

المعوقات التي تعترض عمل مراقب الحركة الجوية.  
*Obstacles to the work of the air traffic controller.*

بحث مشترك مقدم من قبل

الاستاذ الدكتور علي شاكر عبد القادر البدري

الاستاذ الدكتور اشواق عبد الرسول عبد الامير

اساتذة القانون المدني

جامعه كربلاء / كلية القانون

**الخلاصة.**

رغم حرص منظمة الطيران الدولي ( ICAO ) الشديد على مواكبة التطور لمتطلبات الحركة الجوية ، حتى تضع تحت أيدي المراقبين الجويين أحدث ما توصل إليه العلم الحديث من تكنولوجيا؛ لمساعدة مراقب الحركة الجوية في أداء عمله بدقة واتقان وتحقيق سلامة الحركة الجوية . إلا أن هناك معوقات متعدّدة تعترض عمل مراقب الحركة الجوية من شأنها التأثير على أدائه للالتزامات الملقاة على عاتقه . بعض هذه المعوقات قد ترجع إلى عوامل فنية كعدم اتباع معايير السلامة الجوية وازدحام الأجواء والمطارات. وبعضها قد يرجع إلى المعوقات التنظيمية والمادية التي تعدّ من أخطر المعوقات التي تعترض قدرة المراقب الجوي على أداء التزاماته في الوقت الحاضر.

**الكلمات المفتاحية:** المعوقات المادية والمعنوية ، المراقب ، الملاحة الجوية ، معايير السلامة الجوية.

**Abstract.**

*Despite the keenness of the International Aviation Organization (ICAO) to keep pace with the development of air traffic requirements, in order to put under the hands of the air traffic controllers the latest findings of modern science in terms of technology; To assist the air traffic controller in performing his work with precision, perfection and achieving air traffic safety However, there are multiple obstacles encounter the work of the air traffic controller that affect his performance of the obligations entrusted to him. Some of these obstacles may be due to technical factors such as non-compliance with air safety standards and congestion of airspace and airports. Some of them may be due to organizational and material obstacles, which are among the most serious obstacles to the ability of the air traffic controller to perform his obligations at the present time.*

**Key words:** *physical and moral obstacles , observer , Air safety standards , air navigation .*

**المقدمة.**

الحمد لله رب العالمين ، والصلاة والسلام على خير الخلق اجمعين محمد وآله الطيبين الطاهرين ..... قبل الخوض في البحث ، لا بد من عرض فكرة البحث ، وبيان أهميته وأسباب اختياره ، فضلاً عن عرض إشكالية البحث ، ثم التطرق لخطة البحث.

**أولاً / فكرة البحث.**

تقوم الملاحة الجوية على أساس من أربعة عناصر رئيسة تتمثل في الأداة وهي الطائرة والمجال أو البيئة وهي الفضاء الجوي ، والمرافق وتتمثل في المطارات وأشخاص متخصصين يقومون بأداء خدمات الملاحة الجوية وهم المراقبون الجويون. ونظراً للطبيعة الخاصة للطائرة التي تعمل في بيئة مختلفة عن تلك التي تعمل فيها وسائل النقل الأخرى ، تلك هي البيئة الجوية وما يحيط بها من مخاطر وظروف عمل مختلفة ، فقد أدى ذلك إلى ضرورة وجود مجموعة من العوامل اللازمة لتحقيق الأمان للطائرة أثناء الرحلة الجوية وأصبحت الطائرة دائماً في حاجة لحراستها من الخارج وبصفة خاصة في مرحلتي الإقلاع والهبوط لذلك ظهرت مهنة المراقب الجوي. ويعتمد مراقب الحركة الجوية في عمله على الأجهزة الحديثة مثل أجهزة الاتصالات وأجهزة الحاسب الآلي ، وأجهزة الرادار ، بيد هناك معوقات تعترض عمله وتؤثر على القيام بأدائه بدقة وإتقان وتحقيق سلامة الحركة الجوية ، فمنها معوقات فنية ، وأخرى تنظيمية ومادية.

**ثانياً / أهمية البحث وأسباب اختياره.**

تظهر أهمية البحث في محاولة القاء الضوء على المركز القانوني لمراقب الحركة الجوية، ودوره الحيوي المهم في تحقيق سلامة الحركة الجوية والمحافظة على سلامة وأرواح الركاب على الرغم من الكثيرين يجهلون القائم بهذا العمل الجليل وبظروف وبيئة العمل التي يعمل فيها ، فالمراقب الجوي يعيش في كابينة زجاجية منوط به المحافظة على سلامة الأرواح والأموال في الجو وعلى الأرض .

أما أهميته من الناحية القانونية فتتمثل بالأمر الآتي ، التي تعد سبباً لأختيار البحث:

1- لم يلق موضوع المعوقات التي تعترض عمل مراقب الحركة الجوية الاهتمام من قبل شراح القانون المدني ولا الباحثين على الرغم من خطورة الآثار المترتبة على عمل المراقب الجوي والمتعلق بأمان وسلامة وكفاءة وانتظام الطيران المدني الدولي .

2- غياب التنظيم التشريعي الداخلي حول تحديد هذه المعوقات ومعالجتها وإسناد الأمر للقواعد العامة ، والاستعانة ببعض القواعد المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو 1944 التي تعد أحكامها جزءاً مكماً لقانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل .

**ثالثاً / إشكالية البحث.**

تتمثل إشكالية البحث في أن التشريعات الوطنية ، ومنها التشريع العراقي والاتفاقيات الدولية المعنية بالطيران المدني ، على الرغم من حرصها بضمان أن يتوافر على كل من المستوى العالمي والوطني نظام ملاحة جوية يتسم بالسلامة والأمن والكفاءة والاستدامة ، إلا أنها أغفلت مسائل كثيرة تشكل فيما بينها الأساس الذي تقوم عليه سلامة الرحلة الجوية بالنسبة لأعمال الطيران المدني من أجل تتبع الطائرة أثناء إقلاعها وطيرانها ومن ثم هبوطها ، هم مراقبو الحركة الجوية ، فلا بد من تحديد المعوقات التي تعترض عملهم ووضع الحلول لمعالجتها.

**رابعاً / خطة البحث.**

تنوزع الدراسة على مبحثين ، نخصص المبحث الأول للمعوقات الفنية التي تعترض عمل مراقب الحركة الجوية ، ويتضمن هذا المبحث مطلبين ، يختص المطلب الأول في بيان عدم إتباع معايير السلامة الجوية ، وفي المطلب الثاني تناولنا ازدحام الأجواء والمطارات ، وتتضمن المطلب الثاني فرعين ، تناولنا في الفرع الأول وجود حالة اضطرارية ، وفي الفرع الثاني : إبلاغ وحدة المراقبة الجوية.

أما المبحث الثاني فنخصصه لبيان المعوقات التنظيمية والمادية التي تعترض عمل مراقب الحركة الجوية، سيكون على مطلبين أيضاً ، يهتم المطلب الأول بدراسة المعوقات التنظيمية ، ويتضمن المطلب الثاني فرعين ، يختص الفرع الأول في بيان العواصف الرعدية والغبار البركاني ، ويختص الفرع الثاني

بالأمطار الثلجية والضباب الكثيف. وأما المطلب الثاني ستكون الدراسة فيه عن المعوقات المادية ، وسيكون على فرعين أيضاً يختص الفرع الأول في بيان أثر الظروف الاقتصادية والمعيشية على عمل مراقب الحركة الجوية ، ويختص الفرع الثاني بالأثر الاقتصادي الناجم عن فيروس كورونا (كوفيد - 19) على عمل مراقب الحركة الجوية. وسننهى البحث بخاتمة ادرجنا فيها ما توصلنا إليه من نتائج ومقترحات ندعو المولى سبحانه وتعالى أن يسدد خطانا ويتقبل عثرتنا ، والله تعالى نعم المولى ونعم النصير. والله الحمد والشكر..... ومنه العون والأجر.

### المبحث الأول/ المعوقات الفنية التي تعترض عمل مراقب الحركة الجوية.

من المتعارف عليه إن عمل المراقب الجوي يعتمد بصورة أساسية على الأجهزة الحديثة، مثل أجهزة الاتصالات وأجهزة الحاسب الآلي وأجهزة الرادار ، ومن المعروف إنه كلما ازدادت الأجهزة تطوراً كلما ازدادت المعوقات الفنية التي تعترض عمل المراقب الجوي. فعدم اتباع معايير ومقاييس السلامة الجوية من قبل الدول وازدحام الأجواء والمطارات بسبب كثافة حركة الطائرات فتحدث عندئذ فوضى كبيرة في ضبط الحركة الجوية ، ما يؤدي إلى فقد السيطرة عليها من قبل مراقبي الحركة الجوية وانقطاع الصلة بين الطائرة في الجو ووحدة المراقبة المعنية ، الأمر الذي يحدث معه أن تصبح الطائرة في الفضاء بدون مساعدة من الأرض. ولغرض الوقوف على مضمون المعوقات الفنية التي تعترض عمل المراقب الجوي ، لابد من بحثها ضمن مطلبين مستقلين ، نبحث في **المطلب الأول : عدم اتباع معايير السلامة الجوية ، ونعرض في المطلب الثاني : ازدحام الأجواء والمطارات.**

### المطلب الأول/عدم اتباع معايير السلامة الجوية.

**الطائرة (1) / هي أداة الملاحة الجوية .** وحتى تقوم برحلتها الجوية على نحو آمن ، فلا بد من التأكد من صلاحيتها للملاحة الجوية ، ويتم ذلك بتحقيق اشتراطات معينة ، تجعلها قادرة على إتمام رحلتها الجوية بسلام ودون مخاطر تذكر ، ويثبت ذلك في شهادة تسمى شهادة الصلاحية للطيران حيث تعد هذه الشهادة من أهم وثائق الطائرة على الإطلاق التي يجب الاحتفاظ بها لأسباب تتعلق بنظام الملاحة الجوية وسلامتها والتحقق من صلاحيتها للطيران. لذلك أوجب المشرع العراقي حيازة الطائرة على وثائق معينة . ومنها حصولها على شهادة صلاحية للطيران بوصفها شرطاً جوهرياً للعمل في اقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه<sup>(2)</sup>. ويقصد بشهادة صلاحية الطائرة للطيران قولهم : (( شهادة تصدرها سلطات الطيران المدني في دولة تسجيل الطائرة تقر فيها إن الطائرة ، او أجزاء منها تفي بشروط صلاحية الطيران السارية بعد صيانتها ولفترة زمنية محددة ))<sup>(3)</sup>.

إذ يُعد ضمان سلامة الملاحة الجوية الهدف الأسمى في جميع أنشطة الطيران المدني . وهذا يتطلب توافر متطلبات معينة للتأكد من صلاحية الطائرة للملاحة الجوية . وتحقيقاً لذلك تقوم المنظمة الدولية للطيران المدني من وقت لآخر – كلما دعت الحاجة إلى ذلك - بتقرير الأوضاع القياسية والطرق والإجراءات الدولية الموصى بها فيما يتعلق بصلاحية الطائرات للطيران<sup>(4)</sup> . ولكن نظراً لمخالفة دول متعدّدة بتطبيق واتباع معايير السلامة الجوية الدولية ومقاييسها الموصى بها من قبل المنظمة الدولية كان السبب في وقوع الحوادث الجوية المتعدّدة، وتعد من المعوقات الفنية التي تعترض عمل المراقب الجوي ضعف أجهزة الاتصالات وعدم كفاءتها الراديوية لإجراء الاتصالات مع المطارات ومع المراقبين الجويين لتلقي المعلومات ، إذ أن أجهزة الرادار<sup>(5)</sup> ، من الأجهزة التكنولوجية التي لعبت دوراً كبيراً في مساعدة المراقب الجوي في القيام بمهامه بدقة وتحقيق انسيابية في حركة الطائرات ، مما أدى إلى رفع معدلات السلامة الجوية ؛ فهي تنظم حركة سير الطائرات وتعريف هويتها من خلال جهاز استقبال وإرسال موجود على متن الطائرات<sup>(6)</sup>. والسؤال الذي يُثار هنا هو : كيف يتم إلزام الدول باتباع معايير السلامة الجوية الدولية ومقاييسها الموصى بها من المنظمة الدولية ؟ **للإجابة عن هذا السؤال يمكن القول :** إن المشرع الأمريكي أنشأ برنامج تقييم السلامة الجوية ، بهدف ضمان إن كل الطائرات الأجنبية التي تطير في الولايات المتحدة صالحة تماماً، وإنها اتبعت المعايير والمقاييس الدولية التي وضعتها المنظمة الدولية للطيران المدني<sup>(7)</sup>. على أثر حادثتين شهيرتين وقعت أحدهما عام 1986 ، نتيجة تصادم بين طائرتين ، فانفجرتا ومات جميع ركاب الطائرتين . وكان هذا بسبب عدم وجود جهاز إنذار في نظام

المراقبة الجوية ينذر باقتراب الطائرة الأخرى<sup>(8)</sup>. وحدثت ثانيهما عام 1990 عندما انفجرت طائرة بمنطقة سكنية بسبب فشل نظام المراقبة الجوية في تقدير المسافة الفعلية لأرض المطار . وكان هذا بسبب عدم وجود جهاز رادار الأقتراب لتوجيه الطائرات المقتربة من المطار<sup>(9)</sup>. في حين تبني الاتحاد الأوربي برنامجاً دولياً لتحسين السلامة الجوية وتقليل حوادث الطيران ، وقد نشأ هذا البرنامج نتيجة انفجار طائرة راح ضحيتها 179 راكباً أوربياً كانوا على متنها ، إذ اتضح أن سبب هذه الكارثة هو خطأ المراقب الجوي الراجع إلى عدم احترام قوانين السلامة الجوية التي قررتها المنظمة الدولية للطيران المدني ، لذلك قامت سلطة الطيران المشترك الأوربية JAA بإنشاء البرنامج لتقييم السلامة الجوية<sup>(10)</sup>. لم يحدد قانون الطيران المدني العراقي الحد الأدنى من المعايير والمقاييس الدولية والنظم الموصى بها بسلامة الطيران والملاحة الجوية لتقليل الحوادث الجوية وضمان تحقيق السلامة الجوية. ونظراً لتساهل المنظمة الدولية للطيران المدني تجاه بعض الدول المخالفة لهذا الحد الأدنى وظهور برامج السلامة الإقليمية ( كالبرامج الأمريكية والأوربي )<sup>(11)</sup> ، نقترح على المشرع العراقي أن ينحو منحى التشريعات الحديثة وتبني برنامج أكثر فاعلية لتحسين السلامة الجوية وتقليل حوادث الطيران في العراق. إذ أن أهم الضمانات الرئيسية للحفاظ على حيوية الطيران المدني ، صلاحية الطائرة للملاحة الجوية ووجود نظام على المستوى العالمي والوطني يتسم بالسلامة والأمن والكفاءة والاستدامة ، ويتطلب هذا تنفيذ نظام لإدارة الحركة الجوية يسمح بالاستخدام الأمثل للقدرات التي يوفرها التقدم الفني في هذا المجال<sup>(12)</sup> . وتعتمد من خلاله مراقبة الحركة الجوية بشكل كبير ومتنام على توافر المعلومات بشكل فوري أو شبه فوري بصورة موثوقة ودقيقة مع التأكد من صحتها وضمان نوعيتها لاتخاذ القرارات المستنيرة ، ويتم بهذه الطريقة تعزيز الدور التنفيذي للمراقبين الجويين ؛ فالملاحة الجوية عملية دقيقة تعتمد بصورة كبيرة على مهارات الطيارين ومراقبي الحركة الجوية<sup>(13)</sup> ، وعلى الرغم من الدور الحيوي والحساس الذي يقوم به المراقب الجوي ، إلا أن وجود المعوقات الفنية ، ومنها عدم اتباع معايير السلامة الجوية ، سيؤثر على أداء المراقب الجوي في إدارة وتوجيه الحركة الجوية بالشكل الذي يضمن منع حدوث التصادم ، ويحقق سلامة وكفاءة وانسياب الحركة الجوية.

### المطلب الثاني/ ازدحام الأجواء والمطارات.

من المشكلات اليومية الأساسية التي تواجه مراقب الحركة الجوية ، كثافة حركة الطائرات وازدحامها وصعوبة تدفقها في الجوفازدحام الأجواء والمطارات بات أمراً مألوفاً اليوم ، فالطائرة التي تهبط يجب أن تخلي المدرج لطائرة أخرى ، ولا تتم هذه العملية بسرعة ويسر أحياناً ، وإنما تستغرق عملية الهبوط وإخلاء المدرج في العادة من دقيقة إلى 4 دقائق ، ويمكن للمدرج الواحد أن يتعامل مع 30 عملية هبوط في الساعة الواحدة<sup>(14)</sup>. وإن تأخر إحدى طائرات النقل الجوي عن موعد إقلاعها ، يؤدي إلى عدم انتظام سير تدفق الطائرات ، ويتطلب كل ذلك جهداً إضافياً من مراقب الحركة الجوية ، فيعتمد إلى تأخير بعض الطائرات بإبقائها في الجو ، واتخاذ الإجراءات الاحتياطية في حالة ازدحام المطار ، كتحديد مطار بديل للطائرة للهبوط فيه بدلاً من الانتظار في الجو<sup>(15)</sup>. مراقب الحركة الجوية هم من بين المجموعات الأكثر تعرضاً لما يعرف بـ ( الحوادث الحرجة ) نتيجة فقدان السيطرة لضغوط العمل . ومن ثم يؤثر على أداء المراقب الجوي وقدراته لإكمال مهامه بشكل صحيح ؛ فالإجهاد الكبير يؤثر على قدرة المراقب الجوي على التركيز الذي يمكن أن يؤدي إلى إحداث كارثية بالطيران ، وقد حددت منظمة الطيران ( ICAO ) نظام لإدارة مخاطر السلامة المرتبطة بالإجهاد<sup>(16)</sup>. وذلك بتطبيق ( نظام إدارة الموارد البشرية ) للتأكد من أن مراقبي الحركة الجوية في حالة تمكنهم من أداء التزاماتهم ضمن المستوى الآمن . من خلال تطبيق المبادئ والمعايير المرتبطة بأنظمة إدارة السلامة ( SMS ) ، الذي يقلل من خطر حوادث الطيران المرتبطة بإجهاد المراقب الجوي<sup>(17)</sup>.

**والسؤال الذي يُثار هنا : كيف يقلل من الآثار السلبية لإزدحام الأجواء والمطارات للقضاء على المعوقات الفنية التي تعترض عمل المراقب الجوي ؟** للإجابة عن هذا السؤال يمكن القول تقع على عاتق قائد الطائرة المسؤولية النهائية لإزدحام الأجواء والمطارات ، وعلى قائد الطائرة أن يلتزم بالقيام بالواجبات والمسؤوليات المحددة له قبل الإقلاع وأثناء الطيران وبعد الهبوط ، طبقاً للتعليمات الصادرة له

بهذا الشأن من مراقبي الحركة الجوية ، ولا يجوز أن يحيد عنها إلا في الحالات الاضطرارية التي تستدعي التصرف الفوري (18) . كما يجب على قائد الطائرة العاملة ضمن حركة المطار أو في جواره ، أن يتقيد بالأنظمة المتعلقة باستعمال المطار وقواعد الحركة الجوية المعمول بها فيه (19) . ويلتزم قائد الطائرة كذلك بأن يسلك الطرق والممرات الجوية التي تحددها وحدة المراقبة الجوية وألا يحيد عنها إلا لظروف قاهرة. **نستنتج مما سبق** ، أن قائد الطائرة يمكن أن يحيد عن تعليمات المراقب الجوي دون أدنى مسؤولية عليه ، لذلك يتم تقسيم المطلب إلى فرعين ، وكالاتي :

**الفرع الأول/ وجود حالة اضطرارية.**

الأحوال الاضطرارية هي تلك الظروف المفاجئة الطارئة التي لا يمكن توقعه ولا يستطاع دفعه كافة سماوية أو حادث فجائي أو قوة قاهرة (20) . وهذه الحوادث في مجال الطيران المدني متعدّدة ومتنوعة ، فقد تكون من فعل الطبيعة كالعواصف الثلجية أو الرعدية والأمطار الغزيرة والغبار البركاني ، أو تكون نتيجة عطل في أحد أجهزة الطائرة ويؤثر على التحكم فيها من قبل قائد الطائرة وقد تنشأ الأحوال الاضطرارية نتيجة خطأ مراقب الحركة الجوية ذاته ، كما إذا وضع مراقب الحركة الجوية الطائرة في مواجهة طائرة أخرى على مسار واحد مما ينشئ حالة اضطرارية تمنح قائد الطائرة الحق في الخروج على تعليماته (21) . ولقد جعل المشرع الأمريكي بقوله : (( قائد الطائرة مسؤول عن قيادة الطائرة مسؤولية مباشرة وله السلطة النهائية )) . (( ..... ويجوز له أن يحيد عن تعليمات A T C بالقدر اللازم لمواجهة الحالة الطارئة )) (22) في حين أوجب المشرع المصري بقوله : (( على قائد الطائرة الالتزام ببرنامج الرحلة الساري المفعول والتقيد بكافة تصاريح وتعليمات مراقبة الحركة الجوية ولا يجوز له أن يحيد عنها إلا في الحالات الاضطرارية التي تستدعي التصرف الفوري )) (23) .

أما المشرع العراقي فقد أوجب كذلك بقوله : (( على قائد الطائرة التقيد بكافة تصاريح وتعليمات مراقبة الحركة الجوية ولا يجوز له أن يحيد عن متطلبات هذه التصاريح أو التعليمات إلا في الحالات الاضطرارية التي تستدعي التصرف الفوري )) (24) . يتضح مما سبق ، أن من أهم التزامات قائد الطائرة هو الالتزام بالتعليمات الصادرة إليه من مراقب الحركة الجوية قبل الإقلاع وأثناء الطيران وبعد الهبوط ، غير أنه من الممكن له بوصفه قائد الرحلة أن يتجاهل هذه التعليمات فقط في أحوال الضرورة القصوى .

**الفرع الثاني/ إبلاغ وحدة المراقبة الجوية.**

على الرغم من أن قائد الطائرة له التصرف بما يخالف تعليمات المراقبة الجوية في حالة الاضطرار من دون أدنى مسؤولية عليه ، إلا أن المشرع الأمريكي اشترط عليه بقوله : (( ..... أن يخطر وحدة المراقبة المختصة بالملاسات والظروف التي اقتادته إلى مخالفة تعليماتها بمجرد أن تتاح له الفرصة بذلك )) (25) . كأن تنتهي حالة الاضطرار بالنسبة له أو يتمكن من السيطرة على الموقف لحين الاتصال بوحدة المراقبة الجوية. في حين أوجب المشرع المصري على قائد الطائرة بقوله : (( ..... في مثل هذه الحالات أن يخطر وحدة مراقبة الحركة الجوية المختصة بذلك في اقرب فرصة ممكنة وأن يحصل إذا ما اقتضى الأمر على تصريح معدل )) (26) . أما المشرع العراقي فقد أوجب كذلك على قائد الطائرة ، بقوله : (( ..... وفي اقرب فرصة ممكنة بعد اتخاذ أي تصرف يتعلق بحالة الاضطرار هذه أن يخطر وحدة مراقبة الحركة الجوية المختصة بذلك وأن يحصل على تصريح معدل إذا ما اقتضى الأمر )) (27) . يتضح مما سبق ، أن على قائد الطائرة في جميع الأحوال الاتصال بوحدة المراقبة الجوية والحصول على تصريح معدل إذا ما اقتضى الأمر ذلك ، ولتتمكن وحدة المراقبة الجوية من اتخاذ التدابير اللازمة لمواجهة هذه الظروف والتصرف وفقاً لها. وتقوم وحدة المراقبة الجوية بمجرد إعلامها بالحالة على الفور بتقديم ما يحتاج إليه قائد الطائرة من مساعدات ، ليتمكن من تجنب هذه الظروف أو تجنب آثارها السيئة أو لتقديم مساعدات التنبيه والبحث والإنقاذ عن رحلته إذا ما احتاج إليها (28) .

**خلاصة القول** ، إن التزام قائد الطائرة بالتعليمات الصادرة إليه من مراقب الحركة الجوية يؤدي إلى تنظيم حركة الطائرات على الممرات الأرضية والجوية ، وتوفير بيئة السلامة الآمنة للطائرات وتقليل من الآثار السلبية لإزدحام الأجواء والمطارات الذي يُعد من المعوقات الفنية التي تعرقل عمل المراقب الجوي

وقدراته على إكمال مهامه بشكل صحيح. ونص قانون الاتحاد الاوربي على تشكيل هيئة الإشراف على مراقبة السلامة من صلاحياتها:

1- تقوم هيئة الإشراف على مراقبة السلامة بالاشتراك مع السلطات المختصة الأخرى؛ بوضع التعليمات واتخاذ ما تراه ضرورياً لحفظ الأمن بمطارات الدول وضمان سلامة الطائرات بمعالجة ازدحام الأجواء والمطارات وتقديم المساعدات الملاحية.

2- تقوم هيئة الإشراف على مراقبة السلامة بالاشتراك مع السلطات المختصة الأخرى بوضع التعليمات واتخاذ ما تراه ضرورياً لتوفير خدمات الملاحة الجوية في السماء الأوروبية الموحدة<sup>(29)</sup>.

لذلك ندعو المشرع العراقي إلى أن ينحو منحى التشريعات الحديثة، وفي مقدمتها تشريع الاتحاد الاوربي للطيران المدني ، ونقترح أن تكون صياغة المادة ( 28 ) من قانون الطيران كما يأتي : تقوم سلطات الطيران المدني بالاشتراك مع السلطات المختصة الأخرى بوضع التعليمات واتخاذ ما تراه ضرورياً لحفظ الأمن بمطارات الدولة وضمان سلامة الطائرات والمساعدات الملاحية والقضاء على المعوقات التي تعترض سلامة الحركة الجوية.

### المبحث الثاني/ المعوقات التنظيمية والمادية التي تعترض عمل مراقب الحركة الجوية.

بجانب المعوقات الفنية التي تعترض عمل المراقب الجوي هناك معوقات تنظيمية ومادية أكثر خطراً من المعوقات الفنية في الوقت الحاضر من حيث تأثيرها المباشر على أداء المراقب الجوي ، ومن ثم على سلامة الحركة الجوية إن مراقب الحركة الجوية في نطاق عمله بحاجة إلى وجود بيئة آمنة وتشريعات تكفل له الحماية وتطوير وتحديث الأجهزة التي يستخدمها في عمله ، لضمان أعلى مستوى من مستويات السلامة الجوية المطلوبة كما تُعد الظروف المادية والمعيشية التي يجب أن توفر للمراقب الجوي من المعوقات التي تعترض قدرته على العطاء في الوقت الحالي ، فلا بد من توفير ظروف معيشية للمراقب الجوي معتدلة ومرضية ووفقاً لما تقدم سوف نقسم هذا المبحث على مطلبين ، نبحت في المطلب الاول ، المعوقات التنظيمية ، ونبحت في المطلب الثاني المعوقات المادية.

### المطلب الأول/ المعوقات التنظيمية.

إذا كانت المتطلبات التنظيمية لسلامة الحركة الجوية موجهة نحو تحقيق أهداف محددة أهمها توفير خدمات الملاحة الجوية ، ويستعين لتحقيق هذه الأهداف بأجهزة حديثة تتمثل بأجهزة الاتصالات والحاسب الآلي وأجهزة الرادار وغيرها .. ومن المعروف إنه كلما ازدادت الأجهزة تطوراً كلما ازدادت المعوقات التنظيمية التي تعترض عمل مراقب الحركة الجوية<sup>(30)</sup> . ولقد عرّف قانون الاتحاد الاوربي المتطلبات التنظيمية بقوله : (( ..... متطلبات تم وضعها لتوفير خدمات الملاحة الجوية ..... ولزيادة الكفاءة التقنية والتشغيلية ومدى ملاءمتها لتوفير هذه الخدمات وإدارة السلامة والإجراءات المرتبطة بها ))<sup>(31)</sup> فإن أي خطأ في المتطلبات التنظيمية لسلامة الجوية قد يؤدي إلى كارثة ، أو قد يكون عاملاً مساعداً فيها قد يحدث خلل بأحد أجهزة الاتصال بين وحدة مراقبة الحركة الجوية والطائرات ، فيتم نقل معلومات خاطئة إلى مراقب الحركة الجوية عن الطائرات ، فتحدث عندئذ صعوبة في ضبط الحركة الجوية. كما لو حدث خلل في أحد أجهزة الرادار الخاص بمراقبة الطائرات الأمر الذي يؤدي إلى صعوبة تحديد مواقع الطائرات<sup>(32)</sup> . وعليه فإن مشاكل الاتصالات وفشل الأجهزة تعدّ من المعوقات التنظيمية التي تعترض عمل مراقب الحركة الجوية ، وعلى قائد الطائرة أن يوقف الرحلة والهبوط في أي مطار بديل وفقاً لتعليمات مراقب الحركة الجوية. ولقد أكد المشرع الأمريكي بقوله : (( أ – لا يجوز لأي شخص تشغيل طائرة مدنية ما لم تكن في حالة صالحة لطيران آمن . ب- يجب على الطيار المسؤول أن يوقف الرحلة عند حدوث أي خلل في الأجهزة الميكانيكية أو الكهربائية أو الهيكلية غير قابل للإصلاح ))<sup>(33)</sup> فمراقبو الحركة الجوية يصدرن الأوامر والتعليمات للطائرات وقادة الطائرات مطالبون بالامتثال إلى هذه التعليمات . وقد تصدر هذه الأوامر لتحقيق أهداف متعدّدة أهمها إبلاغ قادة الطائرات بمعلومات عن سوء أحوال الطقس وتقلباته المستمرة ، التي تُعدّ من أهم المعوقات التي تعترض عمل مراقب الحركة الجوية وأهم الأخطار التي تهدد الطيران المدني ، فالطقس يُعدّ عاملاً رئيساً في التأثير على سلامة الحركة

الجوية، التي أهمها العواصف الرعدية والرملية ، والغبار البركاني ، والأمطار الثلجية والضباب الكثيف ، فكثيراً ما تقع الحوادث الجوية نتيجة هذه الظواهر الطبيعية.

**الفرع الأول/ العواصف الرعدية والغبار البركاني.**

تمثل العواصف الرعدية خطراً حقيقياً للملاحة الجوية نظراً لصعوبة اكتشافها من قبل قائد الطائرة وهي من المعوقات التي تعترض عمل مراقب الحركة الجوية<sup>(34)</sup> ، إذ يجب أن يكون الأخير على علم دائم بكافة المعلومات عنها ، وعليه أن يوجه قادة الطائرات بالابتعاد عن مناطق هذه العواصف وتحديد مسارات بديلة لهم ، وهو ما قد يجعل الطائرات تزدهم في نقطة عبور ضيقة في الجو. وكذلك الحال بالنسبة للعواصف الرملية<sup>(35)</sup> ، إذ يجب أن يكون مراقب الحركة الجوية على علم دائم بكافة المعلومات عنها ، ويجب عليه توجيه قادة الطائرات بالابتعاد عن مناطق هذه العواصف وتحديد مسارات بديلة لهم<sup>(36)</sup>. فأوجب المشرع العراقي على قائد الطائرة عند (( تدهور الأحوال الجوية إلى أقل من الأحوال الجوية البصرية: إذا ما أصبح استمرار الطيران في أحول جوية بصرية غير ممكناً طبقاً لخطة الطيران السارية المفعول فيكون على الطائرة التي تعمل في رحلة بصرية مراقبة أن: 1- تطلب تصريحاً معدلاً يسمح لها بالاستمرار في احوال جوية بصرية إلى مطار المقصد أو المطار الاحتياطي أو لتترك الفضاء الجوي المراقب ..... الذي تعمل فيه . 2- إذا كان الحصول على التصريح المذكور ..... غير ممكن فعلى الطائرة أن تكمل رحلتها في احوال جوية بصرية وتخطر وحدة مراقبة الحركة الجوية المختصة بما تتخذه من إجراءات سواء كان بتركها للفضاء الجوي المراقب ..... أو بهبوطها في أقرب مطار (مناسب))<sup>(37)</sup>. أما الغبار البركاني ، فهو من أكبر الأخطار التي تهدد الطيران المدني ومن أكثر المعوقات التي تعرقل عمل مراقب الحركة الجوية . ولا أدل على ذلك ما شهده العالم من جراء الغبار الناتج عن بركان آيسلندا ، الذي حدث في ابريل 2010 ، وعلى أثره توقفت الحركة الجوية تماماً في مطارات أوروبا ، وفي بعض أجزاء من العالم<sup>(38)</sup>. نظراً لأستحالة قيام مراقبي الحركة الجوية بعملهم ، واستمر التوقف لأكثر من أسبوع ، ثم عادت الحركة الجوية لطبيعتها بعد أن انحسر الغبار البركاني. إذ نجد أن أحوال الطقس كانت لها الغلبة في وقوع أغلب حوادث الطيران المدني ، لذلك كان لا بد من ضمان التدقيق في المعلومات المتعلقة بالتنبؤ بالأحوال الجوية من قبل هيئة الأرصاد الجوية وتزويد مراقب الحركة الجوية بها الذي يقوم بدوره بإرسالها إلى قائد الطائرة.

### الفرع الثاني/ الأمطار الثلجية والضباب الكثيف.

أشرنا فيما سبق أن الطقس يُعدُّ عاملاً رئيساً في التأثير على سلامة الحركة الجوية ، ومن المعوقات التي تعترض عمل مراقب الحركة الجوية ، فالأمطار الثلجية والضباب الكثيف يؤدي إلى التأخير في سرعة الطائرات ، وفي معدل الهبوط والإقلاع ويقال من فرص الوصول الآمن للطائرات كما كان للضباب الكثيف دور أساسي في وقوع أسوأ كارثة طيران حتى الآن ، إذ أخطأ مراقب الحركة الجوية في توجيه الطائرتين فوضع أحدهما في مواجهة الأخرى على ذات المدرج في الوقت نفسه ، مما تسبب في وقوع الكارثة<sup>(39)</sup>. لذلك اوجب المشرع الأمريكي على مراقبي الحركة الجوية توجيه تعليمات لقادة الطائرات بالابتعاد عن مناطق الطقس السيء وتحديد مسارات جوية بديلة لهم بقوله : (( على مراقبي الحركة الجوية التعرف على حالات الطقس القاسية ، كالجليد والضباب والعواصف الرعدية والأمطار الثلجية ..... ، وتزويد قادة الطائرات بالتعليمات اللازمة لتجنبها ..... ))<sup>(40)</sup>. قد عالج المشرع الأمريكي المعوقات التنظيمية التي تواجه المراقب الجوي من خلال :

1- استخدام أجهزة الملاحة الالكترونية التي تتألف من وحدتين من وحدات الملاحة الجوية القادرة على تزويد قائد الطائرة بالمعلومات اللازمة من قبل مراقبي الحركة الجوية .

2- استخدام أجهزة الطوارئ لضمان استمرار التواصل والخدمة مع مراقبي الحركة الجوية والاستعداد الفوري لتنفيذ التعليمات .

3- التعرف على حالات الطقس القاسية وتجنبها بالهبوط في مطار بديل<sup>(41)</sup> .

في حين نص قانون الاتحاد الاوربي على القول : (( ..... عند حدوث مشاكل في الاتصالات أو فشل في الأجهزة ، تلجأ هيئة الاشراف على مراقبة السلامة باتخاذ الاجراءات الضرورية لمتطلبات السلامة

التنظيمية)) (42) يتضح مما تقدم أنّ على المراقب الجوي وقائد الطائرة أن يلتزم بالإجراءات التي تم النص عليها ، عند تحقق المعوقات التنظيمية ، ومنها مشاكل الاتصالات وفشل الأجهزة ، لغرض التقليل من الآثار السلبية للمعوقات التي تعترض عمل المراقب الجوي.

#### المطلب الثاني/ المعوقات المادية.

تُعدُّ الظروف المادية والصحية التي يجب أن توفر لمراقبي الحركة الجوية خطراً لا تقل عن المعوقات المذكورة من حيث تأثيرها الضار على أداء مراقب الحركة الجوية (43)، ومن ثم على سلامة الحركة الجوية التي تتطلب ذهنًا صافيًا وروحًا مليئةً بالثقة والأطمئنان ، ورضيًّا تاماً بالمقابل المادي. فلابد من توفير ظروف معيشية وصحية مناسبة لمراقب الحركة الجوية ، واتخاذ الإجراءات الصحية لتقليل من مخاطر انتشار فيروس كورونا المستجد بواسطة النقل الجوي وحماية صحة العاملين بالطيران. وعليه سنطرق لأثر الظروف الاقتصادية والمعيشية على عمل مراقب الحركة الجوية في الفرع الأول ، ونبحث في الفرع الثاني : الأثر الاقتصادي الناجم عن فيروس كورونا على عمل المراقب الجوي .

#### الفرع الأول/ أثر الظروف الاقتصادية والمعيشية على عمل مراقب الحركة الجوية.

لم تقتصر الآثار الضارة للمعوقات المادية التي تعترض عمل مراقب الحركة الجوية على عدم قدرته على أداء عمله بالشكل المطلوب ، بل تخطت حدودها إلى الحركة الجوية. فكم من دولة تعرضت لخسائر طائلة من خلال توقف الحركة الجوية نتيجة لتوقف مراقب الحركة الجوية عن العمل احتجاجاً على ظروفهم المعيشية غالباً (44). واحتجاجات مراقبين الحركة الجوية وإضرابهم عن العمل ، قد شمل جميع الدول بلا استثناء حتى الدول المتقدمة لم تسلم من إضرابات مراقبي الحركة الجوية ، ومن ثم تعرضها لخسائر اقتصادية ، وهذه الخسائر شملت الأفراد كذلك نتيجة عدم تمكنهم من السفر وتعطيل مصالحهم (45) . وغالباً ما كانت ترجع إلى مطالبات مادية لإحساسهم بأهمية وخطورة العمل الذي يؤديه ، وهي مطالبات متشابهة لمراقبي الحركة الجوية في جميع الدول. ففي بيان صدر عن مراقبي الحركة الجوية في مطارات الولايات المتحدة جاء فيه قولهم: (( بالنظر لعدم استجابة إدارة الطيران الفدرالية في الولايات المتحدة الأمريكية لمطالبهم المالية والتي يعتبرونها حقوقاً لهم مقارنة مع وظيفتهم المصنفة ثالث أخطر وظيفة عالمياً أكدوا عن عزمهم الدخول في إضراب مفتوح عن العمل تسبب في إلغاء 7000 رحلة جوية في جميع أنحاء الولايات المتحدة الأمريكية )) (46). وفي فرنسا كذلك أعلن المراقبون الجويون إضراباً عن العمل استمر ثلاثة أيام . تسبب في إلغاء مئات الرحلات الجوية ، في إطار احتجاج يشمل أوروبا كلها للأعتراض على قانون وخطط الاتحاد الأوروبي لتخفيف القيود على استخدام المجال الجوي بالنسبة للطائرات المدنية والمطالبة بالحقوق المالية من قبل مراقبي الحركة الجوية ، وقد أعلنت هيئة الطيران المدني الفرنسية أن الرحلات في مطارات باريس وليون ونيس ومرسيليا وتولوز وبوردو تم إلغاؤها (47). وفي مصر أيضاً أعلن 700 مراقب حركة جوية إضراب عن العمل مما أدى الإضراب إلى تأخير وإلغاء الرحلات الدولية والداخلية (48). وفي العراق أيضاً صدر بيان عن مراقبي الحركة الجوية بالمطارات العراقية جاء فيه (49) قولهم : (( بالنظر لعدم وجود قانون خاص للمراقبين الجويين في العراق والذي ينظم عملنا ومسؤوليتنا ويؤمن لنا الغطاء القانوني في حالة حدوث أي حادث بسبب رداءة الأجهزة الملاحية والمعدات التي نستخدمها في عملنا اليومي والغبن المستمر الذي يلحق بنا مادياً ومعنوياً وحيث إننا ولسنين طوال طرقنا اغلب ابواب المسؤولين وعلى أعلى المستويات في الدولة . وبعد استفادنا لكافة المحاولات لإقناع اصحاب القرار بمظلوميتنا التي مضى عليها عشر سنوات تخللها الكثير من الاجتماعات والمطالبات وتشكيل اللجان في سبيل تحسين وضع المراقب الجوي العراقي والتي لم تثمر عن أي شيء يذكر بل ازدادت معاناتنا لتتمثل بإهمال متعمد للمراقب الجوي العراقي قررنا التوقف عن توفير خدمات المراقبة الجوية )) (50). ويتضح مما تقدم أنّ أثر المعوقات المادية التي تعترض عمل مراقب الحركة الجوية على الحركة الجوية كبير جداً ، وعليه نوصي المشرع العراقي بمراعاة الظروف المادية والمعيشية لمراقبي الحركة الجوية ، وتمييزهم عن العاملين في الطيران المدني.

الفرع الثاني/ الأثر الاقتصادي الناجم عن فيروس كورونا (كوفيد-19) على عمل مراقب الحركة الجوية.

إن فرض حالة الطوارئ الصحية له تأثير كبير على قطاع النقل ؛ فكثيراً ما كان السفر جواً من أكثر وسائل النقل أمناً وسلامةً ، ولم تقتصر الآثار الضارة الناجمة عن وباء فيروس كورونا ( كوفيد - 19 ) على حياة المراقب الجوي فقط أو على عدم قدرته على أداء عمله بالشكل المطلوب ، بل تخطت حدودها إلى الحركة الجوية واقتصاديات الدول. فكم من دولة تعرضت لخسائر طائلة من خلال توقف الحركة الجوية نتيجة انتشار وباء فيروس كورونا المستجد ( كوفيد - 19 ) ، قد طال جميع الدول بلا استثناء ، ومن ثم تعرضها لخسائر اقتصادية تخطت المليارات . وهذا الأثر المباشر على دخل الدولة ينعكس على دخول العاملين في الطيران المدني ومنهم المراقب الجوي ، إذ لجأت أغلب الدول إلى تجميد التوظيف والرواتب والترقيات وتقليص النفقات الإدارية ؛ إذ أنها لجأت إلى البطالة التقنية المؤقتة<sup>(51)</sup> ، في حين طالت الخسائر المستثمرين للمطارات في القطاع الخاص نتيجة عدم تمكنهم من تنفيذ التزاماتهم وتعطيل مصالحهم وهذا يؤدي إلى تدهور مستويات دخول المراقبين الجويين في الطيران المدني وعدم قدرتهم على أداء أعمالهم<sup>(52)</sup>. والسؤال الذي يُثار هنا هو : هل وباء فيروس كورونا ( كوفيد - 19 ) ظرف طارئ أم قوة قاهرة ؟ ، وما تأثيرها على تنفيذ العقود ؟ . للإجابة على هذا السؤال يمكننا القول : إن العقد شريعة المتعاقدين تجسد هذا المبدأ في أغلب القوانين المدنية بوصفه نتيجة للاعتراف بدور الإرادة في إبرام العقود وهي مصدر القوة الملزمة لها ، كما إنها مصدر للشروط الواردة فيها إلا ما تعارض مع نص القانون أو النظام العام أو الآداب العامة ، إذ نصت المادة ( 1 - 102 ) من قانون العقد الأوربي لسنة 2002 على القول : ((للأطراف الحرية في إبرام عقد وتحديد محتوياته ، مع مراعاة متطلبات حسن النية والتعامل العادل ، والقواعد الإلزامية التي تحددها هذه المبادئ ))<sup>(53)</sup>. أما المشرع الفرنسي فقد أكد على حرية التعاقد بقوله : (( لكل شخص الحرية في التعاقد أو عدم التعاقد ، واختيار المتعاقد الآخر وتحديد موضوع العقد وشكله ضمن الحدود التي ينص عليها القانون ))<sup>(54)</sup>.

ومقتضى المبدأ أعلاه أن العقد وشروطه هو قانون عاقدي. إذ (( تحل العقود المبرمة بشكل قانوني محل القانون بالنسبة لأطرافها ))<sup>(55)</sup>. وعلى كل منهما تنفيذه وبحسن نية طبقاً لما اشتمل عليه ، فلا يجوز للقاضي ولا المشرع أن يعيد النظر في شروط العقد بحجة عدم عدالتها ، فتلك العدالة تتحقق ذاتياً وبمعيار شخصي ولا يمكن أن تقاس هذه العدالة من خارج العقد أو بمعيار موضوعي<sup>(56)</sup>. أما المشرع المصري فكان أكثر وضوحاً إذ نص على القول : (( العقد شريعة المتعاقدين ، فلا يجوز نقضه ولا تعديله إلا باتفاق الطرفين أو للأسباب التي يقرها القانون ))<sup>(57)</sup>. وقد أشار إلى ذلك المشرع العراقي بقوله : (( إذا نفذ العقد كان لازماً ، ولا يجوز لأحد العاقدين الرجوع عنه ولا تعديله إلا بمقتضى نص في القانون أو بالتراضي ))<sup>(58)</sup>. وقد خرج المشرع العراقي على هذه القاعدة في مواطن متعددة ومنها الظرف الطارئ الذي يشترك مع القوة القاهرة بأن كل منهما أمر خارج عن إرادة المدين لا يمكن توقعه ولا يستطاع دفعه ، أي إنهما صورة من السبب الأجنبي ولكنهما يختلفان من حيث :

1- الأثر / فالظرف الطارئ يجعل من تنفيذ الالتزام مرهقاً للمدين بينما القوة القاهرة تجعل من التنفيذ مستحيلاً على المدين<sup>(59)</sup>.

2- الجزاء / فإن الظرف الطارئ لا يؤدي إلى فسخ العقد وإنما رفع الإرهاق عن المدين إلى الحد المعقول ، بينما القوة القاهرة تؤدي إلى فسخ العقد لأستحالة تنفيذه ويكون الفسخ بقوة القانون وهو يعرف بالانفساخ<sup>(60)</sup>. وقد اختلف الفقه في تحديد التكيف القانوني لوباء كورونا ( كوفيد - 19 ) بين من أطلق وصف القوة القاهرة عليه ، وبين من ذهب إلى وصفه بالظرف الطارئ ، وستتناول عرض هذه الأفكار وتقويمها فيما يأتي :

1- وباء فيروس كورونا ( كوفيد - 19 ) بوصفه قوة قاهرة. في محاولة لمعرفة وجهة النظر هذه ، نعرض الفكرة ، ثم تقويمها في الفقرتين الآتيتين :

أ- عرض فكرة عدّ وباء فيروس كورونا ( كوفيد - 19 ) قوة قاهرة. القوة القاهرة هي كل أمر خارجي لا ينسب إلى فعل البشر كالزلازل والبراكين والفيضانات والأمطار والعواصف ولا يمكن توقعه ولا تلافي نتائجه ومن شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً<sup>(61)</sup>. في حين عرفها مشروع القانون المدني العراقي بقوله : (( هي كل حادث لا ينسب إلى الشخص ولا يمكن توقعه ولا دفعه )) . إلا أن المشرع العراقي عدّ

القوة القاهرة صورة من صور السبب الأجنبي ووسيلة لدفع المسؤولية ، إذ نصت المادة ( 211 ) من القانون المدني على القول : (( إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كافة سماوية أو حادث فجائي أو قوة القاهرة أو فعل الغير أو خطأ المتضرر كان غير ملزم بالضمان ما لم يوجد نص أو اتفاق على غير ذلك )) . ونصت المادة ( 168 ) من القانون المذكور بقولها : (( إذا استحال على الملتزم بالعقد أن ينفذ الالتزام عيناً حُكم عليه بالتعويض ..... ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ قد نشأت عن سبب اجنبي لا يد له فيه ..... )) .<sup>(62)</sup> مما سبق ، يتضح أنّ من أهم خصائص القوة القاهرة أنها تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً ومن ثمّ لا ينسب لمرتكب الفعل الضار أي خطأ فلا يكون مسؤولاً إلا إذا وجد اتفاق يقضي بغير ذلك .

**والسؤال الذي يُثار هنا هو : هل يصلح وباء فيروس كورونا أن يوصف بالقوة القاهرة؟**

للإجابة على هذا السؤال يمكننا تقويم هذه الفكرة في الفقرة الآتية:

**ب- تقويم فكرة عدّ وباء فيروس كورونا قوة القاهرة.** على الرغم من أن المشرع الأمريكي أخذ بفكرة عدّ فيروس كورونا قوة القاهرة وقام بإصدار ما يسمى بشهادات ( القوة القاهرة ) ، وهذه الشهادات تقضي بإبراء المتعاقدين من مسؤولياتهم التعاقدية ومعترفاً بها محلياً ودولياً<sup>(63)</sup> . بيد أن وضع هذا التكيف موضع التطبيق غير ممكن للأسباب الآتية :

- إن القوة القاهرة تجعل من تنفيذ الالتزام مستحيلاً على المدين<sup>(64)</sup> . وانسجاماً مع القاعدة التي تقضي (لا التزام ولا تكليف بمستحيل) فإن الالتزام ينقضي باستحالة التنفيذ ، أما وباء فيروس كورونا قد تجعل من تنفيذ الالتزام مرهقاً لا مستحيلاً .

- إن القوة القاهرة تؤدي إلى انفساخ العقد بحكم القانون فينقضي التزام المدين لاستحالة التنفيذ وانقضى تبعاً له التزام المتعاقد الآخر ؛ بسبب فكرة الارتباط والتقابل في الالتزامات<sup>(65)</sup> . أما وباء فيروس كورونا قد لا يؤدي إلى فسخ العقد وإنما منح المدين مهلة للتنفيذ دون أن يلحق ذلك بالذات ضرر جسيم .

**2- وباء فيروس كورونا (كوفيد-19) بوصفه ظرف طارئ**

في محاولة لمعرفة وجهة النظر هذه ، نعرض الفكرة ثم تقويمهما في الفقرتين الآتيتين :

أ- عرض فكرة عدّ وباء فيروس كورونا ظرفاً طارئاً .

نظرية الظروف الطارئة أو كما عرفها الفقه الاسلامي - الفسخ للعدر<sup>(66)</sup> . وقد أشارت إليها الفقرة (2) من المادة ( 146 ) من القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951 ( المعدل ) بقولها : (( على أنه إذا طرأت حوادث استثنائية عامة لم يكن في الوسع توقعها وترتب على حدوثها أنّ تنفيذ الالتزام التعاقدية . وإن لم يُصبح مستحيلاً ، صار مرهقاً للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحة جاز للمحكمة بعد الموازنة بين مصلحة الطرفين أن تنقص الالتزام المرهق إلى الحد المعقول إن اقتضت العدالة ذلك ، ويقع باطلاً كل اتفاق على خلاف ذلك ))<sup>(67)</sup> . يتبين لنا من خلال النص المتقدم ، أن العقد إذا كان من العقود المستمرة التنفيذ أو الفوري التنفيذ ، وكان تنفيذه مؤجلاً وطرأت أثناء تنفيذه ظروف استثنائية عامة غير متوقعة كقيام حالة الحرب أو حدوث زلزال أو انتشار وباء أدت إلى اختلال التوازن بين الالتزامات مما كان موجوداً عند إبرام العقد ، جاز للقاضي التدخل لتعديل الالتزامات إلى الحد الذي يرفع الارهاق عن المدين. والسؤال الذي يُثار هنا هو : هل يصلح وباء فيروس كورونا أن يوصف بالظرف الطارئ ؟ للإجابة على هذا السؤال يمكننا تقويم هذه الفكرة في الفقرة الآتية :

**ب - تقويم فكرة عدّ وباء فيروس كورونا ظرفاً طارئاً.** إذا قلنا إن وباء فيروس كورونا ( كوفيد - 19 ) ظرف طارئ فينبغي أن يُطبق هذا التكيف شروط تطبيق نظرية الظروف الطارئة على عقد المراقبة الجوية للمراقب الجوي .

• أن يكون العقد من العقود المستمرة التنفيذ أو الفورية التنفيذ وكان تنفيذه مؤجلاً ؛ لأن هناك فاصل زمني يوجد في هذا النوع من العقود بين انعقاد العقد وتنفيذه ، ويستجد الظرف الطارئ خلاله فيؤدي إلى اختلال التوازن<sup>(68)</sup> ، وهذا الشرط متوفر في عقد المراقبة الجوية ؛ إذ يُعدّ الزمن عنصراً جوهرياً في العقد .

• حدوث ظرف استثنائي عام أي ليس خاص بالمدين كموته ، وإفلاسه ومثال الظرف العام إعلان الحرب أو حدوث فيضان أو انتشار وباء ، إذ أعلنت منظمة الصحة العالمية ان فيروس كورونا (كوفيد - 19 ) وباءً عالمياً<sup>(69)</sup> .

• أن يكون الظرف العام غير متوقع ولا يمكن توقي أو دفع نتائجه ، فإن كان متوقعاً لحظة إبرام العقد فلا يعد ظرفاً طارئاً ، وهذا ما أكدته الفقرة الأولى من المادة ( 108 - 3 ) من قانون العقد الاوربي بقولها : (( يُعذر عدم أداء المتعاقد إذا اثبت أنه ناتج عن عائق خارج عن سيطرته وغير متوقع في وقت إبرام العقد )) .

• أن يجعل الظرف الطارئ من تنفيذ الالتزام مرهقاً للمدين وليس مستحيلاً ، فلمحكمة أن ترفع الإرهاق عن المدين الذي يوصف بأن معياره موضوعي<sup>(70)</sup> ، ورفع الإرهاق عن المدين يكون عن طريق إنقاص الالتزام المرهق إلى الحد المعقول<sup>(71)</sup>. وكان من الأفضل أن يستخدم المشرع العراقي تعبير رفع الإرهاق أو إعادة التفاوض وليس أن تنقص الالتزام ؛ لأن القاضي قد يرى أن الإرهاق يزول إذا منح المدين مهلة للتنفيذ من دون أن يلحق ذلك بالدائن ضرر جسيم ، أو الاتفاق بين الطرفين على إعادة التفاوض وحسناً فعل المشرع الفرنسي حين نص في المادة ( 1195 ) بقوله : (( إذا جعل التغيير غير المتوقع في الظروف ، وقت إبرام العقد التنفيذ مكلفاً بشكل باهض بالنسبة لأحد الاطراف ، الذي لم يقبل تحمل المخاطر ، يجوز لهذا الطرف أن يطلب من المتعاقد الآخر إعادة التفاوض على العقد ، ويستمر هذا الطرف بتنفيذ التزاماته أثناء إعادة التفاوض ..... يجوز للطرفين الاتفاق على فسخ العقد أو ان يطلبوا ..... من القاضي أن يحكم طبقاً لتكليفه ..... )) . ويتضح من النص المتقدم أن المشرع الفرنسي قد يرى أن الإرهاق يزول بإعادة التفاوض على العقد ، ويستمر المدين بتنفيذ التزاماته أثناء إعادة التفاوض . وقد يكون رفع الإرهاق باتفاق الطرفين على فسخ العقد أو ان يطلبوا من القاضي أن يحكم بإعادة النظر في العقد أو بإنهائه وفقاً للشروط التي يحددها<sup>(72)</sup> مما سبق ، نستنتج أن تكيف فيروس كورونا ( كوفيد - 19 ) ظرف طارئ يمثل ضمانات كافية للمراقب الجوي ؛ على أساس من أن كوفيد - 19 من المعوقات المادية التي تعترض عمل المراقب الجوي للأسباب الآتية :

❖ للقاضي سلطة تعديل العقد عند تطبيق نظرية الظروف الطارئة لإزالة كل خسارة عن عاتق المدين بإعادة التوازن الذي كان قائماً عند التعاقد ، بل للحد من جسامه الخسارة التي ستصيب المدين إلى القدر المعقول ، وهذا يعني توزيع الخسارة المألوفة بين الطرفين . أما القوة القاهرة فيتوجب عليه الحكم بفسخ العقد وإنهاء الرابطة العقدية .

❖ إن تطبيق نظرية الظروف الطارئة يرفع الإرهاق عن عاتق المتعاقدين تحقيقاً لمبدأ العدالة وإعادة التوازن الاقتصادي المختل ، أما القوة القاهرة تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً وبهذا يبقى التوازن الاقتصادي مختلاً ولكنه ينقل تبعه الاستحالة من طرف إلى آخر بحكم القانون .

❖ إن أحكام نظرية الظروف الطارئة من النظام العام ومن ثم لا يجوز الاتفاق على مخالفتها أو الخروج عنها ، أما أحكام نظرية القوة القاهرة فليست من النظام العام ؛ فلا يوجد ما يمنع من اتفاق المتعاقدين على استبعادها بشرط صريح في العقد كأن يتم الاتفاق على أن يتحمل المراقب الجوي تبعه القوة القاهرة .

### الخاتمة

لقد تبين لنا من دراسة موضوع ( المعوقات التي تعترض عمل مراقب الحركة الجوية ) عدم وجود تنظيم تشريعي وطني أو دولي خاص ينظم أحكامه ، بالإضافة إلى ندرة الدراسات القانونية التي تناولته رغم الأهمية البالغة لأعمال مراقبة الحركة الجوية على أمان وسلامة الطيران المدني الدولي . وقد انتهينا إلى جملة من النتائج والمقترحات :

### أولاً / النتائج

1- على الرغم من أهمية الدور الذي يقوم به مراقب الحركة الجوية فمن المتعارف عليه أن عمل المراقب الجوي يعتمد بصورة أساسية على الأجهزة الحديثة ، مثل أجهزة الاتصالات وأجهزة الحاسب الآلي وأجهزة الرادار ، لكن كلما زادت الأجهزة تطوراً كلما ازدادت المعوقات الفنية التي تعترض عمل

المراقب الجوي بالإضافة إلى المعوقات التنظيمية والمادية ، ما يؤثر سلباً على أدائه في تحسين السلامة المنشودة ، وهي هدف لا يحتمل الخطأ أو الإهمال.

2- عدم اتباع معايير ومقاييس السلامة الجوية من قبل الدول وازدحام الأجواء والمطارات بسبب كثافة حركة الطائرات فتحدث عندئذ فوضى كبيرة في ضبط الحركة الجوية ، ما يؤدي إلى فقد السيطرة عليها من قبل مراقبي الحركة الجوية وانقطاع الصلة بين الطائرة في الجو ووحدة المراقبة المعنية ، الأمر الذي يحدث معه أن تصبح الطائرة في الفضاء بدون مساعدة من الأرض.

3- بجانب المعوقات الفنية التي تعترض عمل المراقب الجوي هناك معوقات تنظيمية ومادية أكثر خطراً من المعوقات الفنية في الوقت الحاضر من حيث تأثيرها المباشر على أداء المراقب الجوي ، ومن ثم على سلامة الحركة الجوية

ثانياً / المقترحات.

1- عدم وجود قانون عراقي خاص بالنقل الجوي ، إذ أن كل ما موجود هو مواد في إطار قانون النقل رقم 80 لسنة 1983 وقانون الطيران المدني رقم 148 لسنة 1974 ، لذلك نهيىب بالمشروع العراقي سرعة إصدار قانون خاص بالنقل الجوي أو تعديل قانون الطيران المدني بإضافة بعض المواد لتنظيم أحكام مراقب الحركة الجوية .

2- لنقابة المراقبين الجوية دور في رفع المستوى العلمي والعملي للمراقب الجوي والدفاع عن حقوقه ؛ لذلك ندعو المشروع العراقي إلى تنظيم نقابة للمراقبين الجويين في العراق ، ونقترح أن يكون النص على الشكل الآتي : تؤسس نقابة للمراقبين الجويين في العراق تضم في عضويتها المراقبين الجويين .

3- ضرورة مواكبة التطور والتحديث والتكنولوجيا في عمل المراقب الجوي والوصول به إلى أعلى مستوى من مستويات السلامة الجوية . وعليه ندعو المشروع العراقي إلى معالجة آثار التكنولوجيا بالأسلوب العلاجي الحديث والمتطور للقضاء على المعوقات الفنية والتنظيمية والمادية لضمان أعلى مستوى من السلامة في قطاع الطيران المدني .  
الهوامش.

(1) عرفت الفقرة (6) من المادة ( الأولى ) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل الطائرة بقولها : ((أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء وليس بسبب ردود فعل الهواء المنعكسة من سطح الأرض وتشمل كافة المركبات الهوائية ..... )) .

(2) نصت المادة ( 88 ) من قانون الطيران المدني العراقي على القول : (( 1- لا يجوز لأية طائرة أن تعمل في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوها إلا إذا كانت تحمل الوثائق والسجلات الواجب حملها بموجب قوانين وانظمة وتعليمات الدولة المسجلة فيها الطائرة ..... 2- لا يجوز لأية طائرة مسجلة في الدولة أن تبدأ أية رحلة ما لم تحمل الوثائق والسجلات المنصوص عليها ..... )) .

(3) الفقرة (34) من المادة ( الأولى ) من قانون الطيران المدني العراقي المعدل . كما أشارت تعليمات رقم (5) لسنة 1975 الخاصة بصلاحيات الطائرات للطيران في تعريفها لشهادة صلاحية الطيران في المادة (3) بقولها : (( يقصد بشهادة صلاحية الطيران الواردة في هذه التعليمات بالنسبة للطائرات المسجلة في الجمهورية العراقية ، شهادة صادرة أو معتمدة ، أو سارية المفعول حسب الشروط الواردة في هذه التعليمات )) . منشور في جريدة الوقائع العراقية بالعدد ( 2506 ) بتاريخ 1975/1/1 .

(4) عرف الملحق الثامن من الاتفاقية شيكاغو 1944 صلاحية الطائرات للطيران بقوله : (( حالة تطابق الطائرة ومحركها والمروحة للتصميم المعتمد كشرط للتشغيل بصورة آمنة )) .

(5) كلمة رادار ( Rader ) مختصر لمصطلح موجات الراديو الحلقية ( Ring Radio ) ويعرف بقولهم : (جهاز الكتروني يستخدم لتحديد الأهداف الثابتة والمتحركة وتعيين أماكنها سواء أكانت الأهداف صغيرة أم كبيرة وسواء كان الجو صحوً أو ممطراً ، وسواء أكان الوقت ليلاً أم نهاراً) .

(6) سعيد محمد عبد الله غنام ، ضغوط العمل لدى المراقب الجوي وعلاقتها بسلامة الحركة الجوية ، رسالة ماجستير ، كلية الدراسات العليا ، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض ، 2004 ، ص105 .

(7) أشارت المواد ( 37 - 42 ) من الفصل السادس من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944 إلى النماذج الدولية وهي تحديد لخصائص مادية أو لطريقة أداء أو الأشخاص العاملين أو لإجراءات يُعد تطبيقها الموحد ضرورياً لسلامة أو انتظام الملاحة

الجوية الدولية ، لذلك يتولى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي إقرار النماذج الدولية والإجراءات الموصى بها التي تُعد ملاحق لإتفاقية شيكاغو ، ومنها الملحق الثامن الخاص بصلاحيات الطائرات للطيران

(<sup>8</sup>) Alain Desrosiers , programmer de L. O. A. C. I. Pour La supervision de la sécurité a érienne , 1998 , p. 19 .

(<sup>9</sup>) A lain Desrosiers, Ibid , p. 22 .

(<sup>10</sup>) Christion Huon , La responsabilité des fabricants de materiel aéronatique en Europe , paris , 2019 , p.321 .

(<sup>11</sup>) ويتم العمل بالبرنامج الأمريكي للسلامة الجوية من خلال خطوات متعدّدة تتمثل بالآتي :

- أ- هل أنشئت سلطات الطيران المدني الأجنبية التي تريد الحصول على تصاريح طيران لطائراتها بالولايات المتحدة قوانين ولوائح تحترم قوانين السلامة الجوية التي أقرتها المنظمة الدولية للطيران المدني ؟ .
- ب- هل تتولى سلطات الطيران المدني الأجنبية بالفعل مراقبة الطيران المدني والتفتيش عليه ؟ .
- ج- هل الملاحون المدنيون لتلك الدول ، قادرون على تنفيذ جميع متطلبات واشتراطات التشغيل والطيران؟ .
- د- هل يوجد أشخاص مؤهلون وكفاء للقيام بالتفتيش ، وفقاً لما تتطلبه معايير السلامة الجوية ومقاييسها التي أقرتها منظمة الطيران المدني الدولي ؟ .

See : christion Huon , Ibid , P. 330.

(<sup>12</sup>) د. حمد الله محمد حمد الله ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2010 ، ص59 . د. رفعت فخري ، الجوزي في القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2000 ، ص82 .

(<sup>13</sup>) د. أحمد عبد اللطيف غطاشة ، الطيران المدني ، دار صفاء للنشر والتوزيع ، عمان – الاردن ، 2002 ، ص48 .

(<sup>14</sup>) تُعدُّ حادثة ( تينيريفي ) مثال ذلك ، وهذه الحادثة وقعت في مطار جزيرة تينيريفي بين طائرتين أحدهما هولندية رقم الرحلة ( 4805 ) ، والأخرى أمريكية رقم الرحلة ( 1736 ) ، وحيث كانت الاجواء والمطارات مزدحمة جداً . فقام مراقب الحركة الجوية ، وكان اسبانيا ، بوضع الطائرة الأمريكية في وضع الانتظار على المدرج ، فلما اراد قائد الطائرة الهولندية الحصول على الاذن بالإقلاع ، واتصل بمراقب الحركة الجوية ، الذي قام بدوره واتصل بقائد الطائرة الأمريكية أمراً اياه بمغادرة المدرج لإخلائه للطائرة الهولندية ، فبدأ قائد الطائرة الأمريكية على الفور في مغادرة المدرج ، لكن قبل أن ينتهي من مغادرة المدرج تسرع مراقب الحركة الجوية وسمح للطائرة الهولندية بالدخول للمدرج نفسه ومنحها الأذن بالإقلاع ، في حين كان الضباب كثيفاً على المدرج ، الأمر الذي حال دون رؤية كلٍّ من قائدي الطائرتين بعضهما بعضاً ، وبالفعل تحرك قائد الطائرة الهولندية وبدأ إجراءات الإقلاع . وكانت الطائرة الأمريكية ما تزال على المدرج . فوقعت الكارثة . واصطدمت الطائرتين وقضي كل من كان على متنها .

See : Shari Stamford Krause , Aircraft safety , accident investigation analyses , and application , Second Ed , New york 2003 , P. 199 .

(<sup>15</sup>) Mohammad Abdul Kader , Air traffic control Liability , Ibid , P. 44 .

(<sup>16</sup>) د.علاء النجار حسنين احمد ، دور المراقب الجوي في سلامة الحركة الجوية ، دراسة ميدانية إحصائية حول اسباب حوادث الطائرات في العالم ونسبة أخطاء المراقبة الجوية فيها، دار التعليم الجامعي ، الاسكندرية ، 2019 ، ص79 . د.محمد فوزي ، تأجير استغلال الطائرات ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2016 ، ص87 .

(<sup>17</sup>)Iva Tomic and Jixin Liu . strategies to overcome fatigue in Air traffic control Based on stress Management , the International journal of Engineering and science ( I J E S ) volume 6. Issue 4 , P. 48 .

<https://pdfs.semanticscholar.org/343b/0705df3f1a9e615e2683496776>

(<sup>18</sup>) وأشار الملحق الحادي عشر من اتفاقية شيكاغو إلى السلطات الواسعة لقائد الطائرة في الأحوال الاضطرارية، ومنها إمكانية عدم الامتثال لتعليمات مراقبة الحركة الجوية ، غير أنها اشترطت إبلاغ وحدة مراقبة الحركة الجوية المختصة بذلك في أقرب فرصة ممكنة .

(19) نصت المادة ( 74 ) من قانون الطيران المدني العراقي على القول : (( يجب على قائد الطائرة العاملة ضمن المطار أو جواره أن يتقيد بالأنظمة المتعلقة باستعمال المطار وقواعد الحركة الجوية )) . ونصت كذلك المادة (1- 9 - 3 ) من تعليمات الجو العراقية على القول : (( يجب أن تلتزم الطائرة بخطة الطيران السارية أو الجزء المعين منها والمقدمة بشأن رحلة مراقبة ما لم تستحصل تصريحاً من وحدة مراقبة الحركة الجوية بناء على طلب قائد الطائرة بتغييرها أو إذا نشأت حالة اضطرارية ..... )) .

(20) القوة القاهرة ( الأفة السماوية ) والحادث الفجائي يقصد بكل هذه المصطلحات كل أمر خارجي لا ينسب إلى فعل البشر كالزلازل والبراكين والفيضانات والأمطار والعواصف لا يمكن توقعه ولا تلافي نتائجه ومن شأنه أن يجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً ، ومن ثم لا ينسب لمرتكب الفعل الضار أي خطأ فلا يكون مسؤولاً إلا إذا وجد اتفاقاً يقضي بغير ذلك . ينظر : د.عبد المجيد الحكيم ، عبد الباقي البكري ، محمد طه البشير ، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي ، ج 1 ، مصادر الالتزام ، مكتبة السنهوري ، بغداد ، 2012 ، ص 163 .

(21) وهو ما حدث من تقارب في الجو اثناء الطريق في 2001 بين طائرة رقم 907 قادمة من طوكيو ، وطائرة رقم ( 958 ) قادمة من كوريا الجنوبية ، وكان من المفروض أن توجد بين الطائرتين مسافة ( 2000 ) قدم وفقاً لخطة الطيران. غير أن مراقب الحركة الجوية بمركز مراقبة المنطقة الذي كان يدير عشر رحلات في الوقت ذاته قد اعتقد خطأ أن الطائرتين على مسار تصادبي ، فقام بإصدار تعليمات لقائد الطائرة 907 للانخفاض بالطائرة ، استجاب قائد الطائرة لتعليماته وبدأ في الانخفاض ، الأمر الذي أدى فعلاً إلى أن الطائرتين أصبحا في مسار تصادمي غير أن قائد الرحلة 907 توقف عن تنفيذ تعليمات مراقب الحركة الجوية واستطاع أن يتجنب الكارثة اعتماداً على الرؤية البصرية ، فافتقرت الطائرتان عن بعضهما بأقل من 100 قدم ..... .

Aircraft Accident Investigation Report : Japan Air lines flight 907 and Japan Air lines flight 958 anear midair collision over the sea off yaizu city , shizuoka prefecture japan at January 2001 report dated 12 July 2002 .

(22) المادة ( 3 - 91 ) من قانون الطيران المدني الفدرالي الامريكي رقم (14) لسنة 1966 ( النافذ ) .

(a) The Pilot in command of an aircraft is directly responsible for , and is the final authority as to the operation of that aircraft .

(b) The pilot in command may deviate from any rule of this part to the extent required to meet that emergency .

(23) المادة ( 41 ) من قانون الطيران المدني المصري رقم (28) لسنة (1981) المعدل بقانون رقم ( 136 ) لسنة 2010 .

(24) المادة ( 76 ) من قانون الطيران المدني العراقي المعدل تقابلها المادة ( 50 ) من قانون الطيران المدني الكويتي ، والمادة ( 27 ) من قانون الطيران القطري رقم (15) لسنة 2002 .

(25) المادة ( 3 - 91 ) من قانون الطيران المدني الفدرالي الأمريكي

(( C- The Pilot shall send a written report to the air traffic control unit explaining the emergency situation , regardless if the modified authorization been received )) .

ونصت المادة (( 91 - 123 )) من القانون نفسه بقولها : (( ..... على قائد الطائرة اخطار ATC بالانحراف عن تعليماتها في اقرب وقت ممكن ..... ))

Each Pilot in command who , in an emergency , or in response to a traffic alert and collision avoidance system resolution advisory , deviates from an ATC clearance or instruction shall notify ATC of that deviation as soon as possible .

(26) المادة ( 41 ) من قانون الطيران المدني المصري المعدل .

(27) المادة ( 76 ) من قانون الطيران المدني العراقي المعدل .

(28) د.عبد المجيد ابراهيم سلمان الطائي ، عقد النقل الجوي التجاري ، التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت - لبنان ، 2017 ، ص 26 .

(29) المادة (3) من قانون الاتحاد الاوربي بمراقبة السلامة في ادارة الحركة الجوية رقم(1315) EC لسنة 2007 (النافذ) .

a- Safety supervision authority , in coordination with other authorities , must put instructions in place and take decisions when necessary to keep the air ports safe and guarantee the safety of the airplanes . It call also process air traffic jams and provide navigational assistance . =

b- Safety supervision authority , in coordination with other authorities , must put instructions in place and take decisions when necessary ..... on the provision of air navigation services in the single European sky .....

(<sup>30</sup>) Dr. Tonveer Ahmad , Adapting the Existing Regime for the contemporary world to Achieve Global civil Aviation Safety ,paris 2005, P. 109 .

(<sup>31</sup>) الفقرة (10) من المادة (2) من قانون الاتحاد الاوربي .

( Safety regulatory requirement's means the requirements established by Community or national regulations for the provision of air navigation services ..... Functions concerning the technical and operational competence and Suitability to provide these services and functions , their safety management as well as systems their constituents and associated procedures .

(<sup>32</sup>) في فينتام عام 2015 تعطل عمل أجهزة المراقبة الجوية في مطار ( تان سون نهات ) الواقع في مدينة ( هوتشي ) على أثر ترددات لاسلكية قوية وغير معروفة المصدر ، خلالها بقت 6 طائرات في الجو وهبطت أخرى في مطار بديل وتأخرت الطائرات المغادرة . وفي بلجيكا أدى حصول عطل فني عام 2015 في أجهزة المراقبة الجوية في مطار بروكسل إلى تحويل 21 طائرة من مطار بروكسل إلى مطارات اخرى . وللمزيد من التفصيل ينظر : د.أحمد بن ابراهيم الشيخ ، المسؤولية عن تعويض اضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لأنفاقتي وارشو 1929 ومونتريال 1999 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2009 ، ص485 .

(<sup>33</sup>) المادة ( 7 – 91 ) من قانون الطيران المدني الفدرالي الامريكي

(a) No Person may operate a civil aircraft unless it is in an airworthy condition.

(b) The pilot in command of a civil aircraft is responsible for determining whether that aircraft is in condition for safe flight . The Pilot in command shall discontinue the flight when unairworthy mechanical . electrical , or structural conditions occur .

(<sup>34</sup>) في قضية ( stark v. united states ) وضعت المحكمة التزاماً على عاتق مراقب الحركة الجوية لتحديد ما إذا كانت الأحوال الجوية تسمح بطيران آمن ، ففي هذه القضية طلب قائد الطائرة التصريح له بالطيران الذي منح له على الرغم من انعدام الرؤية ، بسبب العواصف الرعدية ، ولم يكن يعلم بسوء الأحوال الجوية فاصطدمت الطائرة عند الاقلاع بسبب عدم قدرة قائدها على الحفاظ على توازنها

Mohammad Abdul Kader , Air Traffic control Liability Thesis , Institute of Air and space law , MC Gill , University Montreal , Quebec , Canada , 1986 , P. 53,.

(<sup>35</sup>) تسببت الظروف الجوية بنسبة 10 % من حوادث سقوط الطائرات أشهرها الحادث الذي راح ضحيته كل لاعبي فريق مانشستر يونايتد عام 1958 ؛ والسبب أن قائد الطائرة لم يتمكن من تخطي عاصفة رملية ولم ينجح في الهبوط ، فحدثت الكارثة . ينظر : د.محمد نجيب عبد الواحد ، سلامة الطيران ، بحث منشور في مجلة الطيران للجميع مجلة ثقافية علمية تهتم بعالم الطيران ، السنة الاولى ، العدد (2) ، اذار ( مارس ) 2015 ، ص63 .

(<sup>36</sup>) دنادية محمد معوض ، المسؤولية الناشئة عن اعمال المراقبة الجوية ، ط2 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2001 ، ص38 . د.عبد الفضيل محمد احمد ، القانون الخاص الجوي ، مكتبة الجلاء للطباعة والنشر ، مصر ، 2000 ، ص197 .

(<sup>37</sup>) المادة ( 12 – 3 ) من تعليمات الجو العراقية رقم (4) لسنة 1975 .

(<sup>38</sup>) حيث اعلنت هيئة مراقبة الطيران الاوربية أن رحلات الطيران معطلة بسبب سحابة من الرماد البركاني الناجمة عن بركان ايسلندا ، وحذرت المنظمة الاوربية لأمن الملاحة الجوية في بيان لها من أن السحابة الغبار البركاني سيستمر في اضطراب الوضع ، مؤكدة أنه ليس من الممكن إجراء أي اقلاع أو هبوط للطائرات المدنية في معظم البلدان بشمال ووسط اوربا .

وأعلن الاتحاد الدولي للنقل الجوي ( IATA ) أن التعطل الناجم عن انبعاث الغبار البركاني في آيسلندا (يكلف شركات الطيران المدني أكثر من 200 مليون دولار يومياً) .  
وللمزيد من التفصيل ينظر :

Shari Stamford Krause , Aircraft safety , accident investigation analyses , McGraw-Hill Education ,Ibid, P. 199.

(<sup>39</sup>)See: marn peter , comparative liability of air traffic services unpublished 2005 , P.350 .

(<sup>40</sup>) المادة ( 1067 – 91 ) من قانون الطيران المدني الفدرالي الأمريكي  
( The air traffic controller must recognize the challenging weather forecast , such as, ice , fog , tornados . hurricanes , and icy rain . The air traffic controller must provide the pilot with instructions needed to a vide these conditions ) .

المادة ( 511 – 91 ) من قانون الطيران المدني الفدرالي الأمريكي . (<sup>41</sup>)

1- using the electronic navigation equipment , which includes two parts of the aviation navigation that can provide the pilot with the necessary in formation , with air traffic controller .

2- Using the emergency equipment to guarantee communication with air traffic controller and the immediate preparation to execute the instructions .

3- Recognizing and a voiding severe weather situations , to land in an alternative airport .

(<sup>42</sup>) الفقرة (6) من المادة (2) من قانون الاتحاد الاوربي  
( When there is a communication issues or equipment failure , the air traffic authority that overlook air traffic controllers the necessary procedures that required to make sure everyone's safety ) .

(<sup>43</sup>) وفقاً لدراسات استقصائية قامت بها مجموعة من الاخصائيين وخبراء الطيران المدني ، توصلوا بمقتضاها إلى المصادر الرئيسية لإجهاد مراقب الحركة الجوية بانها ترتبط بالجواب العملية والهيكل التنظيمية ، وتمثل بحركة المرور ، ضغط الوقت ، الحاجة إلى فك القواعد والقيود وسلامة المعدات والافتقار إلى السيطرة على العمل ، وظروف العمل الطارئة ، وهذه العوامل لا تؤثر فقط على أداء مراقبي الحركة الجوية ، ولكن لها تأثير سلبي على متطلبات السلامة الجوية .

See: Giovanni costa , occupational stress and stress prevention in air traffic control , conditions of work and welfare facilities branch . working paper ,

[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_protect/---protrav/](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/)

1995, , P. 2 .

(<sup>44</sup>) د. إدوار جورج حنا ، المراقبة الجوية صمام الأمان في سلامة الحركة الجوية ، بحث منشور في مجلة البيان الاماراتية في 10 مايو لسنة 2001 على الموقع :

<https://www.albayan.co.ae/albayan/2001/05/10/mum/13.html> ، ص 65 .

(<sup>45</sup>) د. عبد المجيد ابراهيم سلمان الطائي ، عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية ، مصدر سابق ، ص 33 .

(<sup>46</sup>) تقرير بعنوان ( إضراب يصيب المطارات في الولايات المتحدة الأمريكية ) منشور على الرابط الالكتروني:

<https://www.instagram.com>

(<sup>47</sup>) تقرير بعنوان ( إضراب يصيب المطارات الفرنسية ويؤدي إلى إلغاء الرحلات في 11/6/2013 ) منشور على الرابط

الالكتروني : <https://www.ammonnews.net>

(<sup>48</sup>) تقرير بعنوان ( إضراب المراقبين الجويين في مصر ) منشور على الرابط الالكتروني :

<https://www.masress.com/youm>

(<sup>49</sup>) تقرير بعنوان ( المراقبون الجويون يقررون التوقف عن المراقبة الجوية للطائرات المدنية حصراً في المطارات العراقية في 21 مايو 2017 ) .

<https://www.alsumaria.tv/news/204622>

منشور على الرابط الإلكتروني :

(<sup>50</sup>) وفي إيطاليا أعلن مراقبو الحركة الجوية في 20 مارس 2017 الاضراب مما أدى إلى إلغاء 40 % من رحلاتها ، وفي ألمانيا أعلن مراقبو الحركة الجوية الاضراب في 26 ابريل 2016 مما أدى إلى إلغاء (900) رحلة جوية في ستة مطارات المانية . وفي الكويت أعلن مراقبو الحركة الجوية في إضراب مفتوح 2018 ، وفي لبنان توقفت الحركة الجوية في 19 يونيو 2014 أثر إضراب مراقبي الحركة الجوية وألغيت الرحلات في مطار بيروت ، وفي المغرب أضرب مراقبو الحركة الجوية عن العمل في 2017 مما أدى إلى إلغاء الرحلات . ينظر الروابط الالكترونية :

-<https://www.the link yemn.net> إيطاليا

-<https://www.Abwab.ed> ألمانيا

-<https://www.zawya.com> الكويت

-[https:// alummah news .com](https://alummah news .com) بيروت

-<https://www.Rue .com> مغرب

(<sup>51</sup>) د. عبد المولى المسعيد ، د. رشيد صبيح ، د. سي محمد الحيان ، الأثار القانونية للظروف الطارئة ، بحث منشور في مجلة مسارات الخاصة بالأبحاث والدراسات القانونية ، مجلة علمية محكمة تصدر عن كلية الحقوق ، جامعة الرباط ، العدد الحادي عشر ، 2020 ، ص 309 .

(<sup>52</sup>) د. فتحي علي فتحي ، كورونا بين الظروف الطارئة والقوة الرأهنة بحث منشور على الموقع الرسمي لكلية الحقوق ، جامعة الموصل بتاريخ 2020 /3/26 ص 6 . <https://www.uomosul.edu.iq>

(<sup>53</sup>) Article ( 1 – 102 ) – Freedom of contract :

(( Parties are free to enter in to a contract and to determine its contents , subject to the requirements of good faith and fair dealing , and the mandatory rules established by these principles )) .

(<sup>54</sup>) المادة ( 1102 ) من قانون العقود الفرنسي الجديد .

(<sup>55</sup>) المادة ( 1103 ) من قانون العقود الفرنسي الجديد .

(<sup>56</sup>) د. حسن حنتوش رشيد ، الحماية المدنية للمستهلك في عقود التجارة الالكترونية ، محاضرات مطبوعة القاها على طلبة الدكتوراه / القسم الخاص ، سنة ، 2017 – 2018 ، ص 20 .

(<sup>57</sup>) الفقرة الأولى من المادة ( 147 ) من القانون المدني المصري المعدل .

(<sup>58</sup>) الفقرة الأولى من المادة ( 146 ) من القانون المدني العراقي المعدل .

(<sup>59</sup>) د. حسن علي الذنون ، النظرية العامة للألتزامات ( مصادر الألتزام وأحكام الألتزام وإثبات الألتزام ) ، المكتبة القانونية ، بغداد ، 2012 ، ص 75 .

(<sup>60</sup>) د. عبد المجيد الحكيم ، عبد الباقي البكري ، محمد طه البشير ، ج 1 ، مصدر سابق ، ص 181 .

(61) 1- د. حسن حنتوش رشيد ، نظرية الألتزام – مصادر الألتزام ، ج 1 ، محاضرات مطبوعة ، كلية القانون ، جامعة اهل البيت ، 2017 ، ص 99 . د. حسن علي الذنون ، النظرية العامة للألتزام ، ج 2 ، مصادر الألتزام ، مطبعة المعارف ، بغداد ، 1949 ، ص 227

(<sup>62</sup>) تقابلها الفقرة (1) من المادة ( 1231 ) من قانون العقود الفرنسي الجديد والمادة ( 215 ) من القانون المدني المصري المعدل .

(<sup>63</sup>) Dr. Gordon Prince , coronavirus and business contracts what's the law ? new york, 2020 , p. 33.

(64) نصت المادة (1351) من قانون العقود الفرنسي الجديد على القول : (( استحالة تنفيذ الأداء تبرئ المدين في حدود الاستحالة إذا كانت ناشئة عن حالة القوة القاهرة ..... )) تقابلها المادة ( 373 ) من القانون المدني المصري بقولها :

(( ينقضي الألتزام إذا أثبت المدين أن الوفاء به أصبح مستحيلاً عليه لسبب أجنبي لا يد له فيه )) ، وتقابلها المادة ( 425 ) من القانون المدني العراقي المعدل.

(65) - نصت الفقرة الأولى من المادة ( 420 ) من مشروع القانون المدني العراقي لسنة 1986 على القول : (( إذا اثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه كقوة القاهرة ..... ، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص أو اتفاق يقضي بغير ذلك )) .

(66) عَرَفَ الفقه الاسلامي نظرية الظروف الطارئة قبل الفقه الغربي بقرون مَبَعْدَةً ولكن بأسماء أخرى منها الفسخ للعدر ووضع الجوائح في بيع الثمار . ينظر: فاضل شاكر النعيمي ، نظرية الظروف الطارئة بين الشريعة والقانون ، رسالة ماجستير ، كلية القانون ، جامعة بغداد ، 1969 ، ص81 .

(67) تقابلها المادة ( 108 – 3 ) من قانون العقد الاوربي لسنة 2002 (النافذ ) ، والمادة ( 1195 ) من قانون العقود الفرنسي الجديد ، والمادة ( 147 / 2 ) من القانون المدني المصري المعدل .

(68) د. عبد الرزاق احمد السنهوري ، الوجيز في النظرية العامة للالتزام ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 2004 ، ص253 .

(69) أعلن المدير العام لمنظمة الصحة العالمية في 11/مارس / 2020 ( أن المنظمة التابعة للأمم المتحدة اعلنت اعتبار فيروس كورونا المستجد المسبب لمرض كوفيد-19 - وباء عالمي ، وأن عدد المصابين بالفيروس وصل مستوى الوباء العالمي ) . منشور على الموقع الالكتروني <https://www.du.com>

(70) المعيار الذي يقاس به الإرهاق موضوعي ينظر فيه إلى الصفة لا إلى شخص المدين ومقدار ثروته ، فإذا كان التعاقد مع الحكومة ، جاز أن يكون التزام الحكومة مرهقاً لها بالنسبة إلى الصفة التي عقدتها بالذات ، وإن كانت الخسارة شيئاً هيناً بالنسبة إلى ميزانيتها الضخمة . ينظر : د. عبد الرزاق احمد السنهوري ، الوجيز في النظرية العامة للالتزام ، مصدر سابق ، ص253 . هامش رقم (1) .

(71) نصت الفقرة (2) من المادة ( 147 ) من القانون المدني المصري المعدل على القول : (( ..... جاز للقاضي تبعاً للظروف وبعد الموازنة بين مصلحة الطرفين أن يرد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول ..... )) .

(72) أما موقف القضاء العراقي ناقش مجلس القضاء الأعلى في جلسته السابعة لعام 2020 المنعقدة حضورياً و إلكترونياً في يوم الاحد 2020/3/15 برئاسة محكمة التمييز الإجراءات الاستثنائية الواجب اتخاذها لتقليل مخاطر فيروس كورونا ، وألزم جميع المحاكم باتخاذ الإجراءات القانونية بحق من يخالف ( توصيات لجنة خلية الأزمة ) بخصوص الإجراءات المتخذة للحد من انتشار فايروس كورونا، كما إن القضاء شدد على اتخاذ الإجراءات القانونية بحق المخالفين لحظر التجوال . وهذه الإجراءات توجي بأن القضاء الأعلى العراقي يعد جائحة كورونا ( كوفيد – 19 ) ظرفاً طارئاً للعقود التي أصبح فيها تنفيذ الالتزام مرهقاً للمدين ، وقوة القاهرة للعقود التي أصبح فيها تنفيذ الالتزام مستحيلأ . ينظر : د. فتحي علي فتحي ، كورونا بين الظروف الطارئة والقوة الراهنة ، مصدر سابق ، ص 8 .

#### المصادر.

##### أولاً / الكتب القانونية.

- 1) احمد بن ابراهيم الشيخ ، المسؤولية عن تعويض اضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي وارشو 1929 ومونتريال 1999 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2009 .
- 2) أحمد عبد اللطيف غطاشة ، الطيران المدني ، دار صفاء للنشر والتوزيع ، عمان ، الاردن ، 2002 .
- 3) حسن علي الذنون ، النظرية العامة للالتزامات ( مصادر الالتزام – أحكام الالتزام – إثبات الالتزام ) ، المكتبة القانونية ، بغداد ، 2012 .
- 4) حمد الله محمد حمد الله ، القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2010 .
- رفعت فخري ، الوجيز في القانون الجوي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2000 .
- 5) عبد الرزاق أحمد السنهوري ، الوجيز في النظرية العامة للالتزام ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 2004 .
- 6) عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الخاص الجوي ، مكتبة الجلاء للطباعة والنشر ، مصر ، 2000 .
- 7) عبد المجيد ابراهيم سلمان الطائي ، عقد النقل الجوي التجاري في ضوء الاتفاقيات الدولية والقوانين التجارية العربية ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت – لبنان ، 2017 .
- 8) عبد المجيد الحكيم ، عبد الباقي البكري ، محمد طه البشير ، الوجيز في نظرية الالتزام في القانون المدني العراقي ، ج1 ، مصادر الالتزام ، مكتبة السنهوري ، بغداد ، 2012 .
- 9) علاء النجار حسنين أحمد ، دور المراقب الجوي في سلامة الحركة الجوية دراسة ميدانية إحصائية حول اسباب حوادث الطائرات في العالم ونسبة أخطاء المراقبة الجوية فيها، دار التعليم الجامعي ، الاسكندرية ، 2019 .
- 10) محمد فوزي ، تأجير استغلال الطائرات ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2016 .

- 11) نادية محمد معوض ، المسؤولية الناشئة عن اعمال المراقبة الجوية ، ط2 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2001 .  
**ثانياً / الرسائل الجامعية.**
- 1) سعيد محمد عبدالله غنام ، ضغوط العمل لدى المراقب الجوي وعلاقتها بسلامة الحركة الجوية ، رسالة ماجستير ، كلية الدراسات العليا ، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية ، الرياض ، 2004 .  
 2) فاضل شاكر النعيمي ، نظرية الظروف الطارئة بين الشريعة والقانون ، رسالة ماجستير ، كلية القانون ، جامعة بغداد ، 1969 .  
**ثالثاً / البحوث والمقالات.**
- 1) عبد المولى المسعيد ، د.رشيد صبيح ، د.سي محمد الحيان ، الأثار القانونية للظروف الطارئة ، بحث منشور في مجلة مسارات الخاصة بالأبحاث والدراسات القانونية ، مجلة علمية محكمة تصدر عن كلية الحقوق ، جامعة الرباط ، العدد الحادي عشر ، 2020 .  
 2) محمد نجيب عبد الواحد ، سلامة الطيران ، بحث منشور في مجلة الطيران للجميع مجلة ثقافية علمية تهتم بعالم الطيران ، السنة الاولى ، العدد (2) ، اذار ( مارس ) 2015 .  
**رابعاً / المحاضرات.**
1. د.حسن حنتوش رشيد ، الحماية المدنية للمستهلك في عقود التجارة الالكترونية ، محاضرات مطبوعة القاها على طلبة الدكتوراه القسم الخاص، كلية القانون – جامعة كربلاء ، سنة 2017 – 2018 .  
 2. د.حسن حنتوش رشيد . نظرية الالتزام ، ج1 – ج2 ، محاضرات مطبوعة ، كلية القانون ، جامعة اهل البيت ، 2017 .  
**خامساً / القوانين العراقية والعربية والاجنبية والاتفاقيات الدولية.**
- أ – القوانين والانظمة والتعليمات العراقية.  
 1) القانون المدني العراقي رقم (40) لسنة 1951 ( المعدل ) .  
 2) قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 ( المعدل ) .  
 3) مشروع القانون المدني العراقي لسنة 1986 .  
 4) تعليمات الجو العراقية رقم (4) لسنة 1975 .  
 ب- القوانين المصرية.  
 1) القانون المدني المصري رقم (131) لسنة 1948 المعدل .  
 2) قانون الطيران المدني المصري رقم (28) لسنة (1981) المعدل بقانون رقم ( 136 ) لسنة 2010 .  
 ج- القوانين العربية الاخرى.  
 1) قانون الطيران المدني الكويتي رقم ( 30 ) لسنة 1960 (المعدل).  
 2) قانون الطيران المدني القطري رقم (15) لسنة 2002 .  
 د – قوانين الاتحاد الاوربي.  
 1) قانون الاتحاد الاوربي الخاص بمراقبة السلامة في ادارة الحركة الجوية رقم (1315) EC لسنة 2007 ( النافذ ) .  
 هـ - القوانين الفرنسية.  
 1) قانون الطيران المدني الفرنسي رقم (8) 1946 (النافذ) .  
 2) قانون العقود الفرنسي الجديد لسنة 2016 ترجمة عربية للنص الرسمي ، ط1 ، د. نافع بحر سلطان ، مطبعة المنتدى ، بغداد ، 2017 .  
 و - القوانين الامريكية.  
 1) قانون الطيران المدني الفدرالي الامريكي رقم (14) لسنة 1966 ( النافذ ) .  
 ز- الاتفاقيات والوثائق الدولية.  
 1- اتفاقية الطيران المدني الدولي شيكاغو لسنة 1944 .  
**سادساً / المواقع الالكترونية.**
- 1- تقرير بعنوان ( إضراب يصيب المطارات الفرنسية ويؤدي إلى إلغاء الرحلات في 2013/6/11 ) منشور على الرابط الالكتروني : <https://www.ammonnews.net>  
 2- تقرير بعنوان ( إضراب المراقبين الجويين في مصر ) منشور على الرابط الالكتروني : [https:// www.masress.com/youm](https://www.masress.com/youm)  
 3- تقرير بعنوان ( المراقبون الجويون يقررون التوقف عن المراقبة الجوية للطائرات المدنية حصراً في المطارات العراقية في 21 مايو 2017 ) منشور على الرابط الالكتروني <https://www.alsumaria.tv/news/204622>.  
 4- تقرير بعنوان ( إضراب المراقبين الجويين ) منشور على الروابط الالكترونية الاتية:  
<https://www.the-link-yemn.net> -إيطاليا

المانيا- [https:// www. Abwab.ed](https://www.Abwab.ed)

كويت- [https:// www .zawya.com](https://www.zawya.com)

بيروت- [https:// alummah news .com](https://alummahnews.com)

مغرب - [https:// www. Rue .com](https://www.Rue.com)

5- د. جوزيف مكارتن ، أجهزة التحكم في حركة المرور الجوية ، 2011 ، بحث منشور على الرابط الإلكتروني <https://www.instagram.com>

6- د. فتحي علي فتحي ، كورونا بين الظروف الطارئة والقوة الراهنة ، كلية الحقوق ، جامعة الموصل ، بحث منشور على الموقع الإلكتروني :

<https://www.uomosul.edu.iq>

7- د. ادوار جورج حنا ، المراقبة الجوية صمام الأمان في سلامة الحركة الجوية ، بحث منشور في مجلة البيان الاماراتية في 10 مايو لسنة 2001 على الموقع :

<https://www.albayan.co.ae/albayan/2001/05/10/mum/13.html>

#### سابقاً / المصادر الاجنبية.

- 1) Alain Desrosiers , programmer de L. O. A. C. I. Pour La supervision de la sécurité a érienne , 1998.
- 2) Christion Huon , La responsabilité des fabricants de materiel aéronatique en Europe , paris , 2019.
- 3) Marn Peter comparative liability of air traffic services , unpublished , 2005 .
- 4) Mohammad Abdul kader , Air traffic control liability , Thesis , Institute of Air and space law , MC Gill , University Montreal , Quebec , Canada , 1986.
- 5) Shari Stamford Krause , Aircraft safety , accident investigation analyses , and application , Second Ed , New york 2003.
- 6) Dr. Tonveer Ahmad , Adapting the Existing Regime for the contemporary world to Achieve Global civil Aviation Safety ,paris 2005,