت المحكمة دفع الوكالة المراقبة الجوية المسؤولية وأقرت المحكمة في حكمها أن الضرر كان متوقعاً وكان يجب على المراقب متابعة تقارير الأرصاد الجوية بصورة مستمرة ولا يكتفي بالتقارير الدورية الصادرة يومياً، وحكمت المحكمة بتعويض مشغل الطائرة عن الأضرار التي لحقت بالطائرة وعن الركاب المتضررين^{١١}

يستطيع كل طرف وفقاً للمسؤولية العقدية إثبات مسؤولية الطرف الآخر أو دفعها عنه^{١٢} يتضح من هذا الحكم، أن أساس المسؤولية الخطأ الثابت هو إخلال المراقب الجوي بفعله بعدم متابعة الأرصاد الجوية ان مسؤولية برج المراقبة تصل إلى مرحلة الالتزام بتحقيق نتيجة وليس بدل عناية قوامها وصول الطائرة إلى نهاية رحلتها الجوية بسلام وضمان كل ما يؤثر على الأمان وسلامة الرحلة الجوية، ويستطيع المراقب الجوي دفع المسؤولية بإثبات السبب الأجنبي. وفقاً للمسؤولية العقدية ويلزم بالتعويض عن الأضرار المتوقعة وليس له دفع المسؤولية وفقاً لنظرية الخطأ الثابت، ان التزام المراقب الجوي في حالة إعطاء معلومات مضللة أو ليست دقيقة حتى وان لم يكن لديه معرفة فعلية بخطورة الطرق التي تواجهها الطائرة في رحلتها بالصدفة^{١٣}

وفي الأغلب الأعم يقوم المراقب الجوي بإعطاء الطيار توجيهات صيغت بعناية استخدمت فيها عبارات اصطلاحية ملائمة يأتي عليها الرد^{١٤} ويجب ان يقوم الطيار بترديد بعض التعليمات يتضح من السابقة القضائية ان المسؤولية عقدية بينها ويسال المراقب الجوي عن الضرر المباشر وأساس المسؤولية هو الخطأ الثابت إخلال المراقب الجوي بالتزاماته وان التزامه بتحقيق نتيجة وليس بذل عناية^{١٥}

كما وتتعدد المسؤولية العقدية في ذمة وكالة المراقبة الجوية إزاء فعل الغير لصالح المضرور إما إتفاقاً عن طريق صياغة، أو قانوناً عند حدوث خطأ من قبل الغير تولد عنه أضراراً في إطار المسؤولية التقصيرية، أما عن مقدار التعويض عن خطأ الغير فيتم تحديده بنا على مقدار الضرر المستحق ونوع الخطأ وجسامته، ومدى الضرر الذي نتج عن الخطأ ومدى تعدد الأخطاء، وإذا كان الخطأ متعمداً أو غير متعمد، وبذلك فإن خطأ وكالة المراقبة الجوية اتجاه مشغل الطائرة يكون ذو طبيعة عقدية، أما خطأ الغير فيكون من قبيل المسؤولية التقصيرية^{١٦}

الفرع الثاني: الطبيعة التقصيرية لمسؤولية المراقب الجوي.

تكون المسؤولية تقصيرية للمراقب الجوي، عندما يكون موظفاً مرتبطاً بوكالة المراقبة الجوية، فهنا فضلاً عن تحقق مسؤوليته التأديبية أو الانضباطية التي سيواجهها بحكم كونه موظفاً، حيث سيقوم خطئه هنا مسؤولية المرفق الإداري الذي تنتمي له، وهنا يمكن أن مسؤوليته جنائية، إذا ما كن إهماله أو خطأه جسيماً، بحيث يقود إلى حصول جريمة يعاقب عليها قانون العقوبات، حيث تقوم المسؤولية التقصيرية للمراقب الجوي بصفة تبعية، إذ سيتحمل تبعة التعويض عن الضرر الحاصل^{١٧}

يرى الباحث هذا الأمر مجافي لقواعد المنطق والعدالة حيث يتاح للمتضررين من الغير الحصول على تعويض أكبر من الذي يمكن أن يحصل عليه المضرور عند وجود العقد بين الأطراف مع وكالة المراقبة الجوية، أو قد تُسند وكالة المراقبة الجوية بعمل للغير من الأشخاص الاعتبارية الخاصة أو العامة القيام بأعمال فنية متخصصة، بمتابعة وإشراف الوكالات ذاتها، ويكون ذلك بموجب إتفاق على تحديد المسؤولية بين الوكالات والغير في حالة إخلال الغير بواجباتهم ويعد ذلك من قبيل المسؤولية المفترضة وليس الشخصية.

وقد قضت محكمة النقض الفرنسية بأن الخطأ الشخصي الذي صدر عن وكالة المراقبة الجوية إنه خطأ مرفقي يوجب المسؤولية على عاتق المرافق الإداري ذلك انه يراقب ويشرف على كل الأعمال للحركة الجوية بما في ذلك المسؤولية عن أعمال تابعيه بما فيهم المراقبين الجويين، وفي دول الاتجاه اللاتيني على سبيل المثال فان المرفق الإداري يدار من قبل الحكومة الفرنسية وعمالها من قبل الموظفين العموميين وعلمهم يكون من قبل نشاط جهة الإدارة وعند تحقق المسؤولية يسأل المرفق الإداري عن ذلك، اما عن دول الاتجاه الانكلوامريكي تشرف على المرفق وحدات الطيران الاتحادية ويعد المراقبين الجويين تابعين لتلك الوحدات بالتالي يسأل المرفق الإداري عنهم عند تحقق المسؤولية^{١٨} او مسؤولية تقصيرية أساسها الإخلال بالتزام قانوني كمبدأ.

حيث إن المسؤولية التقصيرية إما أن تكون مبنية على خطأ واجب الإثبات. أو خطأ مفترض، والخطأ هو ترك ما كان يجب فعله، أو فعل ما كان يجب الإمساك عنه، وذلك من غير قصد لإحداث الضرر.

هذا وتقوم المسؤولية التقصيرية للمراقب الجوي على أساس الخطأ، ويكون هذا الخطأ ثابتاً عند وقوعه من شخص المراقب الجوي، اما إذا تحققت مسؤوليته المراقب الجوي بسبب عطل في الآلات او تقصير في استخدامها فان أساس المسؤولية الخطأ المفترض هذا الخطأ قابل لإثبات العكس أي قرينة قانونية بسيطة وعليه يستطيع المراقب الجوي ان ينفي هذه القرينة بانه قام بواجبه بما ينبغي من العناية والتقدير وهذه الأمور تحكم بها محكمة الموضوع ويستطيع المراقب الجوي ان ينفي هذا الخطأ بان يثبت بانه قام بواجباته المناط اليه بها وبذل من العناية ما يكفي لمنع وقوع الضرر وان الضرر كان واقعاً^{١٩}

ولكن هنا يستطيع دفع المراقب الجوي دفع المسؤولية المدنية، إذا أثبت أن الضرر قد حصل بسبب فعل الشخص المضرور أي بسبب اجنبي، حيث قضت محكمة النقض الفرنسية بإعفاء قائد الطائرة التابعة للخطوط الجوية الاسكندنافية من المسؤولية عن حدوث أضراراً للطائرة وإصابة عدد من الركاب



بجروح عند الهبوط في مطار ليل الفرنسي، وبينت المحكمة في تسببها للحكم أن تعطل الرادارات الأرضية، وعدم إمداد برج المراقبة الجوية لقائد الطائرة بأبعاد ومسافات المدرج الذي هبط به أدى إلى عدم استطاعة قائد الطائرة التحكم في القدرة على إيقاف الطائرة قبل نهاية المدرج، الأمر الذي أدى لاصطدامها بأحد المباني التابعة للمطار كان لا يتسع لطراز الطائرة، ولم يرتكن قضاء المحكمة لما أعزته محكمة الاستئناف من مسؤولية قائد الطائرة، لأن الطيران البصري كان غير مرئي لقائد الطائرة، لوجود ضبابا كثيفا عند الهبوط، الذي جعل برج المراقبة وهو عين الطائرة مغمضة عن الإرشاد للقائد، مما ينفي مسؤوليته وينقلها إلى المراقب الجوي، و الذي أغفل إرشاد قائد الطائرة للنزول في مدرج مناسب لحجم الطائرة يستوعب مساحتها وحجمها^{٢٠}، يتضح من السابقة القضائية ان المسؤولية تقصيرية وأساسها الخطا المفترض هو عدم السيطرة أو تقصير أو إهمال في رقابة المراقب الجوي الذي أدى إلى تعطل الرادارات الأرضية وبالتالي يسأل عن الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة وفقا لقواعد المسؤولية التقصيرية.

وهنا يثار تساؤل مفاده، هل هنالك مسؤولية مشتركة بين المراقب الجوي وقائد الطائرة؛ ان قائد الطائرة المسؤول الرئيسي عن سلامة الحركة الجوية حيث انه يعمل كتفا بكتف مع المراقب الجوي لذلك فان المسؤولية مشتركة بين الجوي وقائد الطائرة.^{٢١}

وفي حادث الاصطدام الجوي الذي وقع مساء الأربعاء ٢٠٢٥ في العاصمة واشنطن، حيث اصطدمت الطائرتان وهما تحلقان باتجاه بعضهما البعض، ثم سقطتا في النهر. ولا يزال سبب الحادث قيد التحقيق المنطقة وقال مسؤولون إن الاصطدام أدى إلى مقتل جميع الركاب البالغ عددهم ٦٧ على متن الطائرتين، وأظهرت الاتصالات اللاسلكية أن المراقبين الجويين نبهوا الهليكوبتر إلى اقتراب الطائرة وأمرها بتغيير مسارها لكن لم تستجب.

يتضح من حادث الاصطدام أعلاه ان المراقبين الجويين غير مسؤولين عن حادث اصطدام الطائرتين لأنهما اثبتوا انه خطأ الذي تسبب بالضرر صدر من الشخص المضروب^{٢٢} حيث وفقاً للاتفاقية الايكاو يستطيع كل طرف وفقاً للمسؤولية العقدية إثبات مسؤولية الطرف الآخر أو دفعها عنه^{٢٣}.

المبحث الثاني: قيام مسؤولية المراقب الجوي والأثر المترتب عليها

مسؤولية المراقب الجوي إما مسؤولية عقدية او مسؤولية تقصيرية تتحقق مسؤوليته العقدية عند وقوع خطأ تسبب في حصول الحادث الجوي بمقتضى شروط العقد الذي يجمع بين المراقب الجوي ومشغل الطائرة حيث يقدم المراقب الجوي المعلومات المتاحة لديه لمشغل الطائرة ويساعده في رحلة جوية آمنة حتى الوصول إلى الوجهة المطلوبة فإذا تم انتهاك شروط العقد من قبل المراقب الجوي وأدى ذلك إلى خطأ تسبب في الحادث الجوي ففي هذه الحالة تتحقق المسؤولية العقدية ويلتزم بتعويض المضروب مشغل الطائرة عن خطئه.

وعليه سأقسم هذا المبحث إلى مطلبين، نخصص المطلب الأول: لأركان المسؤولية المدنية المراقب الجوي، أما المطلب الثاني: الأثر المترتب على مسؤولية المراقب الجوي، كالآتي:

المطلب الأول: أركان المسؤولية المدنية للمراقب الجوي

أن المسؤولية المدنية تنشأ جراء عدم تنفيذ أو انتهاك بنود وشروط العقد التي تم الاتفاق عليها بين المراقب الجوي وبين مشغل الطائرة، فتكون بصورة المسؤولية العقدية، أما في حالة عدم وجود عقد فإنها تكون بصورة المسؤولية التقصيرية، وذلك يتطلب أن تتحقق أركانها من خطأ وضرر وعلاقة سببية لقيام المسؤولية على الوجه الصحيح.

ان أركان المسؤولية المدنية للمراقب الجوي هي ثلاث: ١- ركن الخطأ ٢- ركن الضرر ٣- العلاقة السببية والتي سنتناولها تباعاً:

١. **خطأ المراقب الجوي:** إذا اخطأ المراقب الجوي في الواجبات التي أنيط له بها وادى ذلك إلى حدوث ضرر فإنه مسؤول عن الخطأ أي كان نوع ذلك الخطأ المرتكب سواء تمثل الخطأ بإعطاء معلومات غير دقيقة لمشغل الطائرة أو نصائح غير ملائمة أو إرشادات غير مناسبة بغض النظر عن نوع الضرر سواء كان خطأ يسير أو جسيماً طالما كان الخطأ وليد الإخلال بالتزام قانوني وعدم بذل عناية الشخص المعتاد وانحرف عن عناية سلوك الشخص المعتاد مثلاً عندما ينحرف المراقب الجوي عن سلوك التبصر والرشد مما ترتب عليه خطأ يوجب تحقق مسؤوليته التقصيرية.

وفي هذا الصدد قضت محكمة النقض الفرنسية عن تحميل المراقب الجوي المسؤولية عن وقوع حادث أصاب جسم الطائرة عند هبوطها بمطار شارل ديغول الفرنسي ذلك بسبب عدم إعطاء المراقب الجوي معلومات صحيحة عن حالة الطقس الجوي وذلك إهمالاً من قبل المراقب حيث ان الخطأ يعزى بصورة شخصية للمراقب الجوي لإهماله في تقديم المعلومات رغم توفرها لديه وقضت محكمة النقض الفرنسية بترتيب المسؤولية على عاتق المراقب الجوي^{٢٤}

٢. **ركن الضرر:** عند عدم تحقق ضرر من الفعل الخطأ للمراقب الجوي فلا نكون أمام مسؤولية تقصيرية لعدم وجود تقصير وعليه لا يلزم بتعويض إذا لم يوجد ضرراً وتمدد صور الضرر التي حدثت نتيجة خطأ المراقب الجوي لتشمل ليس فقط مشغل الطائرة واتباعه أو من على متن الطائرة من ركاب وإنما قد تصيب أفراد الطاقم البري المتواجدين في المطار أو إصابة أو وفاة الأغيار من غير الأشخاص المتعاقدين أو المتصلين أو المتعاملين مع المراقب الجوي^{٢٥}

حيث قضت محكمة النقض الفرنسية في فرساي بتعويض ورثة المتوفي بسبب سقوط حطام الطائرة على منزله الذي أدى إلى وفاة صاحب المنزل حيث ألزمت المحكمة المراقب الجوي بالتضامن مع وكالة المراقبة الجوية الفرنسية وألزمته بالتعويض بالرغم من الدفع الذي قدمه المراقب الجوي والوكالة الفرنسية ان الشخص يعتبر من الأغيار عن عقد الملاحة الجوية الذي عقد بين المراقب الجوي ومشغل الطائرة وعليه عدم أحقية الورثة بالتعويض كون موكلهم من الأغيار عن العقد المبرم لان محكمة النقض الفرنسية لم تكثر لذلك الدفع وقضت بتعويض ورثة المتوفي مستندة في حكمها كون المسؤولية تقصيرية لا عقدية^{٢٦}



وقد اكدت اتفاقية الأرجنتين على ان المسؤولية للمراقب الجوي لا تشمل قائد الطائرة ومشغل الطائرة بل تمتد إلى الغير طالما اصابهم الضرر الناتج عن خطأ فعل المراقب الجوي، ونصت الاتفاقية ايضاً عن مسؤولية المراقب الجوي عن الأضرار وعن الأضرار التي تنشأ عن التأخير في نقل الركاب أو البضائع، مقابل ذلك أن للمراقب الجوي دفع المسؤولية عند إثبات ان فعله ليس سبب مباشر أو رئيسي في تحقق الضرر، أو ان يثبت ان هنالك عوامل أخرى ساهمت في حدوث الضرر وبالتالي تكون المسؤولية بالتضامن فيتم توزيع التعويض بحسب نصيب مساهمتهم في احداث الضرر^{٢٧}

وقد نصت اتفاقية روما على مسؤولية المراقب الجوي عن الأضرار التي تصيب أو تلحق بالغير على سطح الأرض، سواء لحق الضرر بتابع مشغل الطائرة أو أفراد الطاقم البري أو الغير.^{٢٨}

٣. العلاقة السببية بين خطأ المراقب الجوي والضرر الناتج: لا بد من توفر الرابطة السببية لكي يستحق الشخص المضرور التعويض، وتتمثل العلاقة السببية بان الفعل الخطأ الذي صدر عن المراقب الجوي هو السبب في حدوث الضرر ومناطق هذه الرابطة هو لتحديد الصلة بين الخطأ والضرر وعليه ان إثبات وقوع الخطأ بمفرده ليس كافي لتحديد وإثبات مسؤولية المراقب بل لا بد من إثبات وجود علاقة تربط بين الخطأ تثبت انه السبب المباشر لإحداث الضرر وعدم وجود اية عوامل أخرى ساهمت في وقوع الضرر بصورة أو بأخرى. وقضت محكمة النقض الفرنسية برفض الطعن لمدعي ضد المراقب الجوي ووكالة المراقبة الجوية الفرنسية ذلك لعدم وجود علاقة سببية تربط بين فعل المراقب الجوي وبين الضرر المتحقق والتي أدت إلى الحادث المتمثل في ارتطام الطائرة بمنارة إرشادية موجودة في منتصف المدرج ولم يثبت قائد الطائرة أو مشغلها عن وجود رابطة بين خطأ المراقب الجوي عن إعطاء تصريح بالهبوط في ذلك المدرج وبين الضرر الحاصل للطائرة حيث رفضت محكمة النقض الفرنسية الطعن من قبل مشغل الطائرة ولم تمنحه أي تعويض عن الحادث لعدم وجود الرابطة السببية^{٢٩}

المطلب الثاني: الأثر المترتب على مسؤولية المراقب الجوي

عندما تتعدد المسؤولية المدنية للمراقب الجوي، فيلتزم هو أو من يتبع له مثل وكالة المراقبة الجوية إزاء فعل الغير لصالح المضرور إما إتفاقاً عن طريق صياغة، أو قانوناً عند حدوث خطأ من قبل الغير تولد عنه أضراراً في إطار المسؤولية التقصيرية، أما عن مقدار التعويض عن خطأ الغير فيتم تحديده بنا على مقدار الضرر المستحق ونوع الخطأ وجسامته، ومدى الضرر الذي نتج عن الخطأ ومدى تعدد الأخطاء، وإذا كان الخطأ متعمداً أو غير متعمد^{٣٠}

وعند التعويض وفقاً للمسؤولية العقدية فليزِم المراقب بالتعويض عن الضرر المتوقع فقط اما في إطار المسؤولية التقصيرية عند تحقق اركان المسؤولية التقصيرية من خطأ وضرر وعلاقة (رابطة) سببية، يتم إلزام مرتكب الفعل الضار بالتعويض للشخص المتضرر عما أصابه عن الأضرار المادية وعن الأضرار المعنوية ولمحكمة الموضوع أن تحدد مقدار الضرر ومن ثم مبلغ التعويض وفقاً لجسامته الضرر المتحقق من قبل المراقبين الجويين أو وكالة المراقبة الجوية ودفعه للمضرور سواء كان التعويض عن الضرر المادي أو الأدبي، والتعويض يكون وفقاً للمسؤولية غير المحدودة وهي تتأى عن الإطار التقليدي المعروف في القانون المدني.

هذا وتنشأ المسؤولية غير المحدودة في ثلاثة حالات محددة وهي الاستيلاء غير المشروع على الطائرة "القرصنة الجوية"، عند الأضرار الحادثة للغير على سطح الأرض بسبب الحوادث الجوية، أو حالة الخطأ المتعمد للمراقب الجوي، وعند تلك الحالات الثلاثة يكون التعويض وفقاً لقواعد المسؤولية غير المحدودة بمقدار الضرر المتحقق وعن كافة الإضرار المادية والمعنوية وبدون حد أقصى للمتضررين، ويحق لمشغل الطائرة الرجوع على المراقب الجوي ووكالة المراقبة الجوية بالتعويض عن الأضرار إذا دفعه سلفاً وكانا هما المتسببين بخطئهما في حدوث الضرر تحققها^{٣١}.

قد يشترك الشخص المضرور مع المراقب الجوي في ارتكاب الخطأ فيستغرق خطأ المراقب الجوي فينتفي خطأ الأخير لتعادلته مع خطأ الأول الشخص المضرور أو ينتقص من التعويض على عاتق المراقب الجوي لمشاركته في أحداث الضرر بفعله الشخصي^{٣٢}.

ان الاصطدام بين الطائرات في رحلاتها الجوية بمثابة ضرر تتحمله وكالة المراقبة الجوية يجب منع تلك الحوادث أنها من الإلتزامات الأساسية لوكالة المراقبة الجوية وضمانة مشغلي الطائرات وقائديها في الرحلة الجوية ابتداءً من مطار الإقلاع وضمان المسار حتى وصول الطائرة إلى مطار الهبوط^{٣٣} وعند عدم إثارة تساؤل مفاده عند صدور إهمال من قبل المراقب الجوي في حال قدم المعلومات غير كاملة او غير دقيقة او إعطاء تقارير غير صحيحة عن الطقس حال السماح للطيار بالمضي في الرحلة الجوية وحدث وان اصطدمت الطائرة عند الإقلاع او الهبوط بسبب عدم قدرة قائدها على المحافظة على توازنها عند صدور الحكم القضائي من المحكمة واقامت المحكمة حكمها ان المراقب الجوي انتهك قوانين الطيران الفيدرالي بإعطائه التصريح عن حالة الطقس الجوية وهو يعلم حالة الطقس اقل من الحد الأدنى^{٣٤}.

وهنا يثار تساؤل مفاده ما مقدار التعويض عن صدور فعل من قبل المراقب الجوي الذي تسبب في حادث الاصطدام؟ يسأل المراقب الجوي عن تعويض كافة الأضرار وهذا ما قضت به محكمة النقض الفرنسية، قضت محكمة النقض الفرنسية برفض طعناً مقدم من وكالة المراقبة الجوية، وألزمتها بالتعويض عن كافة الأضرار التي أصابت طائرة تابعة لشركة سويس إير بسبب انزلاق واحتكاك الطائرة بشدة بأرض مدرج المطار حيث يُعزى سبب الانزلاق لفعل المراقب الجوي الذي سمح للطائرة بالهبوط إبان هطول الأمطار الشديد حيث أغرقت المدارج الجوية، ورفضت المحكمة دفع الوكالة المسؤولية عنها وأقرت المحكمة في حكمها أن الضرر كان متوقعاً وكان يجب على المراقب متابعة تقارير الأرصاد الجوية بصورة مستمرة ولا يكتفي بالتقارير الدورية الصادرة يومياً، وحكمت المحكمة بتعويض مشغل الطائرة عن الأضرار التي لحقت بالطائرة.

وهنا يثار تساؤل مفاده عند صدور الخطأ من قبل المراقب الجوي من المسؤول عن تعويض الأضرار؟ وفي صدد الإجابة على هذا التساؤل، فقد قضت محكمة استئناف باريس برفض الطعن المقدم من قبل وكالة المراقبة الجوية الفرنسية وإلزامها بالتعويض عن خطأ المراقب الجوي بحسبانه أحد تابعيها لعدم قيامه بالإرشاد والتحذير والتوجيه المباشر لأحد الرحلات الجوية التابعة للخطوط الجوية الماليزية عند دخولها المجال الجوي الفرنسي واقتربها من مطار أورلي، أدى ذلك إلى الاصطدام بأحد التلال القريبة من المطار وسقوطها



ووفاة ١٢٣ راكب و ٩ من أفراد الطاقم، وجاء في تسبيب حكم المحكمة أن عدم ضمان مسار آمن للطائرات يعد من مسؤولية وكالة المراقبة الجوية وإلزامها بالتعويض لورثة الضحايا وفقاً للمسؤولية غير المحدودة وعن كافة الأضرار المادية والمعنوية وكذلك تعويض مشغل الطائرة عن الأضرار التي لحقت بالطائرة.

يثار تساؤل مفاده عند توجيه المراقب الجوي لقائدي الطائرة كممثلين عن وكالة المراقبة الجوية وتوجيههم لهم وحدث الاصطدام نتيجة عدم الالتزام من قبل قائدي الطائرات بتعليمات وتوجيه المراقب الجوي مثلاً قيام قائد الطائرة بتغيير مسار أو ارتفاع أو قيامه بمناورات أي تحركات متعاقبة للطائرة ولم تتم الاستجابة الفورية لتوجيهات أو الإرشادات والتعليمات ونجم عنها اصطدام وسبب ضرراً فان قائد الطائرة يتحمل التعويض عن كافة الأضرار.

وفق العقد المبرم بين وكالة المراقبة الجوية ومشغل الطائرة فان الوكالة تكون مسؤولة عن الأخطاء التي تصدر من المراقب الجوي وتسبب ضرراً اتجاه مشغل الطائرة أو أحد تابعيه وبما إن مسؤولية وكالة المراقبة ذات طبيعة عقدية فإنها تتحقق عند مخالفة شروط العقد المبرم^{٣٥}.

حيث رتببت اتفاقية الأرجنتين مسؤولية وكالة المراقبة الجوية عن الأضرار التي تصيب مشغل الطائرة من جراء أخطاء المراقبين التابعين للوكالة، أما عن مقدار التعويض حيث نصت الاتفاقية ان مشغل الطائرة يستحق تعويضاً نقدياً من قبل وكالة المراقبة الجوية في حدود المبالغ التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية، وذلك عند عدم التزام وكالة المراقبة بتحقيق النتيجة التي تم الاتفاق عليها في العقد المبرم والتي قوامها منع التصادم وضمان سلامة الرحلة الجوية ومن على متن الطائرة

أما إذا كانت تقصيرية حدوث خطأ من قبل الغير تولد عنه أضراراً في إطار المسؤولية التقصيرية، أما عن مقدار التعويض عن خطأ الغير فيتم تحديده بنا على مقدار الضرر المستحق ونوع الخطأ وجسامته، ومدى الضرر الذي نتج عن الخطأ ومدى تعدد الأخطاء، وإذا كان الخطأ متعمداً أو غير متعمد^{٣٦}

وبذلك فإن مسؤولية الوكالة اتجاه الركاب مثلاً أو مالكي البضائع المشحونة تكون مسؤولية تقصيرية ذلك لعدم وجود عقد بينها وبينهم، وبذلك تتحقق المسؤولية التقصيرية ويحق للمضرور من الغير المطالبة بالتعويض على أساس الضرر المتوقع وغير المتوقع معاً، على عكس مشغل الطائرة والذي إذا ما تضرر نتيجة خطأ وكالة المراقبة الجوية فلا يطالب بالتعويض إلا على أساس الخطأ المتوقع فحسب، وليس الخطأ غير المتوقع بالتعويض على المسؤولية العقدية وهي لا تشمل الأخطاء غير المتوقعة^{٣٧}

وقضت محكمة النقض الفرنسية برفض طعن وكالة المراقبة الجوية الفرنسية وإلزامها بدفع تعويض عن الضرر المتحقق لمالك أحد الشحنات نتيجة تضرر شاحنته من جراء خطأ الإرشاد للمراقب الجوي للمطار والذي أعطى تصريحاً للطائرة بالهبوط في مدرج لا يتسع لإستيعاب حجم الطائرة مما أدى إلى جنوح وانقلاب الطائرة مما أحدث تلفاً شديداً بالبضائع المنقولة على متن الطائرة^{٣٨}

يتضح من التوجه القضائي أعلاه بان المراقب مسؤولاً عن تعويض كافة الأضرار التي لحقت بالطائرة وفقاً للعقد المبرم بينه وبين مشغل الطائرة، وعن تعويض كافة الأضرار التي لحقت بالبضائع.

الخاتمة

تتضمن أهم النتائج التي توصل لها الباحث والتوصيات وكالاتي: -

النتائج: -

١. تنشأ المسؤولية العقدية للمراقب الجوي عند عدم تنفيذ أو انتهاك بنود وشروط العقد التي تم الاتفاق عليها بين المراقب الجوي وبين مشغل الطائرة، أما في حالة عدم وجود عقد فان المسؤولية التقصيرية تتحقق عند توفر عناصرها من خطأ وضرر وعلاقة سببية.
٢. يصعب تمييز مسؤولية المرفق الإداري عن المسؤولية الشخصية للمراقب الجوي وذلك بسبب مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه ومن حق الشخص المضرور الرجوع على كليهما بوجه بالتضامن ويطلب بالتعويض وللمرفق الإداري أداء التعويض للشخص المضرور والرجوع على المراقب الجوي وفقاً لدعوى الحلول
٣. تقوم مسؤولية الوكالة اتجاه الركاب أو مالكي البضائع مسؤولية تقصيرية ذلك لعدم وجود عقد بينهم وتتحقق المسؤولية التقصيرية ويحق للمضرور من الغير المطالبة بالتعويض على أساس الضرر المتوقع وغير المتوقع معاً، على عكس مشغل الطائرة والذي إذا ما تضرر نتيجة خطأ وكالة المراقبة الجوية فلا يطلب بالتعويض إلا على أساس الخطأ المتوقع فحسب، وليس الخطأ غير المتوقع بالتعويض على المسؤولية العقدية وهي لا تشمل الأخطاء غير المتوقعة.

التوصيات:

١. عدم وجود تنظيم تشريعي في العراق ينظم مسؤولية المراقب الجوي
٢. نرجو من المشرع إصدار قوانين تحقق توازن في العقد بين مشغل الطائرة الأطراف الأخرى في العقد
٣. منع أي ضغوطات ومعوقات تمنع سير عمل المراقب الجوي مادية او معنوية ذلك لانعكاسها ع سلامة الرحلة الجوية

الهوامش:

- (١) ليلان رشيد فائق، المسؤولية المدنية في القانون، بحث مقدم الى اقليم كردستان، ٢٠١٧، ص ٢٠.
- (٢) https://ar.m.wikipedia.org/wiki/%D9%85%D8%B1%D8%A7%D9%82%D8%A8%D8%A9_D8%AC%D9%88%D9%8A%D8%A9 الساعة العاشرة صباحاً
- (٣) Annex11 at Chicago convention on International civil aviation Air traffic services chapter 11 p.3.
- (٤) pic-command-<https://skybrary.aero/articles/pilot-> الساعة العاشرة صباحاً
- (٥) مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، الطبعة الاولى، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٢، ص ٢٨٥.
- (٦) وجدي حاطوم، النقل البحري، بيروت، الطبعة الاولى، ٢٠١١، ص ١٩
- (٧) <https://ar.m.wikipedia.org/wiki/%D8%AA%D8%B5%D8%A7%D8%AF%D9%85>
- (٨) <https://www.stats.gov.sa/ar/job> الساعة الخامسة عصرًا
- (٩) See: Małgorzata Polkowska, Some Observations on Civil Air Carrier Liability in International Air Carriage - "Accident", "Damage" and Jurisdiction, Rev. dr. unif. 2010, Pp.109-131



- (10) cour de cassation chambre commerciale 6 Juillet 2010-No 670L.P6
- (11) https://www-cbc-ca.translate.google.com/news/world/4-swiss-air-traffic-controllers-found-guilty-in-2002-crash-1.676488?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ar&_x_tr_hl=ar&_x_tr_pto=tc
- (12) ICAO Doc: LC/25/39: WP.
- (13) Ibid: Article 11-Liability for damage on surface.
- (14) د. علاء النجار حسانين احمد، مسؤولية المراقب الجوي عن سلامة الحركة الجوية (دراسة احصائية حول اسباب حوادث الطائرات في العالم ونسبة اخطاء المراقبة الجوية فيها)، بحث منشور في مجلة جامعة اسيوط، بالعدد ٧٤ / ديسمبر ٢٠٢٠، ص ٢٠.
- (15) Ibid: Article 11-Liability for damage on surface.
- (16) وليد علي ماهر، مسؤولية المراقب الجوي، مجلة حقوق حلوان للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد، ٣٨، العدد ٣٨، ص ١١
- (17) حسن خير الله عسكر والسيد الأستاذ سام سليمان، المترتبة على تقرير المسؤولية الإدارية على لأساس الخطأ، جامعة الشارقة. ص ٢٠.
- (18) وليد علي ماهر، مصدر سابق، ص ١٣٢
- (19) de cassation première chambre civile 2 Mai 1979 N (78-10). 719
- (20) <https://nationalcareers.service.gov.uk/job-profiles/air-traffic-controller> الساعة العاشرة صباحاً
- (21) <https://www.ennaharonline.com/%D8%B4%D8%A7%D9%87%D8%AF-%D9%81%D9%8A%D8%AF%D9%8A%D9%88-%D9%84%D9%84%D8%AD%D8%B8%D8%A9->
- (22) ICAO Doc: LC/25/39: WP
- (23) Cour de cassation chambre commerciale 8 Novembre 2016 N° 16-10.62
- (24) مرتضى عبد الله خيرى، احكام التعويض عن مسؤولية المراقبة الجوية، بحث منشور، ص ١٨
- (25) <https://www.sayidaty.net/node/817406/%D8%A3%D8%B3%D8%B1%D8%D9%88%D9%85%D8%AC%D8%AA%D9%85%D8%B9/%D9%85%D8%AC%D8%AA%D9%85%D8%AD>
- (26) Georges Bonet et Bernard Gross: La réparation des dommages causés aux constructions par les vices des matériaux, J.C.P.1974 p.263.
- (27) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والدولي، دراسة للالتزام بالنقل البري والبحري والجوي، دار النهضة العربية ١٩٨٠، ص ١٣٠
- (28) <https://www.argaam.com/ar/article/articledetail/id/1796030>
- (29) مالك جابر حميدي الخزاعي، تحديد الأساس القانوني للملائم للمسؤولية المدنية البيئية لشركات تكرير النفط والغاز، جامعة القانون، كلية القادسية، سنة ٢٠١٧، ٢٢، ٢٥، ٢٦
- (30) محمد السعدي رشدي، الخطأ غير المغتفر، سوء السلوك الفاحش والمقصود، دار النهضة العربية، ١٩٩٤، ص ٩٧
- (31) ICAO Doc LC/25. WP/875-39 subparagraph 2.
- (32) ياسين الشاذلي، نزال الكسواني، تطور مفهوم الحادث الجوي في النقل الجوي الدولي للأشخاص: دراسة في التطبيقات القضائية المقارنة والتشريع القطري، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، السنة الثامنة العدد ٢، التسلسل ٣٠ شوال ذي القعدة ٢٠٢٠، ص ٢٥

(٣٤) ياسين شويلي، تطور مفهوم الحادث الجوي في النقل الجوي الدولي للأشخاص: دراسة في التطبيقات القضائية المقارنة والتشريع القطري، ص ٣٠

(35) See: Małgorzata Polkowska, Some Observations on Civil Air Carrier Liability in International Air Carriage - "Accident", "Damage" and Jurisdiction, Rev. dr. unif. 2010, Pp.109-131

(36) Ibid: Article 14&16: subparagraph2

(37) Ibid: Article 14&15: subparagraph2

(٣٨) علاء نجار، مصدر سابق، ص ١١.

المراجع.

أولا الكتب باللغة العربية

- (١) إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والدولي، دراسة للالتزام بالنقل البري والبحري والجوي، دار النهضة العربية ١٩٨٠
- (٢) حسن خير الله عسكر والسيد الأستاذ سام سليمان، المترتبة على تقرير المسؤولية الإدارية على أساس الخطأ، جامعة الشارقة
- (٣) مالك جابر حميدي الخزاعي، تحديد الأساس القانوني للملائم للمسؤولية المدنية البيئية لشركات تكرير النفط والغاز، جامعة القانون، كلية القادسية، سنة ٢٠١٧، ٢٢، ٢٥، ٢٦
- (٤) مجيد حميد العنبيكي، القانون البحري العراقي، الطبعة الاولى، بيت الحكمة، بغداد، ٢٠٠٢
- (٥) محمد السعدي رشدي، الخطأ غير المغتفر، سوء السلوك الفاحش والمقصود، دار النهضة العربية، ١٩٩٤
- (٦) وجدي حاطوم، النقل البحري، بيروت، الطبعة الاولى، ٢٠١١
- (٧) ياسين شويلي، تطور مفهوم الحادث الجوي في النقل الجوي الدولي للأشخاص: دراسة في التطبيقات القضائية المقارنة والتشريع القطري

ثانيا البحوث المنشورة

- (١) علاء النجار حسانين احمد، مسؤولية المراقب الجوي عن سلامة الحركة الجوية، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية ١، العدد ٧٤، ديسمبر ٢٠٢٠ كلية الحقوق جامعة أسيوط.
- (٢) ليلان رشيد فائق، المسؤولية المدنية في القانون، بحث مقدم، ٢٠١٧
- (٣) مرتضى عبد الله خيرى، احكام التعويض عن مسؤولية المراقبة الجوية، بحث منشور، ص ١٨
- (٤) وليد علي ماهر، مسؤولية المراقب الجوي، مجلة حقوق حلوان للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد، ٣٨، العدد ٣٨.
- (٥) ياسين الشاذلي، نزال الكسواني، تطور مفهوم الحادث الجوي في النقل الجوي الدولي للأشخاص: دراسة في التطبيقات القضائية المقارنة والتشريع القطري، مجلة كلية القانون الكويتية العالمية، السنة الثامنة العدد ٢، التسلسل ٣٠ شوال ذي القعدة ٢٠٢٠

