

## الطبيعة القانونية لمركز قائد الطائرة

ضياء نجم علي جديع

وزارة التربية، مديريه تربيه الانبار، العراق

Email: [makerto782@gmail.com](mailto:makerto782@gmail.com)

استلام البحث: 23/03/2023 مراجعة البحث: 29/07/2023 قبول البحث: 03/08/2023

### ملخص الدراسة :

يهدف هذا البحث الى توضيح دور طاقم الطائرة وفقا لطبيعة البيئة التي تعمل فيها الطائرة وهي الفضاء الجوي ، وبُعدها عن سطح الأرض وعن الرقابة المباشرة لسلطات الدولة عليها أثناء الرحلة الجوية ، لذى لا بد من وجود سلطة تعمل على حفظ النظام في تلك الأداة ، وقد تمثلت هذه السلطة بقائد الطائرة. ولقائد الطائرة مركز قانوني ذو طبيعة خاصة، إذ أوكلت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية إليه سلطات واسعة ، فهو الذي يتولى مهمة قيادة الطائرة ، والإشراف على الطاقم الذي يتولى تنفيذ المهام الفنية والخدمية اللازمة لعمل الطائرة في الفضاء ، وله الإشراف على الركاب واتخاذ القرارات الملائمة إذا ما تعرضت الطائرة لظروف طارئة . تتبع أهمية هذا البحث من أهمية الدور الذي يقوم به قائد الطائرة ، واضطلاحه بمهام جسيمة تتعلق بحماية حياة الركاب وباقي أفراد الطاقم والمحافظة على سلامة البضائع أو الأمتعة التي تتولى الطائرة نقلها ، فضلاً عن تأمين سلامة الطائرة بوصفها من قبيل المنقولات باهظة القيمة. تتمثل مشكلة الدراسة في أن القوانين الوطنية والاتفاقيات، وعلى الرغم من حرصها على تنظيم الجوانب المتصلة بعمل قائد الطائرة، ومنها ما يتعلق بالشروط الواجب توافرها فيه وتحديد صلاحياته وواجباته ، إلا أنها أغفلت تنظيم الكثير من المسائل، ومنها ما يتصل بالجوانب التفصيلية المتصلة بمسؤوليته عن أعماله ، هذا فضلاً عن ندرة الدراسات القانونية التي عالجت المركز القانوني لقائد الطائرة. إن هذه الدراسة تهدف إلى بيان كل ما يتعلق بالمركز القانوني لقائد الطائرة ، والتي تتمثل بتحديد مفهوم قائد الطائرة ، وبيان طبيعة العقد الذي يربطه بالمستثمر .

**الكلمات المفتاحية:** سلطة , طاقم , شرعي.

### Abstract:

This research aims to clarify the role of the aircraft crew according to the nature of the environment in which the aircraft operates, which is airspace, and its distance from the surface of the earth and the direct control of the state authorities over it during the flight, so there must be an authority working to maintain order in that tool, and this authority was represented The pilot of the plane. The pilot-in-command has a legal position of a special nature, as international conventions and national laws entrusted him with broad powers. He is the one who assumes the task of piloting the aircraft, supervising the crew, and carrying out the technical and service tasks necessary for the operation of the aircraft in space. plane for emergencies. The importance of this research stems from the importance of the role played by the pilot. And carrying out huge tasks related to protecting the lives of passengers and the rest of the crew members and preserving the safety of the goods or baggage that the plane is transporting, as well as securing the safety of the plane as it is a kind of valuable movables. The problem of the study is that the national laws and conventions, despite their keenness to regulate the aspects related to the work of the pilot, including those related to the conditions that must be met in him and defining his powers and duties, but they neglected to organize many issues, including those related to the detailed aspects related to his responsibility for his work. This is in addition to the scarcity of legal studies that dealt with the legal status of the pilot. This study aims to explain everything related to the legal status of the pilot, which is to define the concept of pilot.

**Keywords:** authorities, aircraft, legal

## مقدمة

نظرا لطبيعة البيئة التي تعمل فيها الطائرة وهي الفضاء الجوي ، وبُعدها عن سطح الأرض وعن الرقابة المباشرة لسلطات الدولة عليها أثناء الرحلة الجوية ، كان لا بُدَّ من وجود سلطة تعمل على حفظ النظام في تلك الأداة ، وقد تمثلت هذه السلطة بقائد الطائرة . ولقائد لطائرة مركز قانوني ذو طبيعة خاصة، إذ أوكلت للاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية إليه سلطات واسعة ، فهو الذي يتولى مهمة قيادة الطائرة ، والإشراف على الطاقم الذي يتولى تنفيذ المهام الفنية والخدمية اللازمة لعمل الطائرة في الفضاء ، وله الإشراف على الركاب واتخاذ القرارات الملائمة إذا ما تعرضت الطائرة لظروف طارئة .

إنَّ تلك السلطات الواسعة التي منحت لقائد الطائرة أدت إلى أنَّ يطلق عليه البعض أنَّه " السيد في الطائرة " على غرار ما يطلق على الربان بأنَّه " السيد في السفينة " . وعلى الرغم من تقليص الصلاحيات المنبئة بقائد الطائرة نتيجة لتطور وسائل الاتصال ، وإلزامه في الوقوف على توجيه المستثمر الجوي في بعض التصرفات والأعمال ، إلَّا أنَّه لا يزال يتمتع بأهمية كبيرة وبصلاحيات واسعة. وبما أنَّ للقائد صلاحيات واسعة ، فمن الطبيعي أن تكون مسؤوليته على مستوى تلك السلطات ، فهو مسؤول عن جميع أفعاله وتصرفاته ، وتختلف طبيعة المسؤولية باختلاف الشخص المتأثر بذلك. فعل أو خرق. قد يكون المتضرر هو المشغل الجوي ، أو قد يكون المتضرر مالك البضاعة ، أو قد يكون المتضرر هو الركاب المسافر على متن الطائرة. يختلف مدى مسؤولية قائد الطائرة حسب طبيعة الفعل أو المخالفة الصادرة. وقد يخفف من حدته نتيجة إخفاقه في القيام ببعض الواجبات ، مثل عدم الالتزام بالزي المقرر. من ناحية أخرى ، قد تكون مسؤوليته شديدة ، خاصة فيما يتعلق بحوادث الطائرات. وتعزى بعض هذه الحوادث إلى أخطاء قائد الطائرة ، وتؤدي تلك الحوادث إلى أضرار جسيمة في الأرواح والمال. ومع ذلك ، فإنَّ القائد الذي يتحمل كل تلك المسؤولية سيكون مرهقاً للغاية ، مما يجعله غير قادر على الوفاء بمبالغ التعويض التي يمكنه الحكم عليها ، مما يؤدي إلى إحجام الناس عن تولي تلك الوظائف ، مما أدى إلى اتفاقيات دولية تحدد المسؤولية التابعة للمشغل الجوي وعلى رأسها طيار الطائرة وتحديد مسؤولية المشغل الجوي.

### أهمية الدراسة:

تتبع أهمية هذا البحث من أهمية الدور الذي يقوم به قائد الطائرة ، واضطلاحه بمهام جسيمة تتعلق بحماية حياة الركاب وباقي أفراد الطاقم والمحافظة على سلامة البضائع أو الأمتعة التي تتولى الطائرة نقلها ، فضلاً عن تأمين سلامة الطائرة بوصفها من قبيل المنقولات باهظة القيمة.

### مشكلة الدراسة:

تتمثل مشكلة الدراسة في أنَّ القوانين الوطنية والاتفاقيات، وعلى الرغم من حرصها على تنظيم الجوانب المتصلة بعمل قائد الطائرة، ومنها ما يتعلق بالشروط الواجب توافرها فيه وتحديد صلاحياته وواجباته ، إلَّا أنَّها أغفلت تنظيم الكثير من المسائل، ومنها ما يتصل بالجوانب التفصيلية المتصلة بمسؤوليته عن أعماله ، هذا فضلاً عن ندرة الدراسات القانونية التي عالجت المركز القانوني لقائد الطائرة.

### أهداف الدراسة

إنَّ هذه الدراسة تهدف إلى بيان كل ما يتعلق بالمركز القانوني لقائد الطائرة ، والتي تتمثل بتحديد مفهوم قائد الطائرة ، وبيان طبيعة العقد الذي يربطه بالمستثمر .

### المبحث الأول

#### مفهوم قائد الطائرة

الطائرة كما نعلم لا تستطيع الإقلاع والتحليق في الفضاء دون وجود طاقم يتحكم في قيادتها وعلى رأس هذا الطاقم قائد الطائرة. إنه موجود على متن الطائرة من قبل أشخاص ، سواء كانوا ركاباً أو طاقم عمل في خدمة الطائرة. يتميز بأنه رئيس طاقم الطائرة ، وله الكلمة العليا في كل ما يتعلق بالطائرة. يمكن تبرير ذلك بحقيقة أنَّ طبيعة الرحلة تجعلها بعيدة عن الجهة التي تتولى استثمار الطائرة (المستثمر) ، الأمر

الذي يتطلب تخصيص شخص قادر على تنفيذ الحد الأدنى من التنظيم في الطائرة. ويثير البحث في قائد الطائرة العديد من التساؤلات منها من هو قائد الطائرة ؟ وما هي الشروط اللازم توافرها فيه ؟ وما هو التكيف القانوني لمركز قائد الطائرة ؟ وما هي العلاقات الناشئة عن عمله ؟ للإجابة على هذه التساؤلات قسمنا هذا المبحث على ثلاثة مطالب، نناقش في المطلب الأول تعريف قائد الطائرة ، ونخصص المطلب الثاني للتعرف على الشروط الواجب توافرها في قائد الطائرة ، أما المطلب الأخير فسيخصص للبحث في التكيف القانوني لمركز قائد الطائرة .

## المطلب الأول

### تعريف قائد الطائرة

على الرغم من أهمية الوظائف التي يقوم بها قائد الطائرة، إلا أن الاتفاقيات الدولية لم تتطرق إلى تعريفه، ومع ذلك فإن القوانين الوطنية وآراء الفقه اخذوا على عاتقهم إيجاد تعريف ملائم لقائد الطائرة، وعلى وفق ذلك سيتم تقسيم هذا المطلب على فرعين، نتناول في الفرع الأول تعريف قائد الطائرة فقهاً، أما الفرع الثاني فسيخصص لتعريف قائد الطائرة على وفق القوانين الوطنية .

## الفرع الأول

### تعريف قائد الطائرة فقهاً

يعرّف قائد الطائرة في اللغة بأنه رئيس الطيارين أو الملاح الجوي. وقد سمي بذلك لكثرة طيرانه في الجو<sup>(1)</sup>. أما تعريف قائد الطائرة اصطلاحاً، فقد أثار الفقهاء تعاريف عدة، منها أنه الشخص الذي يقود الطائرة، أو هو الشخص الذي يتولى قيادة الطائرة<sup>(2)</sup>. ونجد بأن هذا التعريف يمكن أن توجه إليه الكثير من الانتقادات، إذ لم يتطرق إلى سلطاته ، فضلاً عن أنه لم يبين مدى تمثيله للمستثمر . وقد عرّفه البعض بأنه الطيار الأول الذي يقوم بالقيادة والرئيس الأعلى المسؤول على سلامة الرحلة الجوية، وله الرئاسة على أعضاء الطاقم كافة والسيطرة على جميع الأشخاص على متن الطائرة بما فيهم الركاب<sup>(3)</sup>. بمعنى أن قائد الطائرة هو بمثابة الرئيس على مجتمع الطائرة الذي يتكون من الطاقم الجوي والمسافرين .

إنّ هذا التعريف لقائد الطائرة يمكن أن يتعرض للانتقادات أيضاً، إذ نجد أن هذا التعريف يعيبه الإسهاب، وكان من الأفضل إيراد فكرة عامة ومختصرة ، كما أنه لم يحدد الوقت الذي يمارس فيه سلطاته . وعرفه آخرون بأنه الشخص الذي يقود الطائرة ويتأثر طاقمها ويتحكم في الرحلة. هو الشخص الذي يعتبر رئيس دولة على متن الطائرة ولديه العديد من الصلاحيات للحفاظ على النظام والأمن على متن الطائرة. مسؤول عن سلامة الطائرة وأمنها والمحافظة عليها ، ويمثل صاحب الطائرة أو من يستغلها. هو صاحب الكلمة الأولى والعليا في كل ما يتعلق بالطائرة (4).

إنّ تعريف قائد الطائرة هذا على الرغم من تبيان تمثيل قائد الطائرة للمستغل الجوي، إلا أنه لم يخلُ من الانتقادات وأبرزها انه كذلك فيه إسهاب ولم يرد فكرة مختصرة ، فضلاً عن عدم تحديد المدة التي يمارس فيها سلطاته. ومن أجل التخلص من الانتقاد الخاص بعدم تحديد الفترة التي يمارس فيها قائد الطائرة سلطاته ذهب جانب من الفقه التي تعريفه بأنه الشخص الذي يقوم بواجبات تشغيلية في أثناء مدة الطيران. أو هو شخص مكلف من قبل المالك أو الناقل بمهام على الطائرة في أثناء مدة الطيران. لكن أيضاً يتعرض هذا التعريف للانتقاد، إذ لم يبين مركزة أمام باقي أفراد الطاقم الآخرين. وأخيراً تجدر الإشارة إلى أن البعض من الفقهاء قد عرّف قائد الطائرة بأنه رئيس الطاقم الحاصل على إجازة سارية المفعول ومكلف بواجبات أساسية في أثناء مدة الطيران. إذ يجدون أن هذا التعريف هو الأشمل ، كما أنه مطابق لشروط السلامة<sup>(5)</sup>. إلا أن هذا التعريف معيب؛ لأنه نظر إلى قائد الطائرة من حيث وقت ممارسة وظائفه .

(1) إبراهيم مصطفى، المعجم الوسيط، ج 2، ط 4، مكتبة الشروق الدولية، 2004 ص 559 .

(2) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الجوي الخاص ، ط بلا ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، دون ذكر تاريخ نشر ، ص 159 .

(3) الدكتور سميرة القليوبي، القانون الجوي ، ط بلا ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1989، ص 123 .

(4) الدكتور محمد محمد هالاية ، مبادئ القانون الخاص الجوي ، ط بلا ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، دون ذكر تاريخ نشر ، ص 92 .

(5) أحمد بن محمد بن حسن القرني، اختصاص ريان السفينة وقائد الطائرة كرجل ضبط جنائي في النظام السعودي ، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، 2008 ، ص 35 .

## الفرع الثاني

## تعريف قائد الطائرة على وفق القوانين الوطنية

إنَّ أغلب قوانين الطيران تشابهت من حيث المعنى في تعريف قائد الطائرة وإن اختلفت من حيث اللفظ ، لا بل بعض القوانين تشابهت في المعنى واللفظ في تعريف قائد الطائرة ، فقد عرفه قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 في الفقرة (21) من المادة (1) بأنه (الطيار المسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران)<sup>(6)</sup>. غير أن تعريف قائد الطائرة الذي تناولته القوانين الوطنية قد تعرض للانتقاد ، إذ عدَّ البعض انه ليس دقيق؛ وذلك لأنه لا يتناول إلا صفة واحدة من صفاته أو سلطة من سلطاته المتنوعة ، فقائد الطائرة يتولى رئاسة الطاقم وعليه عبء تشغيلها واتخاذ القرارات الحاسمة سواء عند التحليق أو الهبوط وله سلطة الضبط ، كما أنه يمارس أحياناً أعمالاً تجارية<sup>(7)</sup>.

وقد عرفه قانون الطيران المدني الأردني رقم 41 لسنة 2007 في الفقرة (أ) من المادة (2) بأنه (الطيار المرخص والمعين من مشغل الطائرة والمسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة خلال ساعات عمله). وقد عرّف في المادة نفسها مشغل الطائرة بأنه (أي شخص طبيعى أو معنوي يقوم بتشغيل الطائرة واستعمالها وتوجيهها بواسطة موظفيه أو وكلائه أو تابعيه وتخضع هيئة قيادتها لأوامره سواء كان ذلك شخصياً أو نيابة عن شخص آخر وسواء كان مالكا أو مستأجرا للطائرة أو واضع اليد عليها)<sup>(8)</sup>.

وعلى الرغم من كون هذا التعريف الذي جاء به قانون الطيران المدني الأردني امتاز عن التعاريف التي سبق ذكرها في أنه قد بين الشخص الذي يتولى تعيين قائد الطائرة غير أنه أيضا لم يتناول إلا صفة واحدة من صفاته أو سلطة واحدة من سلطاته . أما موقف المشرع العراقي من تعريف قائد الطائرة، فقد عرّف قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 في الفقرة (14) من المادة (1) بأنه (الطيار المسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران)<sup>(9)</sup> ولا يختلف هذا التعريف عن التعاريف السابقة، إذ يمكن أن نوجه إليه الانتقادات ذاتها المتقدم ذكرها .

نستنتج من تلك التعاريف أنها اعتمدت في تعريف قائد الطائرة على مدة مزاولته مهامه ، في حين أن قائد الطائرة يتحمل مسؤوليات قبل وقت انطلاق الطائرة في الرحلة الجوية، إذ يقوم بواجبات أساسية قبل الإقلاع ويتحمل مسؤولية تلك الواجبات، ومن هذه الواجبات التأكد من صلاحية الطائرة للطيران ودراسة تقارير الأرصاد، كما تلقى عليه مسؤوليات حتى بعد انتهاء الرحلة الجوية حيث يقوم بتقديم تقرير إلى سلطات الطيران المدني والمستثمر يبين فيه أهم الأحداث التي حصلت خلال تلك الرحلة، ويتحمل مسؤولية صحة البيانات الواردة في ذلك التقرير، كما أن تلك التعاريف لم تبين مركزه بالرغم من أهميته، كذلك أنها لم تبين جميع سلطاته في الطائرة .

وإزاء هذه الانتقادات الموجهة إلى تعريف قائد الطائرة نجد بأنه يمكن تعريفه بأنه الطيار الذي يمثل أعلى سلطه في الطائرة ويتحمل تشغيل وإدارة وسلامة الطائرة ومن فيها منذ بدء مدة سلطاته وحتى نهايتها .

## المطلب الثاني

## الشروط الواجب توافرها في قائد الطائرة

إنَّ سلامة الطيران المدني لا تعتمد على الشروط الواجب توافرها في الطائرة فحسب ، بل تعتمد بالدرجة الأساس على المستوى الفني والتخصصي للأشخاص الذين يتولون تشغيلها وقيادتها<sup>(10)</sup> ، ونظراً لجسامة المسؤوليات الملقاة على عاتق قائد الطائرة ، وما تسفر عنه

(6) الفقرة (21) من المادة (1) من قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 .

(7) الدكتور فرج سيد سليمان ، القانون الجوي ، ط 1 ، دون ذكر دار النشر ، 1984 ، ص 157 .

(8) الفقرة (أ) من المادة (2) من قانون الطيران المدني الأردني رقم 41 لسنة 2007 .

(9) الفقرة (14) من المادة (1) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .

(10) الدكتور خيري الحسني ، أحكام التسجيل والإرهاب الجوي ، ط 1 ، دون ذكر مكان النشر ، 1992 ، ص 72 .

حوادث النقل الجوي من أضرار بالغة ، فقد تطلبت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية بوجوب توافر شروط معينة في قائد الطائرة لتأمين سلامة الرحلة الجوية وتقادي مخاطرها<sup>(11)</sup>. وأهم تلك الشروط هي:

#### أولاً: أن يجتاز الاختبارات النظرية والعملية التي تقررها سلطات الطيران المدني

تنص المادة (110) من قانون الطيران المدني العراقي على أنه (على المستثمر أن يضع برامج تدريب أولية ودورية لأعضاء طاقم كل طائرة وللمرحلين الجويين بما يضمن قيام كل منهم بواجباته على الوجه الصحيح ويجب أن تعتمد هذه البرامج من سلطات الطيران المدني)<sup>(12)</sup>، إذ يشترط في قائد الطائرة . كما هو الحال في باقي أعضاء هيئة القيادة . أن يجتاز الاختبارات النظرية والعملية حتى يتمكن من قيادة الطائرة، فيجب على المستثمر أن يضع برامج تدريب للأشخاص الذين وقع عليهم الاختيار واجتازوا بنجاح اختبارات التقدم الأولية لتعلم قيادة الطيران<sup>(13)</sup>، ويشترط أن تكون تلك البرامج معتمدة من قبل سلطات الطيران المدني .

ويشترط كذلك للتقديم على حصول ترخيص قيادة الطيران أن يمتلك المتقدم شهادات فنية ودراسية، وقد اشترط نظام ترخيص مزاولة التعليم والتدريب على الطيران والأعمال الجوية العراقي رقم 3 لسنة 1976 على الأشخاص الراغبين في الحصول على ترخيص الطيران أن يقدموا طلبات تعليم الطيران وأن تتوفر في تلك الطلبات الشروط القانونية كافة<sup>(14)</sup>، ومن تلك الشروط ما يتعلق بالمؤهلات العلمية ، إضافة إلى شرط اللغة والعمر، إذ ينبغي على قائد الطائرة أن يتقن أكثر من لغة من اللغات العالمية ، وأن لا يقل عمر المتقدم للحصول على أجازة قيادة للطيران عن 17 سنة<sup>(15)</sup>.

وبعد إكمال مدة التدريب تقوم سلطات الطيران المدني بإجراء الاختبارات العملية والنظرية للتحقق من صلاحيته للطيران، وهذا ما نصت عليه المادة (83) من قانون الطيران المدني العراقي، إذ تنص الفقرة (2) على أنه (سلطات الطيران المدني هي المختصة بإصدار أجازات الطيران والأجازات الفنية الأخرى المتعلقة بجميع أعمال خدمات الطيران المدني وفق الشروط التي تضعها لإصدارها أو اعتمادها أو تجديدها على أن لا تقل هذه الشروط بأي حال على المستوى المقرر دولياً)، وكذلك الفقرة (3) نصت على أنه (تصدر سلطات الطيران المدني الأجازات المذكورة في الفقرة (2) من هذه المادة بعد أن تتأكد من أن طالب الأجازة مؤهل من حيث الخبرة والمعرفة والمهارة والسن والمستوى الصحي لأداء الأعمال التي تخوله الإجازة حق القيام بها، ولها أن تقوم تحقيقاً لذلك بأجراء الاختبارات النظرية والعملية التي تقررها في هذا الشأن)<sup>(16)</sup>.

#### ثانياً : أن يكون قائد الطائرة حائزاً على أجازة سارية المفعول تؤكد أهليته لقيادة الطائرة

يشترط في قائد الطائرة للقيام بالرحلة الجوية أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول صادرة من سلطات الطيران المدني التابعة للدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها أو معتمدة لديها إذا كانت صادرة من دولة أخرى، وهذا ما أكدته اتفاقيه شيكاغو عام 1944، إذ تنص في الفقرة (1) من المادة (32) على (أن يكون لقائد الطائرة وأفراد الطاقم شهادات أهلية وإجازات تصدر أو تعتمد من الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها ) ، كذلك أشار قانون الطيران المدني العراقي في المادة (80) منه إلى أنه (يشترط في من يعمل عضواً في هيئة قيادة أية طائرة تعمل في إقليم الدولة والفضاء الذي يعلوه أن يكون حائزاً على أجازة سارية المفعول طبقاً للقوانين والقواعد والأنظمة المعمول بها لدى دولة التسجيل) وكذلك المادة (81) من نفس القانون تنص على أنه (يشترط في من يعمل عضواً في هيئة قيادة أية طائرة مسجلة في الدولة أن يكون حائزاً على إجازة سارية المفعول تخوله القيام بواجباته وصادرة من سلطات الطيران المدني أو معتمدة منها)<sup>(17)</sup> .

(11) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الجوي الخاص ، ط 1 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، دون ذكر تاريخ نشر ، ص 156 .

(12) المادة (110) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .

(13) عبد الرحمن بن حمد سلمان ، جودة البرامج التدريبية وعلاقتها بسلامة الحركة الجوية في المطارات الدولية في المملكة العربية السعودية رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2009 ، ص 27

(14) المادة (2) من نظام ترخيص ومزاولة التعليم والتدريب على الطيران والأعمال الجوية العراقي رقم 3 لسنة 1976 .

(15) الدكتور سميرة القليوبي ، المصدر السابق ، ص 126 .

(16) الفقرة (2) و (3) من المادة (83) لقانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .

(17) المادة (80) و (81) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .

ونصت الفقرة (2) من المادة (32) من اتفاقية شيكاغو على أنه (تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في عدم الاعتراف . فيما يتعلق بالطيران فوق إقليمها . بالشهادات والإجازات الممنوحة لرعاياها من دولة متعاقدة أخرى)<sup>(18)</sup> ، بهذا فإنه يحق لكل دولة متعاقدة الاحتفاظ بحقها بعدم الاعتراف فيما يتعلق بالطيران فوق إقليمها بالشهادات والإجازات الممنوحة لرعاياها من دولة متعاقدة أخرى، وذلك لمنع التحايل الذي يقوم به رعايا الدولة للتهرب من الأحكام الوطنية ومحاولة الحصول عليها من دول أخرى بشروط أخف<sup>(19)</sup>.

وقد نصت المادة (33) من نفس الاتفاقية على أن (تعترف الدول المتعاقدة بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والإجازات الممنوحة أو المعتمدة من الدول المتعاقدة المسجلة بها الطائرة بشرط أن تكون الشروط التي منحت أو اعتمدت بمقتضاها الشهادات والإجازات معادلة أو أعلى من شروط الحد الأدنى التي تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية)<sup>(20)</sup>، مما يعني انه يجب على الدول المنظمة لاتفاقية شيكاغو أن تعترف بصحة الشهادات والإجازات التي تمنحها أو تعتمد عليها بشرط أن تكون المواصفات التي منحت أو اعتمدت على أساسها معادلة أو متجاوزة للحد الأدنى من المواصفات التي تقررها الاتفاقية ، أما إذا كانت هذه المواصفات من دون المواصفات المطلوبة في الاتفاقية ، فعلى الدول أن لا تعترف بتلك الأجازة، إذ تقوم تلك الاتفاقية بتحديد الأوضاع القياسية لشهادات وأجازات طاقم الطائرة.

وقد نصت اتفاقية شيكاغو في المادة (38) منها على أن ( يجب على الدول التي يتعذر عليها أن تتبع . في كل الوجوه . النماذج الدولية أو التي لا تستطيع تعديل لوائحها ونظمها لتتفق مع النماذج القياسية والإجراءات الدولية ... أن تبلغ فوراً منظمة الطيران المدني الدولي الفروق القائمة بين أوضاعها الوطنية والنماذج القياسية الدولية... )<sup>(21)</sup> ، فينبغي على كل دولة متعاقدة إن تقدم المعونة من أجل الوصول إلى أقصى درجة من توحيد الأنظمة والأوضاع القياسية المتعلقة بالقيادة الجوية ، ويجب على الدول التي يتعذر عليها إتباع الأوضاع القياسية والإجراءات الدولية أن تبلغ المنظمة الدولية للطيران المدني بذلك.

جديراً بالذكر إن قوانين الطيران المدني استثنت الأشخاص الذين يتلقون التدريبات لغرض الحصول على إجازة الطيران من شرط حيازة أجازة الطيران خلال مدة التدريب، وهذا ما قرره المادة (82) من قانون الطيران المدني العراقي، إذ تنص على أنه (يجوز لغير حائز الإجازة المطلوبة أن يعمل كطيار في طائرة مسجلة في الدولة لتلقي التدريب، أو إتمام الاختبار لغرض الحصول على إجازة طيران أو تجديدها أو مد مفعولها ، بشرط أن يكون قائد الطائرة أو أعضاء هيئة قيادتها حائزين على الأجازات المطلوبة ... )<sup>(22)</sup> .

### ثالثاً: أن تكون حالته الصحية قادرة على أداء واجباته

يشترط في قائد الطائرة أن يكون بحالة صحية جيدة بحيث يتمكن من أداء التزاماته الملقاة على عاتقه في الرحلة الجوية ، ويتم إثبات الحالة الصحية بتقارير طبية تصدر من أطباء معتمدين، وإن إثبات ذلك يقع على عاتق قائد الطائرة ويتحمل مسؤولية ذلك<sup>(23)</sup>، إذ اشترطت التعليمات رقم 14 الخاصة بمتطلبات تحويل فاحص طبي الصادرة استناداً إلى المادة (208) من قانون الطيران المدني العراقي على أن يكون الطبيب الفاحص مجازاً من قبل سلطات الطيران المدني، وأن يكون حاصلاً على شهادة دبلوم في طب الطيران على الأقل من جامعة معترف بها من قبل سلطات الطيران المدني ، فضلاً على أن يكون له ممارسة عملية في طب الطيران<sup>(24)</sup> . وبينت الفقرة (5) من المادة (83) من قانون الطيران المدني العراقي على أنه (لا يجوز لحائز أي أجازة أن يستمر في أداء الأعمال التي تخوله حق القيام بها إذا علم أو كان لديه من الأسباب ما يحمله على الاعتقاد بأن حالته الصحية لا تجعله صالحاً للقيام بهذه الأعمال سواء بصفة وقتية أو دائمة)، ونصت الفقرة (6) من المادة نفسها على أنه (تعتبر أجازة الطيران موقوفة إذا ما أصاب حائزها :

(18) الفقرة (2) من المادة (32) من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي سنة 1944 .

(19) الدكتور جلال وفاء محمد، دروس في القانون الجوي ، ط 1 ، دار الجامعية ، الإسكندرية، 1989، ص 96.

(20) المادة (33) من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي سنة 1944 .

(21) المادة (38) من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي سنة 1944 .

(22) المادة (82) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .

(23) الدكتور طالب حسن موسى ، القانون الجوي الدولي ، ط 1 ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان . الأردن ، 1998، ص 44 .

(24) التعليمات رقم 14 العراقية الخاصة بمتطلبات تحويل فاحص طبي لسنة 1975 .



أ - جرح يعوقه عن أداء الأعمال التي تخوله الإجازة حق القيام بها .

ب - مرض يمنعه من أداء الأعمال التي تخوله الإجازة حق القيام بها لمدة عشرين يوماً فأكثر .

وعلى حائز الإجازة في مثل هذه الأحوال أن يخطر سلطات الطيران المدني كتابة بذلك لاتخاذ الإجراءات اللازمة لإعادة الكشف الطبي المقرر للأجازة التي يحملها)، أما الفقرة (7)، فقد نصت على أنه (تعتبر أجازة الطيران موقوفة للمرأة الحائزة على مثل هذه الإجازة في حالة الحمل على أن تخطر سلطات الطيران المدني كتابة بذلك لاتخاذ الإجراءات اللازمة لإعادة الكشف الطبي المقرر للأجازة التي تحملها بعد انتهاء فترة الحمل)<sup>(25)</sup> ، على ذلك فإن قائد الطائرة لا يحق له الاستمرار في عمله إذا ما توافرت لديه من الأسباب ما يحمله على الاعتقاد بأن حالته الصحية لا تؤهله للقيام بعمله ، سواء كان ذلك بصورة مؤقتة أو بصورة دائمية، وإذا أصيب قائد الطائرة بمرض أو جرح لأي سبب كان عليه إخبار سلطات الطيران المدني كتابة بذلك لاتخاذ الإجراءات اللازمة لإعادة الكشف الطبي المقرر للأجازة التي يحملها، أما بالنسبة للمرأة الحاصلة على مثل هذه الأجازة فتعد الإجازة موقوفة في حالة الحمل وعليها أن تخطر سلطات الطيران المدني كتابة بذلك الأمر، وبعد انتهاء الحمل يتم إجراء الفحص الطبي من أجل انتهاء تعليق الأجازة .

**رابعاً: أن يحافظ على المستوى المطلوب في القدرة على الطيران وأن لا يخالف أي حكم من أحكام القانون**

تنص الفقرة (4) من المادة (83) من قانون الطيران المدني العراقي على أنه (سلطات الطيران المدني الحق في عدم إصدار أو تجديد أو مد مفعول أية أجازة ولها الحق في سحبها أو إيقافها إذا ما تبين لها أن طالب هذه الأجازة أو حائزها دون المستوى المطلوب أو إذا خالف أيًا من أحكام هذا القانون)<sup>(26)</sup> ، فيشترط في قائد الطائرة أن يحافظ على المستوى المطلوب من المعرفة والمهارة واللياقة الصحية، وللتأكد من محافظة قائد الطائرة على المستوى المطلوب، فإنه يجب إجراء اختبارات وفحوصات دورية بمعدل لا يقل عن مرتين في السنة، على أن تفصل بين الاختبارات فترة زمنية لا تقل عن أربعة أشهر<sup>(27)</sup>، وقد نصت التعليمات رقم 13 الخاصة بقواعد اللياقة البدنية الخاصة بإجازات الطيران المدني العراقي على إجراء الفحوصات الدورية للتأكد من مدى محافظته على مستواه المطلوب<sup>(28)</sup> ، فإذا لم يحافظ على مستواه وكان من دون المستوى المطلوب تقوم سلطات الطيران المدني بسحب إجازة الطيران؛ لأن ذلك يؤثر على انتباهه وقابليته على اتخاذ الإجراءات الصحيحة<sup>(29)</sup> .

**خامساً: أن لا يتولى قائد الطائرة واجبات عضوين أو أكثر من أعضاء هيئة القيادة**

تنص الفقرة (2) من المادة (109) من قانون الطيران المدني العراقي على أنه (لا يجوز لأي عضو من أعضاء هيئة قيادة الطائرة أن يقوم في وقت واحد بواجبات عضوين أو أكثر من أعضاء هيئة القيادة)<sup>(30)</sup> ، فلا يجوز لقائد الطائرة القيام بواجبات عضوين أو أكثر؛ لأن القيام بذلك يؤدي إلى إرباكه في القيام بمهامه وعدم التركيز في أداء أعماله الرئيسية، لاسيما إذا ما علمنا أن لقائد الطائرة وظائف وسلطات عديدة<sup>(31)</sup> .

ويجب أن يحصل الطاقم الجوي وعلى رأسهم قائد الطائرة وقتاً كافياً من الراحة، لما يتطلبه عملهم من القدر الكبير من التركيز، وقد نصت المادة (111) من قانون الطيران المدني العراقي على أنه (1- تضع سلطات الطيران المدني التعليمات التي تحدد فترات كل من الطيران والعمل والاستراحة لأعضاء طاقم الطائرة 2- على المستثمر التأكد من أن الفترات التي يطلب خلالها من أي عضو من أعضاء طاقم الطائرة القيام بعمله على متن الطائرة ، أو يسمح له فيها بالقيام بهذا العمل، أو بأية واجبات أخرى ، وإن فترات الاستراحة التي منحت له لا يحتمل معها تعرضه للاجتهاد أثناء طيرانه مما قد يعرض سلامة الطائرة أو سلامته للخطر وذلك في حدود التعليمات المشار إليها في هذه

<sup>(25)</sup> الفقرات (5،6،7) من المادة (83) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .

<sup>(26)</sup> الفقرة (4) من المادة (83) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .

<sup>(27)</sup> الدكتور سميرة القليوبي ، المصدر السابق ، ص 139 .

<sup>(28)</sup> تعليمات رقم 13 العراقية الخاصة بقواعد اللياقة البدنية الخاصة بإجازات العاملين في الطيران المدني لسنة 1980 .

<sup>(29)</sup> تعليمات رقم 13 العراقية الخاصة بقواعد اللياقة البدنية الخاصة بإجازات العاملين في الطيران المدني لسنة 1980 .

<sup>(30)</sup> الفقرة (2) من المادة (109) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .

<sup>(31)</sup> الدكتور أبو زيد رضوان ، القانون الجوي (قانون الطيران التجاري) ، ط 1 ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، دون ذكر تاريخ نشر ، ص 91 .

المادة<sup>(32)</sup>. ويتضح مما تقدم أن هذه المادة تركت لسلطات الطيران المدني تحديد مُدد الطيران والعمل والاستراحة، إذ إن عدم الراحة وضغوط العمل تُعد أسباباً رئيسة للإرهاق والذي يؤدي إلى بطء الإجراءات، ومن ثم حدوث الأخطاء الناتجة عن عدم الانتباه.

سادساً: أن يحتفظ قائد الطائرة بسجل طيران شخصي لمدة لا تقل عن سنتين من تاريخ آخر تدوين به

اشتُرطت أغلب قوانين الطيران، ومن ضمنها قانون الطيران المدني العراقي، على أن يحتفظ كل أعضاء هيئة القيادة، وعلى رأسهم قائد الطائرة وحتى المتدربين على الطيران، بسجل شخصي معتمد من قبل سلطات الطيران المدني، وهذا ما نصت عليه المادة (85) من قانون الطيران المدني العراقي على أنه (على كل عضو في هيئة قيادة طائرة مسجلة في الدولة وكل شخص يقوم بالطيران لغرض التأهيل سواء لتعلم الطيران أو إتمام اختباراته أو لاستصدار إحدى إجازاته أو تجديدها أن يحتفظ بسجل طيران شخصي ويجب أن يتم اعتماد السجل وما يدون فيه من بيانات من قبل سلطات الطيران المدني، كما يجب أن يحتفظ به لفترة لا تقل عن سنتين بعد تاريخ آخر تدوين به)<sup>(33)</sup>، وتتص الفقرة (2) من المادة (66) من قانون الطيران المدني العراقي على أنه (على قائد أية طائرة مسجلة في الدولة وتعمل في رحلة نقل جوي تجاري أو عمل جوي إن يدون في السجل الفني البيانات الآتية:

أ : وقت بدء الرحلة ووقت انتهائها .

ب: معلومات عن أي عيب فني أو عطل في أي جزء من الطائرة أو أي من معداتها يحدث إنشاء الرحلة، وإذا لم يحدث أو يلاحظ مثل هذا العيب أو العطل فعليه تدوين ما يفيد ذلك وعلى قائد الطائرة أن يوقع على مثل هذه البيانات ويؤرخها)<sup>(34)</sup>، فعلى قائد الطائرة أن يدون كل ما يحدث بالطائرة وعلى متنها من وقت ابتداء الرحلة الجوية حتى وقت انتهائها بسجل خاص وإذا لم يحصل شيء فعليه تدوين ذلك .

### المطلب الثالث

#### التكييف القانوني لمركز قائد الطائرة

اختلفت آراء الفقه في تحديد طبيعة العلاقة التي تربط قائد الطائرة مع بعض أشخاص الملاحة الجوية ومنها علاقته بالمستثمر (المستغل الجوي) الذي يتولى استثمار مرفق النقل الجوي، أو علاقته بالمرحل الجوي الذي يقوم بإرشاده على خطوط السير الواجب إتباعها، ونبين في هذا المطلب أهم الآراء التي ذكرها الفقه بشأن التكييف القانوني لمركز قائد الطائرة وما هي طبيعة العلاقة التي تربطه بالمستثمر، وكذلك بالمرحل الجوي، أما عن علاقة قائد الطائرة بالطاقم وركاب الطائرة فسنبينها بشيء من التفصيل عند دراسة سلطات قائد الطائرة، وتجنباً للتكرار ارتأينا أن نناقشها عند البحث في سلطات قائد الطائرة .

لذا سيتم تقسيم هذا المطلب على ثلاث فروع، الفرع الأول يخصص لبيان الطبيعة القانونية لعمل قائد الطائرة، والفرع الثاني سنناقش فيه علاقة قائد الطائرة بالمستثمر، أما الفرع الثالث فسيخصص لعلاقة قائد الطائرة بالمرحل الجوي .

### الفرع الأول

#### الطبيعة القانونية لعمل قائد الطائرة

لغرض تحديد الطبيعة القانونية لعمل قائد الطائرة، ينبغي في البدء معرفة ما إذا كان قائد الطائرة يعمل لدى شركة عامة أم أنه يعمل لدى شركة خاصة، فإذا كان يعمل لدى مؤسسة أو شركة عامة، فهو بذلك يُعد موظفاً عاماً يخضع إلى القواعد القانونية المقررة في قوانين الخدمة المدنية التي ينظم أحكامها القانون الإداري، وهذا ما يخرج عن نطاق دراستنا، أما إذا كان يعمل لدى مستثمر، وكان المستثمر يعمل لحسابه الخاص، فإنه يعد بذلك مرتبطاً بعقد مع المستثمر . وقبل البحث في طبيعة العقد الذي يربط بين قائد الطائرة والمستثمر، ينبغي أن نعرف من هو المستثمر؟

<sup>(32)</sup> المادة (111) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .

<sup>(33)</sup> المادة (85) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .

<sup>(34)</sup> الفقرة (2) من المادة (66) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .



عُرِّفَت الفقرة (7) من المادة (1) من قانون الطيران المدني العراقي المستثمر بأنه (الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يقوم بتشغيل طائرة تخضع هيئة قيادتها لأوامره وسواء كان ذلك لحسابه أو نيابة عن شخص آخر)<sup>(35)</sup>. وقد عُرِّفَت الفقرة (8) من المادة (1) من قانون الطيران المدني المصري المستثمر بأنه (شخص طبيعي أو معنوي يقوم بتشغيل الطائرة بغرض الريح ، إما بنفسه أم بتأجيرها للغير وتخضع هيئة قيادتها لأوامره)<sup>(36)</sup>. وقد عُرِّفَ قانون الطيران المدني الإماراتي في الفقرة (8) من المادة (1) المستثمر بأنه (شخص طبيعي أو معنوي يقوم بتشغيل الطائرة إما بنفسه أو لحسابه أو بتأجيرها للغير وتخضع هيئة قيادتها لأوامره). كما عرفه قانون الطيران المدني الأردني في الفقرة (أ) من المادة (2) بأنه (أي شخص معنوي يستثمر بمقتضى عقد الرخصة المبرم مع الهيئة في تملك أو استغلال أو تشغيل أو إدارة مرفق أو أكثر من مرافق الطيران سواء كان هذا الشخص من القطاع الخاص أو من القطاع العام كمؤسسة أو هيئة ذات نفع عام أو هيئة عامة أو شركة مملوكة بالكامل من الحكومة ) .

ويذهب البعض من الفقهاء إلى تعريف المستثمر بأنه الشخص الذي يستعمل الطائرة لصالحه مباشرة أو بواسطة مأموريه، فيعدُّ مالك الطائرة المسجل في السجل مستثمرًا إلا إذا أثبت أن غيره هو المستثمر . يتبين من خلال تلك التعاريف أن المستثمر إما شخص طبيعي أم معنوي يقوم بتشغيل طائرة أم أكثر بنفسه أم لحسابه أم بتأجيرها للغير وتخضع هيئة قيادتها لأوامره، ويقوم باستثمارها سواء أكان لإغراض الريح أو غير ذلك . لغرض تحديد الطبيعة القانونية لعمل قائد الطائرة وما إذا كان يرتبط بالمستثمر (المستغل الجوي) بعقد عمل أو عقد وكالة أم أنه مزيج بين عقد العمل وعقد الوكالة، ينبغي أن نتعرف على العلاقة التي تربط قائد الطائرة بالمستثمر الجوي ، فبعد أن اتفق الفقه على أن العقد المبرم بين قائد الطائرة والمستثمر (المستغل الجوي) يُعدُّ تجاريًا بالنسبة للمستثمر، ومن ثمَّ يمكن إثباته في مواجهه المستثمر (المستغل الجوي) بكافة طرق الإثبات، ويُعدُّ مدنيًا بالنسبة لقائد الطائرة، ويلتزم المستثمر (المستغل الجوي) بإثباته تجاه قائد الطائرة وفقًا لقواعد الإثبات المدنية<sup>(37)</sup>، واتفق أيضًا على أنَّ قائد الطائرة تابعاً للمستثمر (المستغل الجوي)، وإن كانت هذه التبعية ذات طبيعة خاصة؛ لكونه لا يخضع لرقابة المستثمر وتوجيهه. غير أن الفقهاء لم يتفقوا على تحديد الطبيعة القانونية لعلاقة قائد الطائرة بالمستثمر .

إذ يرى البعض أن العلاقة بين المستثمر وقائد الطائرة تحكمها قواعد الوكالة، ومن ثمَّ فإنَّ قائد الطائرة يُعدُّ وكيلًا عن المستثمر، لكن هذا التكليف تعرض للانتقاد؛ وذلك لأنَّ الوكالة كما تعرف في المادة (927) من القانون المدني العراقي هي (عقد يقيم فيه شخص غيره مقام نفسه في تصرف جائز معلوم)<sup>(38)</sup>. وبهذا النص يتحدد موضوع الوكالة بالتصرفات القانونية من دون الأعمال المادية، في حين أن قائد الطائرة يمارس الأعمال المادية والقانونية، كما أن قائد الطائرة لا يعدُّ وكيلًا ، لكونه يملك الخروج عن تعليمات المستثمر إذا اقتضت الضرورة ذلك .

وبناءً على ما تقدّم، نرى أن الآراء المعروضة لا تحدد تماماً مركز قائد الطائرة ، فقائد الطائرة لا يستمد صلاحياته من العقد وحده، بل من القانون أيضاً، لذا يمكن عدُّه بمثابة ممثل أو نائب قانوني عن المستثمر يستمد نيابته من القانون مباشرة لا من العقد المبرم مع المستثمر ، فهو يحتفظ بتنظيم واستقلال خاصين<sup>(39)</sup>، ويتمتع بسلطات ويتحمل التزامات تجعل من المتعذر درج عقد استعماله ضمن أحد العقود المدنية المعروفة، ومن ثمَّ لا يترتب على العقد المبرم بين قائد الطائرة والمستثمر سوى إسناد مركز قانوني موضوعي محدد ابتداءً إلى شخص معين<sup>(40)</sup>، وهذا الوصف يتفق مع الرأي الراجح في تكليف عمل ربان السفينة، إذ ذهب أغلب الفقهاء إلى أنَّ إنَّ الربان ممثل أو نائب قانوني للمجهز ويستمد نيابته مباشرة من القانون لا من العقد المبرم بينه وبين المجهز<sup>(41)</sup> .

(35) الفقرة (7) من المادة (1) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .

(36) الفقرة (8) من المادة (1) من قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 .

(37) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الجوي الخاص ، ط 1 ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، دون ذكر تاريخ نشر ، ص 157 .

(38) المادة (27) من القانون المدني العراقي رقم 40 لسنة 1951 .

(39) الدكتور باسم محمد صالح ، القانون التجاري ، ط 1 ، شركة العاتك لصناعة الكتب ، القاهرة، 2010، ص 83.

(40) الدكتور مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، ط 2 ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2012 ، ص 142 .

(41) إيمان الجميل ، الربان ، ط 1 ، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية ، 2014 ، ص 20 .

وعلى الرغم من الانتقادات الكثيرة الموجهة التي تكييف العقد الذي يربط قائد الطائرة والمستثمر على انه عقد عمل، إلا أن أغلب الفقهاء يجدون بأن قوانين الطيران . وإن لم تذكر صراحة . ذهبت إلى أن قائد الطائرة يرتبط مع المستثمر بعقد عمل، إلا أنها لم تشأ أن تترك الأوضاع الوظيفية لقائد الطائرة وطاقمه للعلاقات العقدية المحضة بينهم وبين الجهات التابعة لها ، سواء أكانت تلك الجهات الأفراد أو الشركات أو المنشآت أو المؤسسات<sup>(42)</sup>، وإنما تدخلت في كثير من الأحيان لتنظيم العلاقة بينهما .

فقائد الطائرة عند ممارسته لعمله يخضع لسلطتين، سلطة المستغل الجوي (شركة الطيران)، لأنه يرتبط معه بعقد عمل وعلى ذلك فهو يخضع لتبعية وإشراف رب العمل ، وسلطة جهة الإدارة التي تصدر الأوامر والتعليمات التي من شأنها المحافظة على سلامة الطيران ، والتي ينبغي على قائد الطائرة الالتزام بها<sup>(43)</sup> .

## الفرع الثاني

### علاقة قائد الطائرة بالمستثمر الجوي

ويرى معظم الفقهاء كما ذكرنا أن القوانين قد حددت علاقة العقد المبرم بين القائد والمستثمر كعقد عمل ، حتى لو لم يشترط ذلك صراحة. ومع ذلك ، يخضع هذا العقد لقواعد قانونية خاصة تختلف عن القواعد التي تنطبق على عقد العمل على الأرض ، لذلك من الممكن القول أن قائد الطائرة يعتبر تابعاً من نوع خاص ، حيث يتمتع بقدر من الاستقلال الذي يبرره بعده عن المستثمر وطبيعة الملاحة الجوية والظروف الخاصة التي يؤدي فيها العمل الجوي. ومع ذلك ، قبل أن نحدد علاقة قائد الطائرة بالمستثمر والالتزامات والحقوق الناتجة لكلا الطرفين بموجب عقد العمل ، يجب أن نشرح الطريقة التي يتم بها استثمار الطائرة. يحرم المستأجر من الاستفادة من طائرته مع قيادة القيادة أو بدونها في رحلة واحدة أو أكثر أو لأعمال جوية أو لمدة محددة مقابل أجر أو مكافأة. (44) ، وكذلك المادة (46) من القانون نفسه تنص على أنه (يعتبر مستأجر الطائرة مستثمراً لها في حالة استثمار الطائرة دون هيئة قيادة أو بهيئة قيادة تخضع لأوامره ويكون في هذه الحالة مسؤولاً عن الأخطاء أو الإضرار الناشئة عن إخلال أي عضو من هيئة القيادة) (45) ، يتبين من تلك النصوص أنه قد يقوم مالك الطائرة باستثمارها بنفسه، أو قد يقوم بإيجار الطائرة، فإذا قام مالك الطائرة باستثمارها بنفسه، فهو الذي يتولى تعيين قائد الطائرة وطاقمه ، فإن قائد الطائرة بذلك يرتبط مع مالكيها بعقد العمل، أما إذا تم الاستثمار عن طريق تأجير مالك الطائرة . في عقد تأجير الطائرة . طائرته للغير فالأمر يعتمد على نوع التأجير ، فإذا كانت الطائرة تـُؤجر مع قائد الطائرة وطاقمه فهذا يعني أن قائد الطائرة يرتبط بمؤجر الطائرة بعقد العمل ، فهو الذي يكون مسؤولاً عن أخطاء قائد الطائرة وطاقمه(46)، أما إذا كانت الطائرة تـُؤجر عارية فالمستأجر هو الذي يقوم بتعيين الطاقم الجوي بما فيهم قائد الطائرة(47)، وهذا يعني أن قائد الطائرة يرتبط بمستأجر الطائرة بعقد العمل، وهنا المستأجر هو الذي يكون مسؤولاً عن أخطاء قائد الطائرة وطاقمه .

وقد نصت المادة (49) من قانون الطيران المدني العراقي على أنه (إيجار سعة الطائرة عقد يحتفظ بموجبة المؤجر بإدارة ملاحتها ويلتزم بتمكين المستأجر من الانتفاع بكامل سعتها أو بجزء منها لرحلة أو أكثر أو لعمل جوي أو لمدة معينة وذلك مقابل أجر أو مكافأة)، كذلك المادة (53) من نفس القانون تنص إلى أنه (مؤجر سعة الطائرة مسؤول تجاه المستأجر عن الأضرار الموجبة للتعويض والناجمة عن عيوب الطائرة أو عن خطأ قائدها أو باقي أعضاء هيئة قيادتها)<sup>(48)</sup>، يتبين من تلك النصوص أنه قد يقوم مالك الطائرة بتأجير سعة الطائرة من خلال عقد إيجار السعة ، وبموجب هذا العقد يحتفظ المؤجر بحق إدارة ملاحه الطائرة ويكون مسؤولاً تجاه المستأجر عن خطأ قائدها أو باقي أفراد طاقمها، مما يعني أن قائد الطائرة وطاقمه يرتبط بالمؤجر (مالك الطائرة) بعقد العمل .

(42) الدكتور أكرم ياملي ، القانون الجوي الخاص العام ، ط 1، الذاكرة للطباعة والنشر ، بغداد ، 2014 ، ص 91 .

(43) الدكتور محمود سمير الشراقي ، محاضرات في القانون الجوي ، ط بلا ، دار النهضة العربية ، القاهرة، 1986، ص 46 .

(44) المادة (42) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .

(45) المادة (46) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .

(46) طه عبد القهار أحمد ، سند الشحن في النقل الجوي الدولي ، أطروحة دكتوراه مقدمة إلى كلية القانون جامعة بغداد ، 2002 ، ص 16-17 .

(47) الدكتور محمد فريد العريني والدكتور هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، ط بلا ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1995 ، ص 43 .

(48) المواد (49) و(53) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .

ويترتب على عقد العمل هذا حقوق والتزامات للطرفين، فالتزامات أحد الطرفين هي ذاتها حقوق الطرف الآخر والعكس صحيح والتزامات قائد الطائرة هي :

- 1- أداء العمل المتفق عليه دون إي عمل آخر، وإن يبذل قائد الطائرة كل ما في وسعه في تحقيق الغاية المنشودة وهي إيصال الركاب المسافرين والبضائع بسلام إلى مكان الوصول، ويجوز للمستثمر عزل قائد الطائرة إذا قصر في أداء العمل المعهود عليه ، ولا يجوز للمستثمر (رب العمل) تكليف قائد الطائرة (العامل) غير العمل المتفق عليه إلا إذا حدثت ظروف طارئة، فمثلا لا يجوز إجبار قائد الطائرة على الطيران في مناطق تسود فيها الحروب والاضطرابات<sup>(49)</sup>.
- 2- يلتزم قائد الطائرة بإطاعة أوامر المستثمر ولا يجوز له أن يرفض الإذعان لأوامره بشرط إن تكون تلك الأوامر متفقة مع إحكام عقد العمل وغير مخالفة للنظام العام ، وأن لا تعرض تلك الأوامر حياة قائد الطائرة أو سلامة الطائرة للخطر<sup>(50)</sup>، إذ يملك قائد الطائرة الخروج عن تلك التعليمات إذا كانت تعرض سلامة الطائرة ومن فيها للخطر .
- 3- وهناك التزامات أخرى منها يلزم قائد الطائرة من البقاء في مكانه في أثناء الإقلاع والهبوط وإن يبغي حزام الأمان مربوطا حوله ولا يتحلل منه إلا عند الضرورة وكما نصت المادة (117) من قانون الطيران المدني العراقي على أنه (على كل عضو من أعضاء هيئة قيادة الطائرة أن يبقى في مكانه في الحالات الآتية: 1- أثناء عمليات الإقلاع والهبوط. 2 - أثناء الطيران ، إلا إذا كان من الضروري أن يترك العضو مكانه . وعلى كل عضو من أعضاء هيئة القيادة أن يبغي حزام الأمان مربوطاً حوله طوال وجوده في مكانه)<sup>(51)</sup> ، كما أن بعض القوانين تنص على حظر قيادة الطائرة من قبل أي شخص إذا كان تحت تأثير السكر، كذلك تقضي اللوائح بالتزام قائد الطائرة بارتداء زي معين، ويلحظ أن الكثير من الشركات تشترط على عمالها ومن بينهم قائد الطائرة بعدم الزواج مدة معينة، وقد قضت محكمة استئناف باريس ببطلان هذا الشرط<sup>(52)</sup>.

ومن التزامات قائد الطائرة أيضا عدم جواز شحن أو حمل بضائع خاصة به على متن الطائرة من دون أجره أو دون إذن المستثمر؛ لأن ذلك يتنافى مع التزاماته بتكريس جهده ووعده لخدمة الطائرة ، وإلا جاز إلزامه بدفع أجره النقل إضافة إلى التعويض. أما التزامات رب العمل (المستثمر الجوي) فهي:

- 1- التزام المستثمر بدفع الأجر، والأجر هو المقابل الذي يلتزم صاحب العمل بدفعه إلى العامل مقابل أدائه للعمل . ولا يتصور وجود عقد عمل بلا أجر<sup>(53)</sup>، ويتم تحديد أجر قائد الطائرة على وفق القواعد العامة بموجب اتفاق قائد الطائرة مع المستثمر فإذا لم يتفقا على تحديده فيحدد وفقا للعرف السائد، كما يلتزم المستثمر الجوي (رب العمل) بدفع مقابل لساعات الطيران الإضافية، لكن إذا ما كان قائد الطائرة موظفا كما هو الحال في كثير من الدول فيتم تحديد الأجرة وفق القواعد والتعليمات السارية بهذا الشأن . تجدر الإشارة إلى أن المدة الأخيرة شهدت تدخل الدولة في تحديد أجور العمال لحماية مصالحهم ، وعلى هذا ونظرا لأهمية دور قائد الطائرة ولتدخل قوانين الطيران في كثير من مفاصل العقد يمكن أن يتم تحديد أجرة عن طريق اللوائح والقوانين المتعلقة بالطيران.
- 2- يلتزم المستثمر بتوفير أماكن لإيواء قائد الطائرة وطاقمه أو تقديم بدل مالي لتمكينهم من الإقامة عند المبيت خارج منازلهم ، وكذلك توفير الغذاء إثناء الرحلة الجوية في المطارات ، وهذا الالتزام مصدره العرف وطبيعة العمل<sup>(54)</sup>.
- 3- يلتزم المستثمر بالتأمين على قائد الطائرة تطبيقا لقوانين الضمان والتأمين الاجتماعي التي تلزم أصحاب العمل بالتأمين على العمال ، وبهذا يلتزم المستثمر بتأمين قائد الطائرة من إصابات العمل وإمراض المهنة والشيخوخة والعجز الكامل قبل

(49) الدكتور فرج سيد سليمان ، القانون الجوي ، ط 1 ، دون ذكر دار النشر ، 1984 ، ص 155 مصدر سابق

(50) الدكتور عبد الفضيل محمد احمد ، المصدر السابق ، ص 157. مصدر سابق

(51) المادة (117) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل .

(52) المصدر السابق

(53) المصدر السابق.

(54) المصدر السابق

بلوغ سن الستين إذا لم يكن العجز ناشئاً عن إصابة عمل ، وكذلك بالتأمين ضد الوفاة غير الناتجة عن إصابة العمل<sup>(55)</sup>.

4- التزام المستثمر بالترحيل، والترحيل هو إعادة إي فرد من أفراد طاقم الطائرة إلى الدولة التي أبرم فيها العقد عند انقضائه وهذا الالتزام تفرضه طبيعة العمل على متن الطائرة ، وعلى هذا لا يعني إعادة قائد الطائرة إلى وطنه، بل إلى الدولة التي أبرم فيها العقد فقد تكون الدولة التي أبرم فيها العقد ليست وطنه، وإن أساس هذا الالتزام هو اعتبار إنساني، إذ يجب تجنب تعرض قائد الطائرة وطاقمه إلى البطالة في بلد أجنبي ، وهذا الالتزام يكون بعد انقضاء عقد العمل كما هو الحال في الريان ، وعليه فإن المستثمر غير ملزم بالترحيل فيما لو ترك قائد الطائرة عملة بإرادته أو تم عزله بمسوغ قانوني<sup>(56)</sup>.

ينتهي العقد المبرم بين القائد والمستثمر لأسباب انتهاء عقود العمل العامة ، بما في ذلك انتهاء مدتها إذا كانت محددة المدة. محدد (57). كما يؤدي العجز إلى إنهاء العقد ، وذهب الفقه إلى أن العجز الجزئي للقائد كافٍ لإنهاء العقد ، إذا كان هذا العجز يمنعه من القيام بالعمل المتفق عليه ، وينتهي هذا والعقد أيضاً بالتقاعد. أو إقالة الطيار ، حيث يحق للطيار التقاعد في أي وقت يعتبر الاتفاق على عكس ذلك باطلاً بشرط إخطار المستثمر قبل تمديد فترة التقاعد حتى يتمكن من اتخاذ الإجراءات اللازمة<sup>(58)</sup>.

كذلك ينتهي العقد المبرم بين قائد الطائرة والمستثمر بمرض قائد الطائرة مرضاً طويلاً يحول بينه وبين الاستمرار في العمل وبالفوارة، ويقصد بالفوارة هنا وفاة قائد الطائرة وليس المستثمر؛ وذلك لأن شخصية قائد الطائرة محل اعتبار وهي من العناصر الجوهرية في العقد، أما وفاة المستثمر، فإذا كان شخصاً طبيعياً فلا تؤدي بصورة عامة إلى انتهاء العقد، بل تنتقل الحقوق والالتزامات إلى الورثة، أما إذا كان شخصاً معنوياً كشركة أو مؤسسة وتم حلها وتصفياتها عندئذ ينقضي العقد المذكور

### الفرع الثالث

#### علاقة قائد الطائرة بالمرحل الجوي

حتى وقت قريب ، اعتمدت الرحلة الجوية على الطاقم الجوي بقيادة الطيار في الأمور المتعلقة بالإقلاع أو الهبوط ، أو تقدير مدى ملائمة الأحوال الجوية للرحلة وحدها ، دون مساعدة أحد لهم ، ولكن مع تقدمهم. التكنولوجيا ، أصبح الطيران في جزء كبير منه يعتمد على الأشخاص الذين يوجهون الطائرة من سطح الأرض ، وأهم هؤلاء الأشخاص هو المرسل الجوي أو ما يسمى بمراقب الخدمة الجوية<sup>(59)</sup>، فينبغي قبل بيان طبيعة العلاقة بين قائد الطائرة والمرحل الجوي معرفة من هو المرحل الجوي ؟

المرسل الجوي هو الشخص المؤهل والمخول قانوناً بترحيل الطائرات وتقديم خدمات الحركة الجوية بعد دراسة كافة المعلومات الفنية للرحلة وتقديمها لقائد الطائرة بهدف منع الاصطدام بين الطائرات أو بينها وبين العوائق الطبيعية. وذلك بهدف تسهيل الحركة الجوية والمحافظة على سلسلتها.<sup>(60)</sup> ، والمرحل الجوي هو أهم الأشخاص الذين يعملون خلف الكواليس في الطيران المدني من أجل هدف واحد هو سلامة الرحلة الجوية .

يبدأ اهتمام المرحل الجوي بالرحلة مبكراً وقبل عدة ساعات من انطلاقتها ولا ينتهي من عمله إلا بعد وصول الرحلة إلى مقاصدها، ويمكن تبين طبيعة العلاقة بين قائد الطائرة والمرحل الجوي من خلال مهام المرحل الجوي، إذ تنقسم مهام الأخير إلى مهام قبل الرحلة ومهام في أثناء الرحلة . فمهامه قبل الرحلة تتلخص في التخطيط لكل رحله قبل ساعات من بدئها، فقيامه بالتخطيط لاختيار الارتفاع المثالي والذي

<sup>(55)</sup> الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد ، المصدر السابق ، ص 158 .

<sup>(56)</sup> المصدر نفسه، ص 159 .

<sup>(57)</sup> الدكتور عدنان العابد والدكتور يوسف إلياس ، المصدر السابق ، ص 339 .

<sup>(58)</sup> الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد ، المصدر السابق ، ص 159 .

<sup>(59)</sup> الدكتور سميرة القليوبي ، المصدر السابق ، ص 141 .

<sup>(60)</sup> سعيد محمد عبد الله غنام ، ضغوط العمل لدى المراقب الجوي وعلاقتها بسلامة الحركة الجوية ، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، 2004، ص 9 .

يتم فيه حرق كمية معينة من الوقود ، إذ إن العلاقة بين ارتفاع الطائرة واستهلاك الوقود تتناسب عكسياً فكلما ترتفع الطائرة تقل نسبة احتراق الوقود والعكس صحيح ، لكن المرحل الجوي ليست له الحرية الكاملة في تحديد ارتفاع الطائرة ، بل أن الحمولة هي التي تحدد هذا الارتفاع ، إضافة إلى العوامل الأخرى كالظروف الجوية، ولمعرفة تلك الظروف يقوم بمراجعة مكاتب الأرصاد الجوية، وذلك للتعرف بشكل دقيق على سرعة الرياح ودرجة الحرارة وكمية الثلوج ، ويقوم برسم مسار جوي بعيداً عن أي عامل من عوامل الطقس التي تؤثر على سلامة الرحلة الجوية ويقوم بتسليم تلك المعلومات بشكل تقرير مفصل إلى قائد الطائرة قبل القيام بالرحلة الجوية.

ويمكن تكييف وظيفة المرحل الجوي بأنها وظيفة إرشاد فنية لقائد الطائرة ، وعلى الأخير أن يستمع إلى تعليماته متى ما اقتنع بها ، وهذا يعني أنه إذا كانت إرشادات المرحل الجوي غير مقنعة لقائد الطائرة فيجوز له أن لا يلتزم بها ، بمعنى أن المسؤولية تظل دائماً على قائد الطائرة كما هو الحال بالنسبة لمرشد السفينة ( المرشد البحري)<sup>(61)</sup> ، إذ إن ربان السفينة هو الذي يتحمل المسؤولية فيها ، وله أن يمتنع عن تنفيذ نصائح وتعليمات المرشد<sup>(62)</sup>.

ويسأل المرحل الجوي عن أخطائه الشخصية متى ما ترتب عليها ضرر وفقاً للقواعد العامة للمسؤولية كما يسأل المستثمر بوصفه صاحب العمل التابع له المرحل الجوي عن مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه<sup>(63)</sup>. نستنتج مما تقدم، أن المرحل الجوي يشارك قائد الطائرة في مسؤولية التخطيط للرحلة الجوية، ومسؤولية سلامتها، وكذلك يشارك في مسؤولية تغيير مسار الرحلة أو إيقاف أو حتى إلغاء تلك الرحلة، لذلك ينبغي أن يكون المرحل الجوي شخصاً ذو خبرة واسعة؛ لأنه ذلك الشخص الذي يجب أن يدرك ويقرر بأنه لا يمكن أن تنطلق رحلة الطيران إذا كانت نهايتها كارثية لا سامح الله.

## الخاتمة

### النتائج:

1. على الرغم من أهمية الوظائف التي يقوم بها قائد الطائرة، إلا أن الاتفاقيات الدولية لم تتطرق إلى تعريفه.
2. لقد عرفت التشريعات قائد الطائرة في قوانين الطيران المدني العراقي والاردني والمصري.
3. نستنتج مما تقدم أن قانون الطيران المدني العراقي قد ترك لسلطات الطيران المدني تحديد مُدد الطيران والعمل والاستراحة، إذ إن عدم الراحة وضغوط العمل تُعد أسباباً رئيسة للإرهاق والذي يؤدي إلى بطء الإجراءات، ومن ثم حدوث الأخطاء الناتجة عن عدم الانتباه.
4. اشترطت اغلب قوانين الطيران ، ومن ضمنها قانون الطيران المدني العراقي ، على أن يحتفظ كل أعضاء هيئة القيادة، وعلى رأسهم قائد الطائرة وحتى المتدربين على الطيران، بسجل شخصي معتمد من قبل سلطات الطيران المدني.

### التوصيات:

1. الدعوة الى وضع نص قانوني يبين طبيعة العلاقة ما بين المستثمر وقائد الطائرة وحسم الخلاف الفقهي بهذا الصدد.
2. وضع نص قانوني في قانون الطيران المدني العراقي يبين الطبيعة القانونية لعمل قائد الطائرة وما اذا كان تابع لشخص معنوي عام او جهة خاصة.

(61) المرشد البحري هو الشخص الذي يتولى إرشاد السفينة في الموانئ والمرافئ ومناطق الإرشاد كافة.

(62) د.سميحة القليوبي ، المصدر السابق ، ص 142 .

(63) د. سميحة القليوبي ، المصدر نفسه ، ص 142 .

## قائمة المصادر

## الكتب:

1. إبراهيم مصطفى، المعجم الوسيط ، ج 2، ط4 ، مكتبة الشروق الدولية ، 2004
2. أبو زيد رضوان ، القانون الجوي (قانون الطيران التجاري) ، ط بلا ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، دون ذكر تاريخ نشر
3. أحمد بن محمد بن حسن القرني، اختصاص ربان السفينة وقائد الطائرة كرجل ضبط جنائي في النظام السعودي ، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، 2008
4. أكرم ياملكي ، القانون الجوي الخاص والعام ، ط1، الذاكرة للطباعة والنشر ، بغداد ، 2014
5. إيمان الجميل ، الربان ، ط بلا ، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية ، 2014
6. باسم محمد صالح ، القانون التجاري ، ط بلا ، شركة العاتك لصناعة الكتب ، القاهرة، 2010
7. جلال وفاء محمدين، دروس في القانون الجوي ، ط بلا ، الدار الجامعية ، الإسكندرية، 1989
8. خيرى الحسني ، أحكام التسجيل والإرهاب الجوي ، ط بلا ، دون ذكر مكان النشر ، 1992
9. سعيد محمد عبد الله غنام ، ضغوط العمل لدى المراقب الجوي وعلاقتها بسلامة الحركة الجوية ، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، 2004
10. سميحة القليوبي، القانون الجوي ، ط بلا ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1989
11. طالب حسن موسى ، القانون الجوي الدولي ، ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان . الأردن ، 1998
12. طه عبد القهار أحمد ، سند الشحن في النقل الجوي الدولي ، أطروحة دكتوراه مقدمة إلى كلية القانون جامعة بغداد ، 2002
13. عبد الرحمن بن حمد سلمان ، جودة البرامج التدريبية وعلاقتها بسلامة الحركة الجوية في المطارات الدولية في المملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير مقدمة إلى جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2009
14. عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الجوي الخاص ، ط بلا ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، دون ذكر تاريخ نشر
15. عبد الفضيل محمد أحمد ، القانون الجوي الخاص ، ط بلا ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، دون ذكر تاريخ نشر
16. فرج سيد سليمان ، القانون الجوي ، ط بلا ، دون ذكر دار النشر ، 1984
17. فرج سيد سليمان ، القانون الجوي ، ط بلا ، دون ذكر دار النشر ، 1984
18. محمد فريد العريني والدكتور هاني محمد دويدار ، قانون الطيران التجاري ، ط بلا ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، 1995
19. محمد محمد هلالية ، مبادئ القانون الخاص الجوي ، ط بلا ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، دون ذكر تاريخ نشر
20. محمود سمير الشرقاوي ، محاضرات في القانون الجوي ، ط بلا ، دار النهضة العربية ، القاهرة، 1986
21. مصطفى كمال طه ، أساسيات القانون البحري ، ط2 ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، 2012

## القوانين واللوائح:

1. قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981
2. قانون الطيران المدني الأردني رقم 41 لسنة 2007
3. قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المعدل
4. نظام ترخيص ومزاولة التعليم والتدريب على الطيران والأعمال الجوية العراقي رقم 3 لسنة 1976
5. اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي سنة 1944
6. التعليمات رقم 14 العراقية الخاصة بمتطلبات تخويل فاحص طبي لسنة 1975
7. تعليمات رقم 13 العراقية الخاصة بقواعد اللياقة البدنية الخاصة بإجازات العاملين في الطيران المدني لسنة 1980