

القواعد القانونية المنظمة للطائرة على ضوء التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية

أ. مشارك - كلية القانون - جامعة النيلين

د. عثمان النور عثمان الحاج

مستخلص:

يدور موضوع هذه الورقة بصفة أساسية حول القواعد القانونية المنظمة للطائرة من منظور الاتفاقيات الدولية والتشريع الوطني كونها الأشمل تنظيمياً لهذه العلاقة، ومحاولين إبراز أهم ما جاء به هذه الاتفاقيات من أحكام خاصة، وبيان الآثار التي تترتب عليها وموقف القانون السوداني من ذلك مستأنسين بأحكام اتفاقيات وارسو، روما، شيكاغو، وجنيف، اهتمت الورقة ببيان أحكام مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لما جاءت به هذه الاتفاقيات سالفه الذكر، وخصوصاً أساس المسؤولية وشروط انعقادها وأحكام تحديدها والإعفاء منها، مستخدم المنهج التحليلي والاستقرائي والمقارن، ومن خلال البحث والتحليل لما سبق فقد توصلت الورقة إلى عدة نتائج أهمها: أن اتفاقية وارسو أرست تكاملاً بين موضوعات القانون الجوي كما أنها شكلت حلقة وصل بينها والتشريعات الوطنية، وخلصت الورقة إلى عدة توصيات أهمها: على الدول تحديث التشريعات الوطنية وتطويرها بصفة دورية في ضوء الاتفاقيات الدولية التي تنظم عقد النقل الجوي الدولي لكي تواءم موضوعات القانون الجوي والاتفاقيات الدولية المنظمة لها.

الكلمات المفتاحية:

القواعد القانونية، الطائرة، الاتفاقيات الدولية، القانون الجوي.

Abstract:

The topic of this paper mainly revolves around the legal rules regulating the aircraft from the perspective of international conventions and national legislation as it is the most comprehensive organization of this relationship, and trying to highlight the most important provisions of these conventions, and to clarify the implications of them and the position of Sudanese law on that, using the provisions of the Warsaw, Rome conventions, Chicago, and Geneva. The paper focused on clarifying the provisions of the liability of the air carrier in accordance with the provisions of these aforementioned agreements, especially the basis of liability and the conditions for its convening, the provisions for its identification and exemption from it, using the analytical, inductive

and comparative approach. Through research and analysis of the foregoing, the paper reached several results, the most important of which are: The Warsaw Convention established integration between the topics of air law and formed a link between them and the national legislation. The international organization that regulates the contract of international air carriage in order to keep pace with the topics of air law and the international regulating them.

Key Words: Legal Rules, Aircraft, International Conventions, Air law.

مقدمة

يعتبر الناقل الجوي في العصر الحديث أحدث أنواع النقل وأسرعها، للربط بين الدول والقارات مقارنة مع رصفائه، فضلاً عن نقل المسافرين والبضائع، وتتفاوت وسيلة النقل والتي بالطبع هي الطائرة من حيث الحداثة والسعة والتكنولوجيا، ووفقاً لهذا التدرج في التطور يصاحبه التطور التشريعي كذلك، وحركة مرور الطيران عبر الدول يحتم تعدد النظم القانونية في حال حدوث نزاع بسبب تقصير من أحد علائق منظومة الناقل الجوي بكل ضروبها ومستوياتها، مما جعل ضرورة وجود تشريع دولي ينظم هذه العلائق القانونية المتداخلة هذا ينسحب على الركاب وعقد نقل البضائع، وهنا برزت محاولات دولية جادة بخصوص النقل الجوي آخرها مؤتمر باريس الذي تمخض عنه اتفاقية توحيد مسئولية الناقل الجوي.

الطائرة من الناحية القانونية والفنية تسهم في تحديد القواعد القانونية الواجبة التطبيق ونطاق تطبيقها وتوسع المشرع السوداني في مفهوم الطائرة وأورد مركبات هوائية مختلفة بالضرورة يجب أن تأخذ حكم الطائرة في تطبيق القواعد والأحكام القانونية التي تحكمها، ودار جدل فقهي واسع حول منح الطائرة جنسية أم لا وانقسم الفقه في ذلك إلى رافض لفكرة منح جنسية للطائرة والآخر مؤيد للفكرة، وتم تداول للآراء الراضة وأسانيداً وآراء المؤيدين وأسانيدهم، إلا أن الغلبة في نهاية الأمر كانت لصالح الفريق المؤيد لفكرة منح الطائرة الجنسية، وقد جاءت اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م مؤيدة لهذا الاتجاه، حيث نصت على تكسب الطائرة جنسية الدولة التي تم تسجيلها فيها، كما أن تسجيل الطائرة في السجل الوطني لأي دولة يتم وفقاً للقانون الوطني، وكذلك نقلها إلى سجل آخر أو التوصية بشطبها، وثار جدل فقهي حول الضابط لتحديد جنسية الطائرة بعد أن تم حسم ضرورة أن تكون لها جنسية، وقد تم تداول ثلاث معايير لتحديد جنسية الطائرة:

معيار دول الإنشاء ومعيار جنسية المالك، ومعيار التسجيل، وفي السودان تختص الهيئة العامة للطيران المدني بالإشراف على تسجيل الطائرات بموجب قانون الطيران المدني السوداني لعام 1999م واللوائح والقواعد الصادرة بموجبه، حلاً لمشكلة جنسية الطائرات التي تمتلكها شركات أو مؤسسات دولية، أحالت اتفاقية شيكاغو هذا الأمر إلى منظمة الطيران المدني ICAO لكي تقرر في ذلك وأصدر مجلس المنظمة قرار في عام 1969م جاء في مادته الثانية: (إن الطائرات التابعة لمؤسسات نقل دولية تعتبر كأنها متفقة بجنسية كل دولة من المكونة للهيئة للاستقلال المشترك) كما نصت على وجوب إقامة سجل مشترك بين الدول الأعضاء

لتسجيل الطائرات يكون مستقلاً ومنفصلاً عن السجلات الوطنية لهذه الدول، حيث يمنع حصول طائرة على أكثر من جنسية في آن واحد، والغرض من هذا تفادي التضارب الذي يمكن أن يحدث في تحديد القانون الواجب التطبيق في حالة تمتع الطائرة بأكثر من جنسية واحدة، ويترتب على اكتساب الطائرة جنسية دولة محددة مجموعة من الآثار، كما يمكن أن ترد على الطائرة بوصفها مالاً من الأموال كافة الأعمال القانونية التي ترد على الطائرة التي يتمثل بعضها التصرفات القانونية كالبيع والرهن والإيجار والحجز عليها ضمان لدين يشغل ذمة ماله، وفي ذلك لم ينظم المشرع ملكية الطائرة ورهنها وإيجارها بتشريع خاص، وقد أفسح لتنظيمها في القواعد والإحكام العامة في قانون المعاملات المدنية السودانية لسنة 1984م، وشرحه.

أسباب اختيار الموضوع:

هذا الموضوع أصبح يورق معظم الباحثين لما يطرأ عليه من تطور مستمر في محل موضوع البحث، وبالتالي تصبح تشريعاته أكثر تطوراً على المستوى الوطني والدولي، فضلاً عن رغبة الباحث في خوض هذا المضمار.

أهمية البحث:

تنقسم أهمية البحث عملياً في الجانب الذي يعالج النصوص القانونية ذات الصلة وتوافقها مع المشرع السوداني والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وأما عملياً في جانب البحث العلمي والخوض مع الباحثين في هذا المجال الحيوي والمتجدد والاطلاع على الاتفاقيات وكل ما هو جديد إثراءً للمكتبة العلمية السودانية والعربية.

مشكلة البحث:

تناول البحث معالجة القصور التشريعي الذي يصاحب قانوني السلامة والطيران السوداني والوقوف على أهم الاتفاقيات الدولية ذات الصلة والتي لم يصادق عليها السودان لإزالة الضبابية حولها حتى يلحق بالركب العالمي.

منهج البحث:

اتباع البحث المنهج التحليلي والاستقرائي والمقارن.
القواعد القانونية المنظمة للطائرة على ضوء التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية

تعريف الطائرة:

أولاً: التعريف

تعريف الطائرة يجب أن يتسم بالعمومية والشمول والاتساع قدر المستطاع ما يصح تقييده من الناحية الفنية باشتراط اعتمادها على رد فعل الهواء لأنه أصبح تعريفاً قاصراً مع ما انتهى إليه، وقد يسفر عنه التطور الصناعي في مجال الفضاء، كما استلزم الصلاحية لنقل الأشخاص والأشياء يعتبر تقييداً لا مبرر له إذ أنه لا يقيم وزناً لما قد يكشف عنه التطور في استخدام مركبات الفضاء والأقمار الصناعية، لذلك يمكن تعريفها بأنها: «كل اختراع موجود أو يمكن أن يتم الكشف عنه ويكون مهيئاً للارتفاع والتحليق في الفضاء»، هذا التعريف يتسع ليشمل ما أنعقد عليه الإجماع على اعتباره طائرة، كما يشمل ما قد يكشف في المستقبل لها⁽¹⁾.

ثانياً: أنواع الطائرات:

تنقسم الطائرات إلى عدة أنواع وتخضع الطائرات إلى قسمين رئيسيين الأول فني والثاني قانوني.

الناحية الفنية: تنقسم الطائرات إلى:

1. الإيروستات: وهي الطائرات الأخف من الهواء والتي تعتمد في طيرانها على هذه الخاصية وقد تكون الإيروستات مزودة بقوة آلية محرك كالبالون المقيدة أو الطليقة وقد تسير الإيروستات بقوة آلية محرك وتزود بأجهزة توجيه كالمناطيد.
2. الأيرودين: وهي الطائرات الأثقل من الهواء والتي تعتمد في طيرانها على قوة رد فعل الناتجة عن حركة سطح الطائرة بالنسبة للهواء وقد تكون مزودة بقوة آلية محرك كالطائرات وقد تسير دون قوة آلية محرك كالطائرة الشراعية.

الناحية القانونية: تنقسم إلى:

1. طائرة مدنية وهي الطائرات التي تخصص لغرض لا يدخل في نطاق أحد المرافق العامة كالطائرات التي تخصص لنقل الأشخاص والبضائع.
2. طائرات عامة وهي الطائرات التابعة لدولة من الدول وتخصص لخدمة عامة كالطائرات الحربية، والطائرات المخصصة لأحد مرافق الدولة كالبريد والجمارك والأمن، والطائرات المدنية هي التي تخضع لأحكام القانون الجوي دون الطائرات العامة⁽²⁾.

تسجيل الطائرة:

أحالت المادة (19) من معاهدة شيكاغو إلى القوانين الوطنية بشأن تسجيل الطائرة وأحكام مسائل التسجيل ونقل هذا التسجيل من بلد لآخر⁽³⁾، وفي السودان تختص الهيئة العامة للطيران المدني بالإشراف على تسجيل الطائرات بموجب قانون الطيران المدني السوداني لعام 1999م واللوائح الصادرة بموجبه هي:

1/ يجب أن تتوافر في الطائرة التي تعمل في إقليم الدولة الشروط الآتية وهي:

كلها أن تكون مسجلة في الدولة التابعة لها وتكون شهادة صلاحيتها للطيران سارية المفعول وصادرة من دولة التسجيل أو معتمدة منها، وتحمل بطريقة ظاهرة علامات جنسيتها وتسجيلها، وتكون مجهزة بالأجهزة والمعدات التي تقرها الدولة المسجلة بالإضافة إلى ما تحدده الهيئة، كما يمكن أعضاء هيئة القيادة بالعدد والنوعية المقررين في شهادة صلاحية ودليل الطائرة، وتكون مؤمنة وفقاً لأحكام قانون الطيران المدني لسنة 1999م، كما يجوز للمدير العام إعفاء طائرات الدولة والطائرات التي تطير بقصد الاختبارات الفنية أو التعليم أو التدريب أو الطائرات الخاصة من شرط أو أكثر من الشروط المنصوص عليها في البند (1)⁽⁴⁾.

ثانياً: السجل المشترك للطائرات:

فيما يتعلق بتسجيل الطائرة عندما يجري استغلالها بواسطة مؤسسة مشتركة أو شركة دولية تساهم فيها عدة دول، نصت المادة (18) من اتفاقية شيكاغو بعدم جواز تسجيل الطائرة تسجيلاً صحيحاً في أكثر من دولة واحدة، ومعنى ذلك أنه يستحيل تكرار تسجيل طائرة المؤسسة في السجلات الوطنية لدول الأطراف ولهذا لجأت بعض المؤسسات إلى إتباع نظام الأنصبه بأن يتم تسجيل نسبة معينة من طائرات المؤسسة في كل دولة، وقد اهتمت المنظمة الدولية للطيران المدني (الايكاد) بهذه المشكلة وأصدرت قراراً تنظيمياً

في 1968م يتضمن إقامة سجل مشترك بين الدول الأطراف في المؤسسة الدولية القائمة باستغلال الطائرات ويجوز أن يكون منفصلاً ومميزاً عن أي سجل وطني لأي دولة عضو في المؤسسة ويجوز أن يكون هذا السجل المشترك موحداً وفي هذه الحالة يتعين على الدول الأطراف أو الأعضاء اختيار أحدهما للاحتفاظ بالسجل لديها، كما يجوز أن يكون مجزأً حيث تحتفظ كل دولة بجزء من هذا السجل وفي جميع الأحوال لا يجوز تسجيل الطائرة إلى مرة واحدة في هذا السجل وتكون علامة التسجيل واحدة بالنسبة لجميع الطائرات التي يتم تسجيلها في السجل المشترك⁽⁵⁾.

جنسية الطائرة:

جاء في معاهدة شيكاغو أنه على أن تكسب الطائرة جنسية الدولة التي يجري تسجيلها لديها، كما نصت نفس المعاهدة أن لكل دولة حرية فرض الشرط اللازم توافرها في الطائرة بجواز قيدها لديها في سجل الطائرات كما نصت نفس المعاهدة على عدم جواز اكتساب الطائرة لأكثر من جنسية فلا يجوز تسجيلها لدى أكثر من دولة، تبعاً لذلك لا يجوز قيد طائرة مسجلة في الخارج في سجل الطائرات السودانية إلا بعد إثبات شطب القيد في السجل الأجنبي⁽⁶⁾.

آثار الجنسية:

1. يترتب على اكتساب الطائرة الجنسية دولة محددة مجموعة من الآثار تتمثل في:
تصبح الطائرة خاضعة لأحكام القانون الوطني للدولة التي تحمل جنسيتها وذلك على الوقائع التي تحدث في الطائرة أثناء تحليقها، هذا وقد ثار جدل فقهي واسع في هذا الخصوص.
2. تكون الطائرة تحت إشراف الدولة التي تحمل جنسيتها من حيث وجوب استيفاء شروط الصلاحية التي تخضعها السلطات المختصة (في السودان: الهيئة العامة للطيران المدني).
3. تخضع الطائرة للحماية الدبلوماسية والقنصلية للدول التي تحمل جنسيتها وذلك أثناء وجودها في إقليم إحدى الدول الأجنبية.
4. تحتكر الدولة استغلال خطوط الملاحة الداخلية للطائرات الوطنية وذلك منعاً للمنافسة إلا أن هذا المبدأ قد يطرأ عليه استثناء عند الضرورة.
5. قد تمنح الدولة طائراتها الوطنية بعض التسهيلات المالية تيسر عليها رحلاتها المختلفة وقد تفقد الطائرة الجنسية متى فقدت أحد شروط التسجيل في الحالات الآتية:

إذا فقد مالكة الجنسية السودانية أو انتقلت ملكية الطائرة الأجنبية، إذا شطبت من السجلات السودانية كما لو سجلت في دولة أجنبية، إذا هلكت الطائرة أو فقدت صلاحيتها للطيران⁽⁷⁾، كما أوجب المادة (29) من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944م أن تحمل الطائرة عدداً من الوثائق ولا يجوز أن تقلع الطائرة في رحلة جوية إلا إذا كانت هذه الوثائق على متنها شهادة الصلاحية وترخيص الطائرة.

يلزم لقيام الطائرة برحلاتها الجوية الحصول على شهادة الصلاحية وهي شهادة تدل على مطابقة الطائرة للأوصاف والشروط التي يجب توافرها في صناعة الطائرات وسلامة أجهزتها وآلاتها ومعداتها، وتوفر كل ما يلزم للسلامة الجوية وتصدر هذه الشهادة من الدولة المسجلة فيها الطائرة أو تعتمد عليها تلك الدولة إذا صدرت من دولة أخرى نص المادة (31) من اتفاقية شيكاغو ويكون لها حجية في باقي الدول الأطراف في

الاتفاقية متى ما أتبعت إجراءات التسليم المنصوص عليها.

علاوة على شهادة الصلاحية وترخيص الطيران يلزم توافر الوثائق الآتية: شهادة القيد في سجل الطائرة «شهادة التسجيل» وكذلك سجل الرحلات ويدون فيه كل ما يحدث خلال الرحلة الجوية منذ إقلاعها حتى هبوطها وسجل الرسائل والإشارات التي ترسلها أو تستقبلها الطائرة، وأيضاً شهادة طاقم موضحاً به مؤهلاتهم ووظائفهم أو وظائف كل منهم، وقائمة بأسماء الركاب وبيان محطات الهبوط والصعود لكل منهم، وأخيراً قائمة بالمشحونات وإقرار بكل التفضيلات بها إذا كانت الطائرة تحمل بضائع⁽⁸⁾.

النظام القانوني لطاقم الطائرة:

عالجت اتفاقية شيكاغو بعض الأحكام المتعلقة بأوضاع الأفراد العاملين في مجال الطيران المدني فنصت المادة (32) الفقرة (أ) على ضرورة حصولهم على الشهادات المعتمدة من دولة تسجيل الطائرة، كما نصت الاتفاقية وذلك بشرط أن يتوفر فيها الحد الأدنى الذي تحدده الاتفاقية وقد نصت بالملحق الإداري من الاتفاقية القواعد التفصيلية الخاصة بطاقم الطائرة والإجازات الخاصة بهم⁽⁹⁾، واشترط جانب من الفقه أن يكون الغرض من الرحلة هو القيام بعملية نقل جوي فلا تنطبق أحكام الطاقم الجوي على أولئك الذين يقومون برحلة تجريبية أو بغرض الإعلان أو التصوير الجوي، فإن أفراد الطاقم يرتبطون بمؤسسات النقل الجوي بعقود عمل فيسري بشأنهم قانون العمل وقانون التأمينات الاجتماعية والقوانين المعدلة لهذين القانونين وأن المؤسسات التي تعمل في مجال النقل الجوي تلتزم بمراعاة الشروط التي نص عليها القانون بخصوص شهادات لإجازات أفراد الطاقم.

المركز القانوني لقائد الطائرة:

اهتمت معاهدة باريس 1919م في المادة (12) وما بعدها، وكذلك معاهدة هافانا عام 1928م في المادة (25) وما بعدها، وفي سنة 1926م وفي اجتماع اللجنة الدولية الفنية لخبراء الطيران خصصت إحدى لجانها الأربعة لدراسة المركز القانوني لقائد الطائرة وقدمت اللجنة مشروعاً عام 1931م نوقش وقمت الموافقة عليه في اجتماعها الذي انعقد في القاهرة سنة 1946م غير أن التوفيق لم يكن حليفاً لهذا المشروع الذي لم ير النور وكذلك بالنسبة للمشروعات العديدة اللاحقة التي توالى من بعده، توارى إلى حد ما الاهتمام على الصعيد الدولي بمركز قائد الطائرة إلى أن عاد إلى الظهور مرة أخرى في اجتماع اللجنة القانونية للإيكاد الذي انعقد بروما سنة 1963م عند مناقشة مشروع معاهدة طوكيو سنة 1963م بشأن الجرائم والتصرفات التي ترتكب على متن الطائرة وهي في الجو ولقد اهتمت هذه المعاهدة في الفصل الثالث منها تبيان سلطات قائد الطائرة.

لقائد الطائرة وظائف وسلطات عديدة يمكن إجمالها في ثلاث أنواع: وظيفة فنية وأخرى تجارية وله وظيفة ثالثة وهي إدارية أو بالأحرى سلطات إدارية، ولعل هذه الوظيفة لما له من سلطات تسعى إلى تهئية الظروف الملاحية لممارسة تلك الوظيفة ويتحدد نطاق الوظيفة الفنية بترسم المراحل التي تتم تبعاً للقيام برحلتها⁽¹⁰⁾، وهي مراحل ثلاث بدءاً من الاستعداد للرحيل وأثناء التحليق في الجو وحتى الهبوط في مطار الوصول، فلقائد الطائرة بل واجب عليه قبل الإقلاع أن يتأكد من سلامتها وسلامة كافة الأجهزة وأن يكون على علم تام بكافة المعلومات اللازمة لإتمام الرحلة، وأن يقوم بدراسة آخر توقعات الأرصاد الجوية،

وأن يضع في اعتباره دائماً كفاية وقود الطائرة لاحتمال تعرض الرحلة لتغيرات مفاجئة وعلى قائد الطائرة قبل الإقلاع أن يحرر ويودع خطة لطيانه ويحدد فيها مطار الإقلاع والوصول والمناطق التي يمر فوقها، والمحطات الجوية التي يهبط فيها والسرعات المختلفة ومستويات الارتفاع والمدة الزمنية للوصول إلى أول محطة جوية، وحمولة الطائرة وعدد أعضاء الطاقم واسم مشغل الطائرة وغير ذلك من البيانات التي يستلزمها المحلق الثاني أو اللاسلكي إلى المطارات التي تمر بها الطائرة حتى تكون على اتصال دائم بها. ولا يجوز التغيير من هذه الخطة كقاعدة عامة إلا بعد إذن السلطات الأرضية المختصة بمراقبة حركة الملاحة الجوية، وعلى قائد الطائرة عند الشروع في الهبوط أن يراعي القواعد والأصول الفنية من حيث السرعات ومستويات الانخفاض وأن يتبع تعليمات برج المراقبة وإشارات وأنوار الملاحة الجوية ومتى وصلت الطائرة إلى الأرض تعين عليه طبقاً لأحكام الملحق الثاني من ملاحق معاهدة شيكاغو أن يقدم إلى جهات الاختصاص بالمطار تقريراً فور هبوطه يعلن فيه إتمام الرحلة وإنهاء خطة الطيران⁽¹¹⁾، وله أيضاً وظيفة تجارية بموجب السلطات المخولة له باعتباره نائباً عن مالكها أو مستغلها، ويقع عليه بهذه الصفة واجب إتمام الرحلة بما يضطره ذلك في بعض الأحيان، إلى إجراء بعض التصرفات القانونية التي يتمخض عنها بعض الديون يثقل بها كاهل شركة الطيران ويقترّب مركز قائد الطائرة في هذا الشأن من مركز ربان السفينة، وإن كان يفرق بينهما حيث مدى هذه السلطات قصر المدى الزمني للرحلة الجوية بالمقارنة بالرحلة البحرية⁽¹²⁾، وكذلك إدارية يقصد بهذه الوظيفة مجموعة من السلطات المخولة لقائد الطائرة تجاه أعضاء الطاقم والركاب معاً وهذه السلطات خولت له باعتباره المسئول الأول عن أمن وسلامة الطائرة والركاب، فمن ناحية لقائد الطائرة سلطة رئاسية على أعضاء الطاقم وله بهذه الصفة أن يصدر إليهم الأوامر وعليهم الانصياع له لإتمام الرحلة بسلام ولقائد الطائرة أن يأمر أحد رجال الطاقم بأداء عمل معين غير عمله المقرر، متى ما استلزمت ذلك الظروف التي تجتازها الطائرة وهي حالة طيران بل له أن يأمر ضرورياً. وتستمر سلطة قائد الطائرة على أعضاء الطاقم قائمة طالما أنه حاجة إلى خدماتها سواء في فترة هبوط الطائرة في محطة جوية أو حتى في بعد هبوطها في مطار الوصول، أما بالنسبة للركاب فللقائد الطائرة سلطات عديدة يدور محورها حول ضرورة التزامهم بالنظام المقرر داخل الطائرة حفاظاً على أمنها وسلامتها، وأيضاً على حياتهم ولما كان قائد الطائرة هو القيم على هذا النظام كان لابد من تخويله سلطات واسعة يستطيع بها عند الضرورة أو يضع الأمور في نصابها وبشكل حاسم، وإن كان لقائد الطائرة الحرية المطلقة في اختيار الوقت الذي يستطيع فيه اتخاذ الإجراءات المناسبة لتقييد حركة الراكب إلا أنه إلا أنه يجب أن يكون اتخاذ مثل هذه الإجراءات أمراً تقتضيه الضرورة، ولقائد الطائرة الحق في تجاهل ما قد يرتكبه الراكب من مخالفات متى ما لم يكن من شأنها تهديد أمن وسلامة الطائرة وما دام الراكب لم يعد مهدداً لأي خطر⁽¹³⁾، ولا تعتبر إجراءات القهر والقمع التي يتخذها قائد الطائرة تجاه الراكب من قبيل الأحكام القضائية بل هي إجراءات تحفظية ووقائية تنتهي كقاعدة خاصة بانتهاء الرحلة وهبوط الطائرة في مطار الوصول، ولقائد الطائرة مسئولية مدنية من الأمور الفنية المعقدة بحسبان ما قد يترتب على الخطأ فيها من كوارث تستحيل فيها إلى حطام والركاب إلى أشلاء ويزيد من تعقيد هذه المهمة أنه يتعين على قائد الطائرة في بعض الأحيان أن يتخذ قرارات سريعة في مدة زمنية لا تتجاوز الخمسة عشر ثانية وقبل فوات الأوان أن يتخذ قرارات سريعة ومن المفروض عليه أن يواجه هذه الاحتمالات بالعناية الفنية المنطقية في

مثل هذه الظروف وفي نوع الطائرة التي يقودها وإلا ابتعد الحادث عن مجال الفردية وتعين البحث عن أخطاء يمكن نسبتها إليه.

لقواعد الطائرة قواعد وأصول فنية سواء عند صعودها إلى مدرجات هذا الصعود أو أثناء طيرانها من حيث مستويات الارتفاع والتحليق أو عند شرونها في الهبوط وعلى قائد الطائرة أن يراعي دائماً تلك الأصول والقواعد⁽¹⁴⁾، وأن يبذل في سبيل ذلك العناية اللازمة وفقاً للظروف وتبعاً لنوع الطائرة التي يقودها وإلا اعتبر مخطئاً وانعقدت على رأسه المسؤولية بتحريض من أصابه ضرر كان نتيجة مباشرة لفعله الخاطئ، ويقع على المضرور إثبات أن قائد الطائرة قد قصر في أداء واجبه تقصيراً يكون سلوكاً خاطئاً من جانبه وذلك بالتطبيق لأحكام المسؤولية التقصيرية وعلى ذلك يكون معيار الخطأ هو إخلال قائد الطائرة بالتزام بذل الحماية اللازمة. يمكن أن نسرد حالات الخطأ الذي يمكن نسبته إلى قائد الطائرة فنجد أن هذا ليس الأمر الهام وإما الأمر الهام هو عند تقدير فعل قائد الطائرة يجب الالتزام بمعيار موضوعي للقول بوجود أو عدم وجود الخطأ أو تلك مسألة واقع تختص بها محكمة الموضوع على ضوء يقدره أهل الخبرة وشئون الطيران ومن المقرر أن المسؤولية المدنية الشخصية لا تنعقد على رأس قائد الطائرة إلا إذا كان قد ارتكب بالفعل خطأ فني في القيادة ولا يكفي في هذا الصدد أن يكون ما نسب إليه مجرد غلط في التقصير.

أثار برتوكول لاهاي سنة 1955م خلافات في الفقه وذلك عند معرض تفسيره لنص المادة (22) من اتفاقية وارسو 1929م والتي تضع حداً أقصى لمسؤولية الناقل الجوي فلقد رأى فريق من الفقهاء إن قائد الطائرة لا يستفيد من حكم المادة (22) المشار إليها لأن مسؤوليته مسؤولية شخصية ومباشرة تترتب على خطأ ارتكبه هو، ومن ثم يستطيع المضرور أن يطالب قائد الطائرة في هذا الحالة بالتعويضات اللازمة دون أن يتقيد بحكم الحد الأقصى للتعويض، وإن هذا الرأي لم يلق ترحيباً لدى فريق آخر من الفقه وعارضه الاتحاد الدولي لجمعيات طياري الخطوط في مؤتمره الخامس الذي انعقد في بروكسل في أبريل عام 1950م ويذهب هذا الرأي إلى أن أحكام اتفاقية وارسو 1929م سيما المادة (20) تفصح عن مبدأ عام فحواه أن تلك الاتفاقية تطابق من حيث الحد الأقصى أو المسؤولية بين مشغل الطائرة وتابعيه بمعنى أنه يجب القول باستفادة تابعي الناقل منهم قائد الطائرة من أحكام الحد الأقصى للتعويض المقررة في المادة (22) من اتفاقية وارسو، هذا فضلاً عن ما تقتضيه قواعد ومقتضيات مرفق النقل حيث أن الطيارين أناس يعملون بأجر ولا يستطيعون أن يواجهوا مسؤولية بلا حدود، ولقد استجاب برتوكول لاهاي لسنة 1955م لهذا الرأي الأخير فعدل اتفاقية وارسو 1929م بمقتضى المادة (4) مادة جديدة هي المادة (25) التي تنص على الآتي:

- (أ) إذا رفعت دعوى تابع الناقل عن ضرر ما أشير إليه في هذه المعاهدة فلهذا التابع أن يتمسك بحدود المسؤولية التي حق للناقل أن ينتفع بها بالتطبيق لأحكام المادة إذا ثبت أنه كان يعمل في نطاق وظائفه.
- (ب) ويجب أن لا يتعدى مجموع التعويض الذي يمكن الحصول عليه في هذه الحالة من الناقل وتابعيه معاً تلك الحدود، وقد أكدت الاستفادة المادة (5) من اتفاقية جوادالاجارا لسنة 1961م بشأن تابعي الناقل الفعلي أو الناقل المتعاقد ما دام أن هؤلاء التابعين كانوا يعملون في حدود وظائفهم ولم يرتكبوا أي غش أو تدليس كان السبب في الحالات كما أكدت ذلك أيضاً برتوكول جواتيمالا في مارس 1971م بنص المادة (11) منه الذي عدل نص المادة (25) من معاهدة وارسو 1929م بشأن المسؤولية عن الأضرار

التي تسببها الطائرة للغير على سطح أن يستفيد من الحد الأقصى للتعويض المقرر في المادة (11) من الاتفاقية وعلى ذلك فليس للمضروور على السطح أن يطالب بتعويض يجاوز الحد الأقصى.

التصرفات القانونية على الطائرة:

ملكية الطائرة:

إن الطائرة تعتبر وحدة قانونية وهي على هذا الأساس تكون محلاً لتصرفات قانونية ترد عليها من بيع وإيجار ورهن⁽¹⁵⁾، وتعتبر الطائرة من المال المنقول ومن ثم يسري عليها من حيث تملكها ونقل هذه الملكية أحكام المنقول، ويمكن أن نكتب ملكية الطائرة ابتداءً بالبناء أو نكتب بطرق ناقلة للملكية كالبيع أو الهبة أو الميراث، إلا أنها منقول متميز على المنقولات الأخرى فهي تعد جزء هام من الثروة القومية وسواء من الناحية الاقتصادية أو العسكرية لذلك نجد التشريعات الوطنية ومن بينها التشريع الفرنسي يخضع انتقال ملكية الطائرة لنظام شهر يقترب بها من النظام الخاص بالعقارات، فالملكية لا تنتقل في مواجهة الغير إلا بكتابة العقد وتسجيله في السجل الخاص بالطائرات، ولذلك يعتبر التسجيل هو سند الملكية، ولا يمكن ادعاؤها استناداً إلى آخر ومن هنا يبدو منطقياً استبعاد تطبيق قاعدة الحيابة في المنقول سند الملكية على الطائرات⁽¹⁶⁾، ولم يتعرض قانون الطيران السوداني لسنة 1999م إلى نقل ملكية الطائرة وترك تنظيم نقل ملكيته إلى القواعد العامة في قانون المعاملات المدنية لسنة 1984م.

رهن الطائرة:

يمكن أن ترهن الطائرة ضماناً لديه ورهن الطائرة من الأمور الشائعة إذ هو وسيلة من وسائل الحصول على الائتمان في حقل الاستغلال الجوي، حيث لا يوجد تنظيم خاص برهن الطائرات في قانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م لذا فإن القواعد الخاصة برهن المنقول هي التي تطبق والتي تفضي إلى انتقال المال المرهون إلى حيابة الدائن (المرتهن) مما يسبب ذلك تعطيل الطائرة في القيام بنشاطها وهو بذلك يختلف عنه كثير في التشريعات الأخرى التي سارعت لإقامة نظام خاص لرهن الطائرات يضمن استمرارها في حوزة المدين والراهن ويتلافى العقبات التي يمكن أن تحول دون استغلالها في مثل هذه الحالة⁽¹⁷⁾.

إيجار الطائرة:

لم ينظم المشرع السوداني إيجار الطائرات بتشريع خاص على الرغم من أهميته خلافاً لمعظم التشريعات، فإن إيجار الطائرة يستلزم أحكام خاصة حرصت التشريعات الأجنبية كالتشريع الفرنسي على تنظيمها فقد عالجت مجموعة الطيران المدني الفرنسية عقد الإيجار فنصت على بقاء المالك مسئولاً بجانب المستأجر عند الإخلال بالالتزامات القانونية التي تفرضها القوانين واللوائح المنظمة للملاحة الجوية واعتبرتتهما متضامنين في المسؤولية إلا إذا تم تسجيل عقد الإيجار في السجل الخاص بالطائرات، كما عنى المشرع الفرنسي بالنص على اعتبار قائد الطائرة وطاقمها تابعين لمالك الطائرة في حالة إيجار الطائرة بطاقمها للقيام بعدة رحلات وأقرن الإيجار بمدة محدودة، أما إذا ورد الإيجار على الطائرة فقط فإن المستأجر يستعين بقائد وطاقم يتولى التعاقد معهم، وبالتالي يعتبرون تابعين له، يسأل عن أفعالهم مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعيه⁽¹⁸⁾.

الحجز على الطائرة وفق الاتفاقيات الدولية:

يجوز الحجز على الطائرة باعتبارها مال منقول ويجوز توقيع الحجز التنفيذي أو الحجز التحفظي

عليها وفق التشريع السوداني وطبقاً لقواعد القانون الدولي تسري أحكام قانون بلد التنفيذ، تبعاً لذلك تخضع الطائرة الموجودة في السودان لقواعد الحجز الواردة في قانون الإجراءات المدنية السوداني سواء كانت الطائرة سودانية أم أجنبية سواء كان الحجز تحفظياً أم تنفيذياً⁽¹⁹⁾.

الحجز التحفظي على الطائرة وفقاً لمعاهدة روما لسنة (1933م):

تقديراً لأهمية موضوع الحجز التحفظي على الطائرات فقد تم إبرام اتفاقية دولية في روما في 29 مايو 1933م⁽²⁰⁾، وقد وقعت عليها 40 دولة تقريباً إلا أنه لم يصادق عليها سوى 12 دولة ولا زالت الدول الكبرى من بين الدول التي امتنعت على المصادقة عليها، حيث نصت الاتفاقية على لتوفيق مصالح الدائنين المشروعة والملاحاة الجوية وانتظامها، حيث أنها وفق المادة التاسعة منها حددت نطاق تطبيقها فجاء نص المادة التاسعة بقصر تطبيق أحكام الحجز التحفظي في إقليم كل دولة طرف في الاتفاقية على كل طائرة مسجلة في إقليم دولة متعاقدة أخرى، وذلك يعني بالضرورة أن أحكام الاتفاقية لا تسري إلا مع توافر العنصر الأجنبي بين الدولة التي يوقع الحجز على إقليمها، أما الطائرات الوطنية تخضع لأحكام القانون الداخلي، حيث عرفت الحجز التحفظي الذي يمكن للدائن أن يوقعه على الطائرة بأنه: (كل تصرف أيّاً كانت تسميته، يتم بمقتضاه وقف الطائرة رعاية لمصلحة خاصة عن طريق أعوان القضاء أو رجال الإدارة أما لمصلحة دائن أو مالك أو صاحب ينقل الطائرة دون أن يكون في مقدور الحاجز أن يستند إلى حكم واجب النفاذ يكون قد حصل مقدماً عن طريق العادي أو إلى سند تنفيذي مساوٍ له).

وجاءت عبارة «أيّاً» كانت تسمية مقصورة تضع حداً لاختلاف القوانين الداخلية في تسمية هذا الإجراء الذي يكفل حق الدائن، فالحجز التحفظي يسمى في القانون الإيطالي الحراسة التحفظية وفي القانون الإنجليزي يسمى حق الإيقاف وفي القانون الألماني الحجز المؤقت وفي القانون السوداني يسمى الحجز التحفظي⁽²¹⁾.

الطائرات التي لا يجوز حجزها تحفظياً وفقاً للاتفاقية:

لاعتبارات خاصة بالملاحاة الجوية أعفت المادة الثالثة من الاتفاقية بعض الطائرات من الخضوع لأحكام الحجز التحفظي وهي كالتالي:

1/ الطائرات المخصصة لنشاط الدولة الخدمي⁽²²⁾:

وهي الطائرات التي تقوم بنشاط خدمي في الدولة على سبيل التخصيص مثل خدمة البريد ومرافق الصحة والزراعة والجمارك والشرطة ولا يكون لهذه الطائرة نشاط تجاري ويبدو واضحاً تبرير عدم خضوع هذه الطائرات للحجز التحفظي حفاظاً على استمرارية المرافق العامة التي تعمل فيه هذا النوع من الطائرات.

2/ الطائرات التجارية التي تعمل في خطوط جوية منتظمة:

الحكمة من هذا الاستثناء هو تغليب مصلحة الجمهور الذي يلجأ للطائرة مسافراً أو شاحناً وتقديراً لعامل الوقت ويعول على انتظام حركة الخطوط الجوية طبقاً لمواعيد دورية معلنة مما لا يجوز معه إهدار مصالح هذا الجمهور حماية للمصلحة الخاصة لصاحب الدين وتلك مسألة واقع يفصل فيها قاضي الموضوع على ذلك لا تستفيد من هذا الاستثناء الطائرات المخصصة للنقل بالطلب أو الموضوعة تحت التصرفات

لبعض الفئات، وتأخذ حكم الطائرات العاملة محل الطائرات الاحتياطية التي توضع في خدمة هذه الخطوط لإجلالها عند الحاجة محل أحد طائراتها التي أصبحت مؤقتاً غير صالحة للطيران⁽²³⁾.

3/ الطائرات المخصصة لنقل الأشخاص والأموال متى ما كانت على وشك الإقلاع ويكون الدين أجنبي على الرحلة الحالية:

لم توضح الاتفاقية ما تقصده بعبارة «على وشك الرحلة» Pret a partir ويبدو أن مهمة تفسير هذه العبارة أوكلت إلى القضاء وفي رأي بعض الفقه أن الطائرة تعتبر على وشك «الإقلاع» الرحيل ومن ثم لا تخضع للحجز التحفظي ما لم يكن الحجز لدين نشأ بسبب الرحلة - متى استوفت حاجتها من الوقود وتمت عمليات الشحن وتوجهت الطائرة لممر الإقلاع ولم يبق سوى الحصول على إذن من سلطات القطاع بالإقلاع. الاتفاقيات الخاصة بالاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على المركبات الهوائية (جنيف 1948م): اقتضى تنظيم عمليات الائتمان التجاري والصناعي الجوي إقامة نظام دولي يقرر حماية بيوت الائتمان التي تمنح القروض للمؤسسات وشركات الطيران. ذلك أن الائتمان الجوي يتطلب ضمانات خاصة شأنه شأن غيره، من أنواع الائتمان خاصة وأن عمليات الائتمان الجوي ترد على مبالغ ضخمة تخصص غالباً لشراء الطائرات، أما الضمانات الخاصة فإنها تتناول عادة استمرار احتفاظ البائع بالملكية حتى وفاء المشتري بكل الثمن أو تقرير حق رهن يرد على الطائرة ضماناً خاصاً للدائن المقرض، لذلك نظمت اتفاقية جنيف الاعتراف بمثل هذه الحقوق في كافة الدول أطراف الاتفاقية، وقعت في يونيو 1948م اتفاقية جنيف الخاصة بالاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على المركبات الهوائية، وبدأ نفاذها في 17 سبتمبر 1953م⁽²⁴⁾، ولقد تعرضت الاتفاقية للحقوق التي ترد على الطائرة وتتمتع بالحماية الدولية لدى الدول المنضمة إليها وشروط الاعتراف بها تم أقامت نطاقاً لامتياز بعض الدين ونظمت بيع الطائرة بيعاً جبرياً⁽²⁵⁾.

نطاق تطبيق اتفاقية جنيف 1948م:

حددت المادة (11) من الاتفاقية نطاق تطبيقها، فنصت على أن أحكامها تسري في كل دولة متعاقدة على كافة الطائرات المسجلة في إقليم دولة متعاقدة أخرى، وعلى ذلك على أن تسري أحكام الاتفاقية بمفهوم المخالفة، على الطائرات الوطنية المسجلة في إقليم الدولة المتعاقدة مع ذلك فقد قررت المادة (2/11) سريان بعض أحكام الاتفاقية على الطائرات الوطنية وهي أحكام ثانوية الأهمية نظمتها المواد (2، 3، 9) من الاتفاقية وتتعلق بالقيد في السجل الواحد رمز الحصول على بيانات من سجلات الدولة المتعاقدة الأخرى، وعدم جواز إجراء نقل أو قيد أو تسجيل لطائرة من سجل دولة متعاقدة على سجل دولة متعاقدة ما لم تسوق كافة الحقوق المقيدة على الطائرة، وباستثناء هذه الأحكام فإن اتفاقية جنيف لا تحمي حقوق الدائنين التي تثقل الطائرة إلا إذا وجدت هذه الطائرة في بلد أجنبي ذلك لأن داخل إقليم الدولة التي تتبعها الطائرة بجنسيتها فإن القانون الوطني كفيل بحماية الدائنين وقد استبعدت الاتفاقية من نطاقها الطائرات المخصصة للخدمات العسكرية أو الجمركية أو البوليسية⁽²⁶⁾.

الحقوق التي اعترفت بها الاتفاقية ونظمت حمايتها:

سردت المادة الأولى من اتفاقية جنيف الحقوق التي اعترفت بها الدول الأطراف وهي:
حق ملكية الطائرة، وحق الطائرة في الحصول على ملكيتها عن طريق الشراء وهو نظام أنجلو أمريكي يطلق عليه Conditional Sale ويشبه نظام البيع بالتقسيط مع احتفاظ البائع بالملكية حتى يتم الوفاء بالثمن، وحق استكمال المستأجر للطائرة بناء على عقد إيجار مدته ستة أشهر على الأقل، وحق الرهن والمرتجاج Mortgage⁽²⁷⁾.

شروط الحماية الدولية:

يتعين توافر شرطية كي تسري اتفاقية على هذه الحقوق: إذا نشأت هذه الحقوق طبقاً لقانون الدولة التي تتبعها جنسية الطائرة، أو المسجلة لديها (المادة الأولى) وبذلك تسري هذه الحقوق قبل الغير وفقاً للشروط المبينة في قانون الدولة المسجلة لديها (المادة 2)، وأن تكون هذه الحقوق قد قيدت في سجل الدولة المتعاقدة التي تحمل الطائرة جنسيتها⁽²⁸⁾.

الديون الممتازة طبقاً لأحكام الاتفاقية:

قدرت اتفاقية جنيف أهمية بعض الديون التي تنفق في سبيل الحفاظ على الطائرة جعلت منها ديوناً ممتازة تسبق في المرتبة كافة الحقوق والديون التي تثقل الطائرة وقد قصرت المادة الرابعة من الاتفاقية هذه الديون في دينين اثنين:
أولاً: المكافآت المستحقة عن إنقاذ الطائرة.

ثانياً: المصاريف غير العادية اللازمة للمحافظة على الطائرة.

اشتطت الاتفاقية للاعتراف بهذين الامتيازين أن يخولا للدائن حق التتبع طبقاً لقانون الدولة المتعاقدة التي تمت على إقليمها أعمال الإنقاذ أو المحافظة على الطائرة وحق التتبع وحده لا يكفي للاعتراف بهذين الامتيازين وليس شرطاً أن تكون لهذه الديون في القانون الداخلي أفضلية عند التنفيذ، ولقد أثارت عبارة «إنقاذ الطائرة» والمحافظة على الطائرة الاقتراح في التفسير غير أنه من المستقر عليه أن «إنقاذ» الطائرة يشمل كافة العمليات التي تمت لتفادي الحادث التي حاقت بها بمستوى في ذلك عمليات الإنقاذ في البر أو في البحر أما المحافظة على الطائرة فلا تشمل سوى المصاريف الضرورية التي تنفق على صيانة الطائرة وحفظها دون تلك التي تنفق لإدخال التحسينات أو حتى لإجراء التصليحات الدورية، ويبدو مبرراً في نظرنا أسبقية هذه الديون على كافة الحقوق الأخرى التي ترد على الطائرة، وذلك لأن مصاريف إنقاذ الطائرة أو حفظها يستفيد منها بالضرورة باقي الدائنين ممن لهم حقوق على هذه الطائرة بإنقاذها وصيانتها من الهلاك والعدم، ويجب الاعتراف بهذه الديون الممتازة أن يكون قد تم التأثير بها في السجل خلال الثلاثة أشهر التالية لعمليات الإنقاذ أو الحفظ وإلا امتنع هذا الاعتراف على الدول أطراف الاتفاقية ما لم يكن قد تم تحديد الدين بصفة ودية أو تكون قد رفعت دعوة قضائية للمطالبة به المادة (4/4) وتكون الأفضلية بين هذه الديون الممتازة على عكس الترتيب التاريخي للمحددات التي كانت سبباً في نشأتها بالتطبيق لأحكام المادة (3/4) من الاتفاقية ولا تخفى الحكمة من وراء هذا الحكم الآخر ذلك لأن الحفاظ على الطائرة من الهلاك أو العدم يرجع الفضل فيها إلى آخر عمليات الإنقاذ أو الحفظ⁽²⁹⁾.

البيع الجبري:

يترتب على مطالبة صاحب الحق الذي يرد على الطائفة مطالبة قضائية أن ينتهي الأمر بالبيع الجبري للطائفة. وقد نظمت اتفاقية جنيف البيع الجبري: وأحالت بالنسبة للإجراءات إلى القانون الوطني للدولة التعاقدية التي يجري البيع الجبري على إقليمها. المادة (7) مع ذلك لقد نظمت الاتفاقية شهر إجراءات البيع بحيث تكفل له العلانية حتى يعلم به الدائنون حماية لحقوقهم، من أجل ذلك نصت الاتفاقية على وجوب إتباع إجراءات معينة نجملها فيما يلي:

1. يحدد مقدماً تاريخ ومكان البيع بستة أسابيع على الأقل.
 2. يتعين على الدائن أن يقدم على المحكمة أو إلى أية هيئة قضائية مختصة أخرى مستخدماً مصدق عليه طبق الأصل بالقيود المتعلقة بالطائفة.
 3. على الدائن الحاجز قبل اليوم المحدد للبيع الجبري يشهد على الأقل أن يعلن عنه في المكان الذي تكون الطائفة قد سجلت فيه وفقاً لجنسيتها وبالتطبيق لأحكام القانون المحلي.
 4. على الدائن الحاجز أن يخطر المالك وأصحاب الحقوق أو الديون الممتازة المرشد بها في السجل، بخطاب موصى عليه ويرسل بالبريد الجوي كلما أمكن على عناوينهم المبيّنة بالسجل، وذلك قبل شهر على الأقل من تاريخ البيع، فإذا لم تراعى هذه الإجراءات كان البيع قابلاً للإبطال بناء على طلب يقدمه من أصابه ضرر من جراء ذلك، على أن يقدم طلب الإبطال خلال الستة أشهر اللاحقة لتاريخ البيع. المادة (3/7).
- وأوجبت الاتفاقية لجواز الشروع في بيع الطائفة بيعاً جبرياً أن يكون ثمن البيع كافياً لتسوية الديون الممتازة التي تسبق في الأولوية حق الحاجز أو أن يكون المشتري قد تكفل بسدادها. المادة (4/7).
- وجاءت اتفاقية جنيف بحكم خاص حماية لحقوق الدائنين الذين أصيبوا بأضرار على السطح في الدولة التي يتم فيها البيع الجبري، فقررت عدم جواز الاحتجاج بالحقوق الواردة على الطائفة في مواجهة من أصابهم ضرر على سطح الأرض إلا في حدود 80% من ثمن البيع، وذلك عند توقيع الحجز على الطائفة التي ترتب عليها الضرر أو على طائفة يكون لنفس المالك، وبذلك يترك 20% من الثمن لتنفيذ ديون التعويضات، هذا ما لم يكن مشغل الطائفة قد أمن على أضرار السطح تأميناً كافياً أي متى كان مقدار العوض يوازي قيمة الطائفة وهي جديدة - المادة (5/7). واستقر الفقه أن نسبة 20% هي حد أدنى يجوز أن يرتفع إذا كانت الحقوق الواردة على الطائفة لم تستنفذ نسبة 80% المقررة⁽³⁰⁾.

الخاتمة

جاء البحث متناولاً موضوع النظام القانوني للطائفة وفقاً للتشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية حيث تناول البحث تعريفها للطائفة وكيفية تسجيلها والالتزامات التي تقع على عاتق طاقمها وكيفية حجزها وتعويض أصحاب المصلحة منها، كل ذلك جاء وفق دراسة تحليلية مقارنة مع التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وبناء عليه توصل البحث لأهم النتائج وأهم التوصيات على النحو التالي:

النتائج:

1. قائد الطائرة هو رئيس الطاقم.
2. لقائد الطائرة وظائف فنية وتجارية وإدارية.
3. الوظيفة الفنية أهم الوظائف التي تسند إلى قائد الطائرة.
4. الوظيفة الفنية تعني مسؤولية القائد أداء ثلاثة واجبات، تنفيذ المهمة كما حددها مشغل الطائرة، أن يلتزم بتعليمات وأوامر سلطة الدولة التي يعبر إقليمها الجوي، أن يجعل سلامة الطائرة أمراً له الأولوية على أي اعتبار.
5. الوظيفة التجارية لقائد الطائرة تعني صفته نائباً عن الشغل أن يوقع بعض التصرفات القانونية.

التوصيات

1. نوصي بأنه يجب فصل تعريف الطائرة عن بقية المركبات الهوائية الأخرى في تعريف قانون الطيران المدني السوداني.
2. وجوب سن تشريع ينظم انتقال ملكية الطائرة على أن يكون ذلك بتحرير عقد مكتوب وقيده في السجل حتى يمكن الاحتجاج بانتقال الملكية في مواجهة الغير.
3. وجوب سن تشريع خاص برهن الطائرة مع استمرار الحياة للمدين (الراهن).
4. نرى ضرورة سن تشريع لإيجار الطائرة خاصة في دولة نامية ليس لشركاتها المقدرة الاقتصادية لشراء الطائرات وتعتمد على الإيجار في أغلب الأحيان.
5. جعل اتفاقية جنيف للحقوق التي تصرف على عمليات إنقاذ الطائرة ومصاريف صيانتها أولوية على جميع الحقوق الأخرى وذلك بشروط معينة يجب استيفاؤها.
6. إحالة اتفاقية جنيف بالنسبة لإجراءات البيع إلى القانون الوطني أو الدولة المتعاقدة التي يجري البيع الجبري على إقليمها ومع ذلك نظمت الاتفاقية إجراءات البيع بحيث تكفل له العلانية حتى يعلم به الدائنين حماية لحقوقهم.
7. أوجب الاتفاقية على جواز بيع الطائرة بيعاً جبرياً أن يكون ثمن البيع كافياً لسداد الديون الممتازة التي تسبق في الأولوية حق الحجز أو يكون المشتري تكفل بسدادها.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب:

- (1) أبو زيد رضوان، القانون الجوي (قانون الطيران التجاري)، دار الفكر العربي، القاهرة، (د. ت).
- (2) أكثم أمين الخولي، دروس في القانون البحري والجوي، مطبعة المدني، القاهرة، 1971م.
- (3) بكور مختار، مسؤولية الناقل الجوي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، المغرب، 1989م.
- (4) عاشور عبد الجواد، عبد الحميد، موجز القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992م.
- (5) عز الدين الطيب آدم، محاضرات في القانون الجوي، دار الجامعة، أمدردمان للطباعة والنشر، (د. ت).
- (6) الكنزي محمود أحمد، النظام القانوني للناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999م، الكويت، (د. ت).
- (7) محمد حسني عباس، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992م.
- (8) محمود سعيد الشرقاوي، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، بدون تاريخ.
- (9) محمود مختار بربري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربية، القاهرة، 1976م.
- (10) مصطفى إبراهيم أحمد عريبي، القانون الجوي (الطيران التجاري والنقل الجوي) وفقاً لاتفاقيات الدولية وقانون الطيران المدني السوداني لسنة 1999م، مطبعة جامعة النيلين، الخرطوم، 2009م.
- (11) موسى طالب حسن، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر، عمان، 2002م.

ثانياً: الاتفاقيات الدولية:

- (1) 1/ الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي (وارسو 1929).
- (2) 2/ الاتفاقية الخاصة بالحجز التحفظي على المركبات الهوائية (روما، 1933م).
- (3) 3/ الاتفاقية الدولية للطيران (شيكاغو، 1944م).
- (4) 4/ الاتفاقية الخاصة بالاعتراف الدولي بالحقوق التي ترد على المركبات الهوائية (جنيف، 1948م).
- (5) بروتوكول لاهاي المعدل لاتفاقية وارسو (لاهاي، 1955م).
- (6) الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الذي يقوم به آخر غير الناقل المتعاقد (جواد الاجارا، 1961م).
- (7) بروتوكول جواتيمالا (1971م).

ثالثاً: القوانين:

- (1) قانون الطيران المدني السوداني 9991م تعديل 0102م.
- (2) قانون السلامة السوداني لسنة 0102م.
- (3) قانون المعاملات المدنية السوداني لسنة 4891م.

المصادر والمراجع:

- (1) محمود مختار بربري، قانون الطيران وقت السلم، دار النهضة العربية، القاهرة، 1962م، ص: 54.
- (2) بكور مختار، مسؤولية الناقل الجوي، مكتبة الجلاء الجديدة، المنصورة، المغرب، 1989م، ص: 103.
- (3) عز الدين الطيب آدم، محاضرات في القانون الجوي، دار الجامعة، أمدردمان للطباعة والنشر، (د. ت)، ص: 55.
- (4) الكنزي محمود أحمد، النظام القانوني للناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999م، الكويت، (د. ت)، ص: 145.
- (5) عز الدين الطيب آدم، مرجع سابق، ص: 56.
- (6) المرجع نفسه.
- (7) عز الدين الطيب آدم، مرجع سابق، ص: 56.
- (8) موسى طالب حسن، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر، عمان، 2002م، ص: 135.
- (9) محمود مختار بربري، مرجع سابق، ص: 56.
- (10) أبو زيد رضوان، القانون الجوي (قانون الطيران التجاري)، دار الفكر العربي، القاهرة، (د. ت)، ص: 101.
- (11) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص: 102.
- (12) المرجع نفسه، ص: 105.
- (13) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص: 105.
- (14) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص: 110 وما بعدها.
- (15) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص: 125.
- (16) محمود مختار بربري، مرجع سابق، ص: 79 وما بعدها.
- (17) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص: 29.
- (18) محمود مختار بربري، مرجع سابق، ص: 182.
- (19) محمد حسني عباس، محاضرات في القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1992م، ص: 59.
- (20) محمود مختار بربري، مرجع سابق، ص: 90.
- (21) محمود مختار بربري، مرجع سابق، ص: 90.
- (22) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص: 31 وما بعدها.
- (23) عز الدين الطيب آدم، مرجع سابق، ص: 34.
- (24) محمود مختار بربري، مرجع سابق، ص: 90.
- (25) المرجع سابق، ص: 91.
- (26) محمود مختار بربري، مرجع سابق، ص: 62.
- (27) هو نظام أنجلو أمريكي يرتب ضمناً خاصاً للدائن بمقتضاه يرتضي المدين نقل ملكية الطائرة على الدائن مقابل الغرض، ويكون للمدين حق شراء الطائرة متى ما أوفى بكل الدين.
- (28) محمد حسني عباس، مرجع سابق، ص: 62.
- (29) أبو زيد رضوان، مرجع سابق، ص: 40.
- (30) محمد حسني عباس، مرجع سابق، ص: 64 وما بعدها.