

المنظور الاقتصادي لدفع المسؤولية المدنية للطيار الأرضي "دراسة مقارنة".
Economic perspective for the civil liability motivation for the ground pilot.

بحث مقدم من قبل
 الأستاذ المساعد الدكتور عبد الله عبد الأمير طه العمار
 جامعة كربلاء / كلية القانون

الخلاصة.

مواكبة التطور لمتطلبات الحركة الجوية وما يحتاجه الطيار الأرضي (المرحل الجوي) لضمان سلامة الرحلة الجوية، فقد حرصت منظمة الطيران الدولي (ICAO)، ان تضع تحت أيدي المرحل الجوي او كما اسميناه في بحثنا (الطيار الأرضي) أحدث ما توصل إليه العلم الحديث من تكنولوجيا؛ لمساعدة الطيار الأرضي في أداء عمله بدقة واثقان وتحقيق سلامة الحركة الجوية . إلا أن هناك مشكلات متعدّدة تعترض عمل الطيار الأرضي من شأنها التأثير على أدائه للالتزامات الملقاة على عاتقه . بعض هذه المشكلات قد ترجع الى الظروف والمشكلات التنظيمية وبعضها يرجع الى ظروف ومشكلات معيشية وصحية وما يترتب عليها من اثار اقتصادية تمس الطرفين مشغل الطائرة والطيار الأرضي ، تعدّ هذه الظروف والمشكلات من اخطر المشكلات التي تعترض قدرة الطيار الأرضي على أداء التزاماته في الوقت الحاضر .
 الكلمات المفتاحية : المشكلات والظروف التنظيمية والمعيشية والصحية ، الملاحة الجوية ، المرحل الجوي (الطيار الأرضي).

Abstract.

Keeping pace with the development of air traffic requirements and what the ground pilot (the air relay) needs to ensure the safety of the flight, the International Aviation Organization (ICAO) was keen to put under the hands of the air relay, or as we called it in our research (the ground pilot), the latest technology that modern science has reached ; To assist the ground pilot in performing his work accurately and proficiently and to achieve the safety of air traffic. However, there are multiple problems that hinder the work of the ground pilot that would affect his performance of the obligations entrusted to him. Some of these problems may be due to organizational conditions and problems, and some are due to living and health conditions and problems and the consequent economic effects affecting both parties, the aircraft operator and the ground pilot. These conditions and problems are among the most serious problems that impede the ability of the ground pilot to perform his obligations at the present time.

Key words: *Organizational ,living and health problems and conditions, Air navigation ,Air relay.*

المقدمة .

الحمد لله رب العالمين اولاً و آخراً ، والصلاة والسلام على النذير والسراج المنير سيدنا ومولانا وحبیب قلوبنا محمد وعلى آله الاطيبين الإطهارين المنتجبين وبعد
قبل الخوض في خفايا موضوع البحث ، لابد من عرض فكرة له ، وبيان أهميته، وعرض اشكاليته، ثم التطرق لخطة بحثه .

اولاً / موضوع البحث:-

لمنع وقوع الضرر باتخاذ العناية اللازمة من قبل المسؤول عن الضرر (مشغل الطائرة) وذلك باتخاذ الحيلة والحذر لتجنب وقوعه ، فان ذلك يصب في المصلحة الاقتصادية لكل من الطيار الارضي ومشغل الطائرة واغتناء الذمة المالية لهما. لذلك قد تعترض عمل الطيار الارضي (المرحل الجوي) عدة ظروف ومشكلات منها تنظيمية ومنها صحية ومنها معيشية ،ولهذه الظروف والمشكلات خطورة كبيرة على اداء عمل الطيار الارضي وانعكاسها على سلامة الرحلة الجوية. إن الطيار الارضي في نطاق عمله بحاجة إلى وجود بيئة آمنة وضوابط قانونية تكفل له الحماية وتطوير وتحديث الأجهزة التي يستخدمها في عمله ، لضمان مستوى عالي من سلامة الرحلة الجوية المطلوبة . كما تُعدُّ الظروف الصحية والمعيشية التي يجب أن توفر للطيار الارضي من الظروف والمشكلات التي تعترض قدرته على انجاز عمله بمهنية عالية .

ثانياً / أهمية البحث.

تبدو جلياً أهمية البحث في ناحيتين الاولى: الناحية الاقتصادية للظروف، وهي تسليط الضوء على اهم الظروف والمشكلات التي تعيق عمل الطيار الارضي وقد تسبب في حدوث خلل نتج عنه ضرر يستوجب التعويض . والتي يمكن ان تكيف على انها دفع يمكن ان يدفع بها الطيار الارضي مسؤوليته عن الضرر الذي ينجم عن سوء ادارة الرحلة الجوية والمساس بسلامة ارواح الركاب، فالطيار الارضي يعيش في كايينة زجاجية منوط به المحافظة على سلامة الارواح والأموال في الجو وعلى الأرض .
والثانية : الناحية القانونية تتفرع الى فرعين اثنين ، والتي تعد سبباً لاختيار موضوع البحث:

1- لم يلق موضوع المشكلات التي تعوق عمل الطيار الارضي الاهتمام الشامل من قبل الفقه القانوني على الرغم من خطورة الآثار الاقتصادية المترتبة على عمله والمتعلق بأمان وسلامة وكفاءة وانتظام سير الرحلة الجوية .

2- لا توجد قواعد قانونية كفيلة بتحديد هذه الظروف والمشكلات وما يترتب عليها من اثار اقتصادية ومعالجتها، سوى إرجاع الأمر للقواعد العامة ، والاستعانة ببعض القواعد المنصوص عليها في اتفاقية شيكاغو 1944 التي تعد أحكامها جزءاً مكملاً لقانون الطيران المدني العراقي رقم (148) لسنة 1974 المعدل .

ثالثاً / إشكالية موضوع البحث :-

تنصب إشكالية موضوع البحث في التشريعات الوطنية وذلك بعدم تنظيمها لمسألة الظروف والمشكلات التي يمكن ان تعرقل عمل الطيار الارضي في ضمان وسلامة الرحلة الجوية، وما ينجم عنها من اثار اقتصادية تؤدي الى افقار ذمم مالية ما، ومنها التشريع العراقي والاتفاقيات الدولية المعنية بالطيران المدني ، على الرغم من حرصها بضمن أن يتوافر على كل من المستوى العالمي والوطني نظام ملاحية جوية يتسم بالسلامة والأمن والكفاءة والاستدامة ، إلا أنها تناست الكثير من مسائل التي تشكل مجتمعة الأساس الذي تقوم عليه سلامة الرحلة الجوية بالنسبة لأعمال الطيران المدني من أجل تتبع الطائرة أثناء اقلاعا وهبوطا .

رابعاً / خطة البحث:-

نقسم خطة البحث على مبحثين ، نخصص المبحث الأول المشكلات الخاصة لتوفير الخدمات الملاحية وبدوره نقسمه الى مطلبين اثنين . نتناول في المطلب الاول المشكلات الهوائية (العواصف الرعدية والغبار البركاني)، ونتناول في المطلب الثاني المشكلات المائية (الأمطار الثلجية والضبباب الكثيف). أما المبحث الثاني فنخصصه لبيان الاثر الاقتصادي للظروف والمشكلات المعيشية والصحية التي تعترض

عمل الطيار الارضي، سيكون على مطلبين أيضاً ، نتناول في المطلب الأول دراسة الاثر الاقتصادي للظروف المعيشية، ويتناول المطلب الثاني الأثر الاقتصادي الناجم عن فيروس كورونا (كوفيد - 19) على عمل الطيار الارضي ، وسننهى البحث بخاتمة ادرجنا فيها ما توصلنا إليه من نتائج ومقترحات.

المبحث الأول/ المشكلات الخاصة لتوفير الخدمات الملاحية.

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 واجهزة الرادار وغيرها .. ومن المعروف إنه كلما ازدادت الأجهزة تطوراً كلما ازدادت المعوقات التنظيمية التي تعترض عمل مراقب الحركة الجوية (1) . 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)) (2) . فإن أي خطأ في المتطلبات التنظيمية للسلامة الجوية قد يؤدي إلى كارثة ، أو قد يكون عاملاً مساعداً فيها . قد يحدث خلل بأحد أجهزة الاتصال بين وحدة المرحل الجوي ، فيتم نقل معلومات خاطئة إلى الطيار الارضي 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 (3) . وعليه فإن مشاكل الاتصالات وفشل الأجهزة تعدّ من المشكلات التنظيمية التي تعترض عمل الطيار الارضي ، وعلى قائد الطائرة أن يوقف الرحلة والهبوط في أي مطار بديل وفقاً لتعليمات الطيار الارضي . 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)) (4) . فطاقم وحدة الطيار الارضي يصدر 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 المشكلات التي تعترض عمل الطيار الارضي 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 .

المطلب الأول/ المشكلات الهوائية (العواصف الرعدية والغبار البركاني) .

تمثلّ العواصف الرعدية خطراً حقيقياً للملاحة الجوية نظراً لصعوبة اكتشافها من قبل قائد الطائرة وهي من المعوقات التي تعترض عمل مراقب الحركة الجوية (5) ، 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 تزدحم في نقطة عبور ضيقة في الجو . وكذلك الحال بالنسبة للعواصف الرملية (6) ، إذ يجب أن يكون الطيار الارضي على علم دائم بكافة المعلومات عنها ، ويجب عليه توجيه قادة الطائرات بالابتعاد عن مناطق هذه العواصف وتحديد مسارات بديلة لهم (7) . فأوجب المشرع العراقي على قائد الطائرة عند ((تدهور الأحوال الجوية إلى أقل من الأحوال الجوية البصرية: إذا ما أصبح استمرار الطيران في أحوال جوية بصرية غير ممكنة 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)) (8) . أما الغبار البركاني ، فهو من أكبر الأخطار التي تهدد الطيران المدني ومن أكثر المشاكل التي تعرقل عمل الطيار الارضي . ولا أدل على ذلك ما شهده العالم من جراء الغبار الناتج عن بركان ايسلندا ، الذي حدث في ابريل 2010 ، وعلى أثره توقفت الحركة الجوية تماماً في مطارات أوروبا ، وفي

بعض أجزاء من العالم⁽⁹⁾ نظراً لأستحالة قيام وحدة الطيار الارضي 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 .

المطلب الثاني/ المشكلات المائية (الأمطار الثلجية والضباب الكثيف)

أشرنا فيما سبق أن الطقس يُعدُّ عاملاً رئيساً في التأثير على سلامة الحركة الجوية ، ومن المشكلات التي تعترض عمل الطيار الارضي، فالأمطار الثلجية والضباب الكثيف يؤدي إلى التأخير في سرعة الطائرات ، وفي معدل الهبوط والإقلاع ويقلل من فرص الوصول الآمن للطائرات . كما كان للضباب الكثيف دور أساسي في وقوع أسوأ كارثة طيران حتى الآن ، إذ أخطأ الطيار الارضي في توجيه الطائرتين فوضع أحدهما في مواجهة الأخرى على ذات المدرج في الوقت نفسه ، مما تسبب في وقوع الكارثة⁽¹⁰⁾ . لذلك اوجب المشرع الأمريكي على مراقبي الحركة الجوية توجيه تعليمات لقادة الطائرات بالابتعاد عن مناطق الطقس السيء وتحديد مسارات جوية بديلة لهم بقوله : ((على المرحل الجوي التعرف على حالات الطقس القاسية ، كالجليد والضباب والعواصف الرعدية والامطار الثلجية ، وتزويد قادة الطائرات بالتعليمات اللازمة لتجنبها))⁽¹¹⁾ . قد عالج المشرع الأمريكي المشكلات التنظيمية التي تواجه الطيار الارضي من خلال :

1- استخدام أجهزة الملاحة الالكترونية التي تتألف من وحدتين من وحدات الملاحة الجوية القادرة على تزويد قائد الطائرة بالمعلومات اللازمة من قبل وحدة الطيار الارضي.
2- استخدام أجهزة الطوارئ لضمان استمرار التواصل والخدمة مع الطيار الارضي والاستعداد الفوري لتنفيذ التعليماته .
3- التعرف على حالات الطقس القاسية وتجنبها بالهبوط في مطار بديل⁽¹²⁾ .

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))⁽¹³⁾ .

يتضح مما تقدم أنّ على الطيار الارضي وقائد الطائرة أن يلتزم بالإجراءات التي تم النص عليها ، عند تحقق المشكلات التنظيمية ، ومنها مشكلة الاتصالات وفشل الأجهزة ، لغرض التقليل من الآثار السلبية للمعوقات التي تعترض عمل الطيار الارضي.

المبحث الثاني/ الاثر الاقتصادي للظروف المعيشية والصحية للطيار الارضي.

تُعدُّ الظروف المادية والصحية التي يجب أن توفر الطيار الارضي خطراً لا تقل عن المشكلات المذكورة من حيث تأثيرها الضار على أداء الطيار الارضي⁽¹⁴⁾ ، ومن ثم على سلامة الحركة الجوية التي تتطلب ذهنياً صافياً وروحاً مليئة بالثقة والاطمئنان ، ورضياً تاماً بالمقابل المادي . فلا بد من توفير ظروف معيشية وصحية مناسبة للعاملين في وحدة الطيار الارضي، واتخاذ الاجراءات الصحية لتقليل من مخاطر انتشار فيروس كورونا المستجد بواسطة النقل الجوي وحماية صحة العاملين بالطيران . وعليه سنتطرق لأثر الظروف الاقتصادية والمعيشية على عمل الطيار الارضي في الفرع الأول ، ونبحث في الفرع الثاني :

الأثر الاقتصادي الناجم عن فيروس كورونا على عمل الطيار الارضي.

المطلب الأول/ أثر الظروف الاقتصادية والمعيشية على عمل الطيار الارضي.

لم تقتصر الآثار الضارة للمشكلات المادية التي تعترض عمل الطيار الارضي 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 العاملين في وحدة الطيار الارضي عن العمل احتجاجاً على ظروفهم المعيشية غالباً⁽¹⁵⁾ . واحتجاجاتهم وإضرابهم عن العمل ، قد شمل جميع الدول بلا استثناء حتى الدول المتقدمة لم تسلم من اضرابات العاملين في وحدة الطيار الارضي ، ومن ثم تعرضها لخسائر اقتصادية ، وهذه الخسائر شملت الأفراد كذلك نتيجة عدم تمكنهم من السفر وتعطيل مصالحهم⁽¹⁶⁾ .

وغالباً ما كانت ترجع إلى مطالبات مادية لإحساسهم بأهمية وخطورة العمل الذي يؤديه ، وهي مطالبات متشابهة للطيار الأرضي في جميع الدول . ففي بيان صدر عن العاملين في وحدة الطيار الأرضي 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))⁽¹⁷⁾ . وفي فرنسا كذلك أعلن العاملين في وحدة الطيار الأرضي 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⁽¹⁸⁾ . وفي مصر أيضاً أعلن 700 عامل في وحدة الطيار الأرضي الإضراب عن العمل مما أدى الإضراب إلى تأخير وإلغاء الرحلات الدولية والداخلية⁽¹⁹⁾ . وفي العراق أيضاً صدر بيان عن مراقبي الحركة الجوية (الطيار الأرضي) بالمطارات العراقية جاء فيه⁽²⁰⁾ 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 طرقتنا أغلب ابواب المسؤولين وعلى أعلى المستويات في الدولة . وبعد استنفادنا لكافة المحاولات لإقناع اصحاب القرار بمظلوميتنا التي مضى عليها عشر سنوات تخللها الكثير من الاجتماعات والمطالبات وتشكيل اللجان في سبيل تحسين وضع الطيار الأرضي العراقي والتي لم تثمر عن أي شيء يذكر بل ازدادت معاناتنا لتتمثل بإهمال متعمد للمراقب الجوي العراقي قررنا التوقف عن توفير خدمات المراقبة الجوية))⁽²¹⁾ . ويتضح مما تقدم أن أثر المشكلات المادية التي تعترض عمل مراقب الحركة الجوية على الحركة الجوية كبير جداً ، وعليه نوصي المشرع العراقي بمراعاة الظروف المادية والمعيشة للعاملين في وحدة الطيار الأرضي ، وتمييزهم عن بقية العاملين في الطيران المدني .

المطلب الثاني/ الأثر الاقتصادي الناجم عن فيروس كورونا (كوفيد- 19) على عمل الطيار الأرضي.

إن فرض حالة الطوارئ الصحية له تأثير كبير على قطاع النقل ؛ فكثيراً ما كان السفر جواً من أكثر وسائل النقل أمناً وسلاماً ، ولم تقتصر الأثار الضارة الناجمة عن وباء فيروس كورونا (كوفيد - 19) على حياة الطيار الأرضي 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 الطيار الأرضي، إذ لجأت أغلب الدول إلى تجميد التوظيف والرواتب والترقيات وتقليص النفقات الإدارية ؛ إذ أنها لجأت إلى البطالة التقنية المؤقتة⁽²²⁾ ، في حين طالت الخسائر المستثمرين للمطارات في القطاع الخاص نتيجة عدم تمكنهم من تنفيذ التزاماتهم وتعطيل مصالحهم وهذا يؤدي إلى تدهور مستويات دخول الطيارين الأرضيين في الطيران المدني وعدم قدرتهم على أداء أعمالهم⁽²³⁾ .

والسؤال الذي يثار 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)) (24). أما المشرع الفرنسي فقد أكد على حرية التعاقد بقوله: ((لكل شخص الحرية في التعاقد او عدم التعاقد ، واختيار المتعاقد الآخر وتحديد موضوع العقد وشكله ضمن الحدود التي ينص عليها القانون)) (25). ومقتضى المبدأ أعلاه أن العقد وشروطه هو قانون عقدي. إذ ((تحل العقود المبرمة بشكل قانوني محل القانون بالنسبة لأطرافها)) (26). 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 (27). 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)) (28). 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)) (29). وقد خرج المشرع العراقي على هذه القاعدة في مواطن متعددة ومنها الطرف الطارئ الذي يشترك مع القوة القاهرة بأن كل منهما أمر خارج عن إرادة المدين لا يمكن توقعه ولا يستطيع دفعه ، أي إنها صورة من السبب الأجنبي ولكنهما يختلفان من حيث:

1- الأثر: فالطرف الطارئ يجعل من تنفيذ الالتزام مرهقاً للمدين بينما القوة القاهرة تجعل من التنفيذ مستحيلاً على المدين (30).
2- الجزاء: فإن الطرف الطارئ لا يؤدي إلى فسخ العقد وإنما رفع الإرهاق عن المدين إلى الحد المعقول ، بينما القوة القاهرة تؤدي إلى فسخ العقد لاستحالة تنفيذه ويكون الفسخ بقوة القانون وهو يعرف بالانفساخ (31). وقد اختلف الفقه في تحديد التكيف القانوني لوباء كورونا (كوفيد - 19) بين من أطلق وصف القوة القاهرة عليه ، وبين من ذهب إلى وصفه بالطرف الطارئ ، وسنتناول عرض هذه الأفكار وتقويمها فيما يأتي:

1- وباء فيروس كورونا (كوفيد - 19) بوصفه قوة القاهرة:

في محاولة لمعرفة وجهة النظر هذه ، نعرض الفكرة ، ثم تقويمها في الفقرتين الآتيتين:
أ- عرض فكرة عدّ وباء فيروس كورونا (كوفيد - 19) قوة القاهرة:

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 (32). 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 كآفة 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 حكم عليه بالتعويض ما لم يثبت أن استحالة التنفيذ قد نشأت عن سبب أجنبي لا يد له فيه)). (33). مما سبق ، يتضح أن من أهم خصائص القوة القاهرة أنها تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلاً ومن ثم 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 (34). بيد أن وضع هذا التكيف موضع التطبيق غير ممكن للأسباب الآتية:

- إن القوة القاهرة تجعل من تنفيذ الالتزام مستحيلاً على المدين (35). 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⁽³⁶⁾ . 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⁽³⁷⁾ . 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 الواسع توقعها وترتب على حدوثها أن تنفيذ الالتزام التعاقدية . وإن لم يُصبح مستحيلًا ، 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))⁽³⁸⁾ . 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 الإرهاق 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 يُطابق 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⁽³⁹⁾ ، وهذا الشرط متوفر في عقد المراقبة الجوية ؛ إذ يُعدُّ 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⁽⁴⁰⁾ .

- 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 : (يُعدر عدم أداء المتعاقد إذا أثبت أنه ناتج عن عائق خارج عن سيطرته وغير متوقع في وقت إبرام العقد).

- أن يجعل الظرف الطارئ من تنفيذ الالتزام مرهقاً للمدين وليس مستحيلًا ، فللمحكمة أن ترفع الإرهاق عن المدين الذي يوصف بأن معياره موضوعي⁽⁴¹⁾ ، ورفع الإرهاق عن المدين يكون عن طريق إنقاص الالتزام المرهق إلى الحد المعقول⁽⁴²⁾ .

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 بالذات 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 مكافئاً بشكل باهض بالنسبة لأحد الاطراف ، الذي لم يقبل تحمل المخاطر ، يجوز لهذا الطرف أن يطلب من المتعاقد الاخر 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 لتكييفه)) .

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 (43) . مما سبق ، نستنتج أن تكييف فيروس كورونا (كوفيد – 19) ظرف طارئ يمثل ضمانات كافية للطيار الارضي ؛ على أساس من أن كوفيد – 19 من المشكلات المادية التي تعترض عمل الطيار الارضي 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 مستحيلًا 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 الطيار الارضي تبعه القوة القاهرة .

الخاتمة.

بان لنا من خلال بحث موضوع (المنظور الاقتصادي لدفع المسؤولية المدنية للطيار الارضي) عدم وجود تنظيم تشريعي وطني أو دولي خاص ينظم أحكامه ، بالإضافة إلى ندرة الدراسات القانونية التي تناولته رغم الأهمية البالغة لأعمال الطيار الارضي على أمان وسلامة الطيران المدني الدولي . وفي النهاية توصلنا الى عدة من النتائج والمقترحات :

أولاً / النتائج .

1- إن عمل الطيار الارضي يستند بصورة مطلقة على الأجهزة الحديثة ، مثل أجهزة الاتصالات وأجهزة الرادار وبقية الأجهزة الأخرى المرتبطة بها ، والاخيرة لها الدور في اكمال عمل الطيار الارضي، الا انه قد تعترض عمل الطيار الارضي ظروف ومشكلات تنظيمية واخرى معيشية وصحية وتعد هذه الاخيرة كدفع يمكن التمسك بها في دفع مسؤولية الطيار الارضي وما يترتب عليها من اثار اقتصادية ، اذ ان لهذه الظروف والمشكلات منظور اقتصادي ، مما يؤثر سلباً على أداء الطيار الارضي في ضمان سلامة الرحلة الجوية ، وهو التزام لا يحتمل الخطأ أو الإهمال .

2- هنالك ظروف ومشكلات تعترض عمل الطيار الارضي ، منها ما يتعلق بأحوال الطقس كمشكلة العواصف الرعدية والغبار البركاني زمنها ما يتعلق بالأمطار الثلجية والضباب الكثيف وعدم قدرة الأجهزة الخاصة بالطيار الارضي من رصد تلك الظواهر او لحدثة الأجهزة وعدم معرفة الاخير باستخدامها .

3- وهناك مشكلات أكثر خطراً من مشكلات الطقس وحادثة الأجهزة المرتبطة بوحدة الطيار الارضي وهي مشكلات متعلقة بالظروف الاقتصادية للطيار الارضي كالظروف المعيشية والصحية وخصوصا ما حدث مؤخراً من اجتياح جائحة كورونا (كوفيد 19) العالم من الناحية الصحية وتداعياتها الاقتصادية اذ لها تأثيرها المباشر على أداء الطيار الارضي ، وانعكاسها على سلامة الرحلة الجوية .

ثانياً : المقترحات

1- ندعو بالمشرع العراقي اتلى سرعة إصدار قانون خاص بالنقل الجوي أو تعديل قانون الطيران المدني بإضافة بعض المواد لتنظيم أحكام الطيار الارضي(المرحل الجوي) ؛ وذلك بسبب 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 .

2- ان الفطرة السليمة للإنسان سعيه للوقاية من الضرر عندما يشعر بخطر محقق به، وخوفا على الطيران الارضي من تحمل المسؤولية المدنية ودفعها عنه ينبغي من المشرع العراقي التدخل بضرورة معالجة آثار التكنولوجيا الحديثة وبأسلوب علاجي حديث ومتطور للقضاء على المشكلات التنظيمية والاقتصادية التي تحف بالطيار الارضي؛ وذلك لضمان أعلى مستوى من السلامة في قطاع الطيران المدني.

3- ندعو المشرع العراقي إلى تنظيم نقابة خاصة لمرحلي الرحلات الجوية وخصوصا الطيار الارضي وغيرهم من العاملين في وحدات اخرى على الارض في العراق، ونقترح أن يكون النص بالصياغة الاتية : (تؤسس نقابة للعاملين في المطارات المدنية وعلى الارض يكمن عملهم بترحيل الرحلات الجوية، تضم في عضويتها الطيارين الارضيين). وذلك من اجل يكون لنقابة دور في رفع المستوى العلمي والعملية للطيار الارضي (مرحل الرحلة الجوية) والدفاع عن حقوقه .

الهوامش.

(¹) Dr. Tonveer Ahmad , Adapting the Existing Regime for the contemporary world to Achieve Global civil Aviation Safety ,paris 2005, P. 109 .

(²) 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 .

(³) كما حصل في 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 لاتفاقيتي وارشو 1929 ومونتريال 1999 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2009 ، ص485 .

(⁴) 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 .

(c) اشارة اليه د. اشواق عبدالرسول الخفاجي ، المركز القانوني لمراقب الحركة الجوية، اطروحة دكتوراه مقدمة الى كلية القانون جامعة كربلاء، 2021 ص110 وما بعدها.

(⁵) 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,.

(⁶) 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 .

(⁷) د. نادية 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 .

(⁸) المادة (12 – 3) من تعليمات الجو العراقية رقم (4) لسنة 1975 .

(9) حيث أعلنت هيئة مراقبة الطيران الأوروبية أن رحلات الطيران معطلة بسبب سحابة من الرماد البركاني الناجمة عن بركان آيسلندا ، وحذرت المنظمة الأوروبية 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 أوروبا . 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.

(10)See: marn peter , comparative liability of air traffic services unpublished 2005 , P.350 .

(11) المادة (91 – 1067) 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) .

(12) المادة (91 – 511) من قانون الطيران المدني الفدرالي الأمريكي .

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 .
(13) الفقرة (6) من المادة (2) من قانون الاتحاد الأوروبي

(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) .

(14) 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/
1995, , P. 2 .

(15) 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 .

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

(17) تقرير بعنوان (إضراب يصيب المطارات في الولايات المتحدة الأمريكية) منشور على الرابط الالكتروني:
<https://www.instagram.com>

(18) تقرير بعنوان (إضراب يصيب المطارات الفرنسية ويؤدي إلى إلغاء الرحلات في 11/6/2013) منشور على الرابط الالكتروني :
<https://www.ammonnews.net>

(19) تقرير بعنوان (إضراب المراقبين الجويين في مصر) منشور على الرابط الالكتروني :

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

(20) تقرير بعنوان (المراقبون الجويون يقررون التوقف عن المراقبة الجوية للطائرات المدنية حصرأ في المطارات العراقية في 21 مايو 2017) .

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

منشور على الرابط الالكتروني :

(21) 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 :

- إيطاليا <https://www.the.link.yemn.net>
- ألمانيا <https://www.Abwab.ed>
- كويت <https://www.zawya.com>
- بيروت <https://alummahnews.com>
- مغرب <https://www.Rue.com>

(22) د. عبد المولى المسعيد ، د. رشيد صبيح ، د. سي محمد الحبان ، 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 .

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

(24) 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)) .

(25) المادة (1102) من قانون العقود الفرنسي الجديد .

(26) المادة (1103) من قانون العقود الفرنسي الجديد .

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

(28) الفقرة الاولى من المادة (147) من القانون المدني المصري المعدل .

(29) الفقرة الأولى من المادة (146) من القانون المدني العراقي المعدل .

(30) د.حسن علي الذنون ، النظرية العامة للالتزامات (مصادر الالتزام وأحكام الالتزام وإثبات الالتزام) ، المكتبة القانونية ، بغداد ، 2012 ، ص 75 .

(31) د.عبد المجيد الحكيم ، عبد الباقي البكري ، محمد طه البشير ، ج 1 ، مصدر سابق ، ص 181 .

(32) 1- د.حسن حنتوش رشيد ، نظرية الالتزام – مصادر الالتزام ، ج 1 ، محاضرات مطبوعة ، كلية القانون ، جامعة اهل البيت ، 2017 ، ص 99 . د. حسن علي الذنون ، النظرية العامة للالتزام ، ج 2 ، مصادر الالتزام ، مطبعة المعارف ، بغداد ، 1949 ، ص 227 .

(33) تقابلها الفقرة (1) من المادة(1231)من قانون العقود الفرنسي الجديد والمادة(215)من القانون المدني المصري المعدل

(34) Dr. Gordon Prince , coronavirus and business contracts what's the law ? new york, 2020 , p. 33 .

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

(36) - نصت الفقرة الاولى 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))

(37) عرف الفقه الاسلامي نظرية الظروف الطارئة قبل الفقه الغربي بقرون مديدة . ولكن بأسماء أخرى منها الفسخ للعدو ووضع الجوائح في بيع الثمار . ينظر . فاضل شاكر النعيمي ، نظرية الظروف الطارئة بين الشريعة والقانون ، رسالة ماجستير ، كلية القانون ، جامعة بغداد ، 1969 ، ص 81 .

(38) 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 .

(39) د.عبد الرزاق احمد السنهوري ، الوجيز في النظرية العامة للالتزام ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، 2004 ، ص 253 .

(40) 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>

(41) 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 ، ص 253 . هامش رقم (1) .

(42) 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)).

(43) أما موقف القضاء العراقي ناقش مجلس القضاء الأعلى في جلسته السابعة لعام 2020 المنعقدة حضورياً و إلكترونياً في يوم الأحد 2020/3/15 برئاسة محكمة التمييز الاتحادية 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 فيروس 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 الرهنة ، 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 ، ج 1 ، مصادر الالتزام ، مكتبة السنهوري ، بغداد ، 2012 .
- 9) علاء النجار حسانين 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 ، ط 2 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2001 .

ثانياً / الرسائل والاطاريح الجامعية .

- 1) اشواق عبد الرسول الخفاجي ، المركز القانوني لمراقب الحركة الجوية، اطروحة دكتوراه مقدمة الى كلية القانون جامعة كربلاء، 2021 .
- 2) 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 .
- 3) 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 ، ج 1 - ج 2 ، 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 EC (1315) 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 ، ط 1 ، 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 :

تقرير بعنوان (المراقبون الجويون يقررون التوقف عن المراقبة الجوية للطائرات المدنية [https:// www.masress.com/youm](https://www.masress.com/youm) حصرأ في المطارات العراقية في 21 مايو 2017) منشور على الرابط الالكتروني

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

3- تقرير بعنوان (إضراب المراقبين الجويين) منشور على الروابط الالكترونية الاتية:

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

- المانيا <https:// www. Abwab.ed>

- كويت <https:// www. zawya.com>

- بيروت <https:// alummah news .com>

- مغرب <https:// www. Rue .com>

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

5- د. فتحي علي فتحي ، كورونا بين الظروف الطارئة والقوة الرهانة ، كلية الحقوق ، جامعة الموصل ، بحث منشور على الموقع الالكتروني :

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

د. ادوار جورج حنا ، المراقبة الجوية صمام الأمان في سلامة الحركة الجوية ، بحث منشور في مجلة البيان الاماراتية في 10 مايو لسنة 2001 <https://www.albayan.co.ae/albayan/2001/05/10/mum/13.html> على الموقع :

سابعاً / المصادر الاجنبية .

1) Alain Desrosiers , programmer de L. O. A. C. I. Pour La supervision de la sécurité aérienne , 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.