



The legal status of the pilot

Salma Abdelhamid Alzwawe *

Department of private Law, Faculty of Law, University of Tripoli, Tripoli, Libya

المركز القانوني لقائد الطائرة

سالمة عبد الحميد الزواوي *

قسم القانون الخاص، كلية القانون، جامعة طرابلس، طرابلس، ليبيا

*Corresponding author: Salzw986@gmail.com

Received: May 16, 2026

Accepted: June 14, 2026

Published: June 20, 2026

Abstract:

This study examines the legal status of the aircraft pilot, analyzing their authorities, obligations, and civil liability as defined under the Libyan Civil Aviation Law No. 6 of 2005 and relevant international conventions. The research adopts a descriptive, analytical, and comparative approach to explore the pilot's multifaceted role, which transcends mere technical operation to encompass administrative and legal powers in maintaining safety and order on board. It highlights the pilot's responsibility for the safety of passengers, crew, and the aircraft, while critically evaluating the scope of the pilot's discretion in emergency situations and the extent of their liability for professional errors. The study identifies gaps in the Libyan legal framework compared to other jurisdictions, particularly regarding access to the flight deck, and provides recommendations to enhance aviation safety standards and align local regulations with international practices.

Keywords: Pilot, Authorities, Obligations, Civil Liability, Civil Aviation Law.

المخلص

تبحث هذه الدراسة في المركز القانوني لقائد الطائرة، محليلة سلطاته والتزاماته ومسؤوليته المدنية كما حددها قانون الطيران المدني الليبي رقم 6 لسنة 2005 والاتفاقيات الدولية ذات الصلة. يتبنى البحث المنهج الوصفي والتحليلي والمقارن لاستكشاف الدور متعدد الأبعاد لقائد الطائرة، والذي يتجاوز مجرد التشغيل الفني ليشمل سلطات إدارية وقانونية في الحفاظ على السلامة والنظام على متن الطائرة. يسلط البحث الضوء على مسؤولية القائد عن سلامة الركاب والطاقم والطائرة، مع تقييم نقدي لنطاق سلطته التقديرية في حالات الطوارئ ومدى مسؤوليته عن الأخطاء المهنية. تحدد الدراسة الثغرات في الإطار القانوني الليبي مقارنة بالتشريعات الأخرى، لا سيما فيما يتعلق بالدخول إلى قمرة القيادة، وتقدم توصيات لتعزيز معايير سلامة الطيران ومواءمة اللوائح المحلية مع الممارسات الدولية.

الكلمات المفتاحية: قائد الطائرة، سلطات، التزامات، مسؤولية مدنية، قانون الطيران المدني.

مقدمة

بسم الله والصلاة والسلام على رسول الله أما بعد فيعرف القانون قائد الطائرة بأنه الطيار المسؤول عن تشغيل وسلامة الطائرة أثناء فترة الطيران وذلك في المادة الأولى من القانون رقم 6 لسنة 2005 بشأن الطيران المدني. كما وقد عرف الطائرة في المادة الأولى أيضا بأنها أي آلة في استطاعتها أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء المنعكسة عن سطح الأرض. والقائد في اللغة من فعل قاد يقود فهو قائد كقائد الوحدة العسكرية أو قائد الفرقة الموسيقية أو نحوها. والذي يهمننا في هذا البحث هو الطيران المدني المقتصر على الطائرات المدنية والمطارات المدنية دون العسكرية منها فهي خارجة عن إطار البحث.

ويقصد بالطيران المدني وفقا للائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني والتي تحمل رقم 22 لسنة 2010 هو تشغيل أي طائرة مدنية لأغراض الطيران العام والأشغال الجوية أو النقل الجوي التجاري والأنشطة الأخرى المساندة، أما المركز القانوني فالمراد به هو مكانه الفرد المعني بالبحث فيه والتي تحددها التزاماته وسلطاته الممنوحة له والمسؤولية الملقاة على عاتقه. وقد اشترط القانون الليبي على قائد الطائرة بأن يكون حائزا لإجازة سارية المفعول طبقا للقوانين والأنظمة المعمول بها في ليبيا.

كما ونصت المادة الرابعة من اللائحة السابق ذكرها على أن (تطبق في الجماهيرية العظمى أحكام المعاهدة والمعاهدات والاتفاقيات السارية المفعول والتي تكون طرفا فيها. ويشمل حكم الفقرة السابقة أية تعديلات تطرأ على تلك المعاهدة أو المعاهدات أو الاتفاقيات التي تكون الجماهيرية العظمى طرفا فيها. وفي حالة انسحابها من أي من تلك المعاهدات أو تعديلاتها فإن أحكامها تظل سارية للمدة المحددة بها). وقد انضمت ليبيا لعدد من الاتفاقيات الثنائية وكذلك اتفاقية وارسو بشأن تحديد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وبروتوكول تعديلها 1929م، والاتفاقية المكملة لاتفاقية وارسو- غوادالاجارا 1961م. كما انضمت لاتفاقية قمع الاعتداء على سلامة الطيران المدني مونتريال بقانون رقم 79 لسنة 1973م بشأن الموافقة على انضمام الجمهورية العربية الليبية إلى اتفاقية قمع الاعتداء على سلامة الطيران المدني.

أهمية البحث

تظهر أهمية البحث من أهمية الطيران كوسيلة للتنقل بين دول العالم، تنقل البضائع والركاب متوجهين لوجهات مختلفة ولأغراض عدة، حيث تعد الطائرة هي وسيلة النقل الأولى في العالم، وتشير التقارير التي أصدرها المجلس الدولي للمطارات ومنظمة الطيران المدني الدولي بشكل مشترك بأن عدد المسافرين في عام 2024 بلغ 9.5 مليار مسافر عبر العالم، وقد أشارت تقارير سابقة لمنظمة الطيران المدني الدولي أن في عام 2018 سافر 11% من سكان العالم جوا في الطائرات وعبر مطارات العالم.

إشكالية البحث

تتحدد إشكالية هذا البحث في سؤال مفاده ما هو المركز القانوني لقائد الطائرة؟ ما هي سلطاته والتزاماته؟ وإذا أبقنا بأن عليه التزامات فإننا نحن ننقل كاهله بمسؤولية ولا بد من حملها.

المنهج المتبع

يتبع هذا البحث المنهج الوصفي تارة وتارة أخرى المنهج التحليلي والمقارن والله ولي التوفيق وعليه عز شأنه التكلان.

خطة البحث

يُدرس هذا البحث في نقطتين الأولى تتكلم عن سلطات القائد للطائرة والثانية تناقش التزامات قائد الطائرة.

أولا: سلطات قائد الطائرة

ثانيا: التزامات قائد الطائرة

أولا: سلطات قائد الطائرة

لقائد الطائرة سلطات يمتاز بها عن بقية طاقم الطائرة والذي هو جزء منه، بعضها بحكم المهنة والبعض الآخر بصفته نائبا عن مشغل الطائرة وهي شركة الطيران وستدرس في نقطتين متتاليتين تباعا.
أ/ سلطات بحكم المهنة

تنص المادة 15 من قانون رقم 6 لسنة 2005 والمعنونة بمسؤولية قائد الطائرة (قائد الطائرة مسؤول عن تشغيل الطائرة وسلامتها بمن عليها أثناء فترة الطيران وله سلطة اتخاذ التدابير اللازمة لحفظ النظام على متنها وعليه مراعاة تطبيق القواعد المعمول بها في هذا الشأن). وفي هذه المادة إشارة لصفة مأمور الضبط القضائي التي يتميز بها قائد الطائرة، حيث سمح له القانون وسيأتي هذا لاحقا بتقييد حرية من يشتبه أنه سيقوم بجريمة من الركاب، وعلى طاقم الطائرة مساعدته وله أن يطلب المساعدة من الركاب لكن لا يكون له أن يجبر الركاب عكس طاقمه الذي يستوجب عليهم القانون إطاعة أوامر قائد الطائرة، كل هذا في حدود الفترة التي تكون فيها الطائرة مقلعة في حالة طيران، وتنتهي بها هذه المكنة بتسليمه للسلطات المختصة في الدولة التي هبطت الطائرة فيها، ولمجرد الاعتقاد دون أن يكون جازما، وفي هذا حماية واسعة على عكس القانون اليمني الذي كان يأخذ نفس الاتجاه ثم عدل عنه وضيق ما كان واسعا ولم يبق الأمر على مجرد الاعتقاد بأنه ارتكب أو سيشرع، بل لا بد أن يتبين فعلا من ارتكابه أو شروعه في الجريمة، ومع تزايد وتيرة المشاكل والجرائم على متن الطائرات فإن التوسع هو الأفضل والمتماشي مع الاتفاقيات الدولية التي تسعى جاهدا لمكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الطيران المدني¹.

أما المادة 58 الخاصة بمراعاة قواعد الجو تنص على (قائد الطائرة مسؤول مباشرة عن قيادة طائرته طبقا لقواعد الجو المعمول بها ويجوز له أن يحيد عنها في الأحوال التي يصبح فيها ذلك محتما حرصا على السلامة، وعليه في هذه الأحوال أن يخطر الجهات المختصة فور سماح الحالة بذلك).

وقد أوجب القانون أن يكون للطائرة قائدا حيث جاء في نص المادة 104 تعيين قائد الطائرة (على المستثمر ألا يسمح بقيام أي رحلة إلا بعد أن يعين أحد الطيارين قائدا للطائرة يكون مسؤولا عن سلامتها ومن عليها، وعلى جميع الأشخاص الموجودين على متن الطائرة تنفيذ أية أوامر أو تعليمات يصدرها قائد الطائرة لضمان سلامة الطائرة وما عليها من أشخاص وأموال وتأمينا لسلامة وانتظام الملاحة الجوية).

أما عن سلطات قائد الطائرة فإن من أهمها هي الوظيفة الفنية والتي تتميز بطابعها الفني سواء قبل الإقلاع أو أثناءه، بداية من استعداده للإقلاع وتأكد من سلامتها وكفاية الوقود فيها وسلامة كافة أجهزتها، وعليه أن يتأكد ما إذا تم تحميلها بشكل جيد بل ويتثبت من توقعات الأرصاد الجوية، وله في هذا أن يلغي الرحلة في حالة تأكد من سوء الأحوال الجوية، وما يمكن أن يؤدي له من مخاطر في حال ما أقلعت الطائرة، وعليه أيضا أن يحذر ما يعرف بخطة الطيران مبينا فيها مطار الإقلاع ومطار الهبوط، وكذلك المحطات الجوية التي سيمر فوقها ومستويات الارتفاع والسرعات والفترة الزمنية والخط الجوي الذي سيسير فيه، والقاعدة في هذا أن يلتزم بالخطة المعدة مسبقا إلا في الأحوال الاضطرارية متبعا للأصول الفنية الجوية ومتبعا لتعليمات أبراج المراقبة².

ويجب على قائد الطائرة أن يتقيد بالأنظمة أثناء الرحلة ويبقى متصلا بالأرض، وهو من عليه اتخاذ القرارات المناسبة للطائرة حال تعرضها لأي طارئ، وله أن يغير خط سير الطائرة، كما له إلقاء الحمولة إذا كان ذلك في صالح سلامتها³.

كما أن للقانون كلمة في دخول قمرة القيادة على متن الطائرة وقد جاء في نص المادة 107 دخول غرفة القيادة ما يلي:

(أ- لا يجوز لأي شخص أن يدخل غرفة قيادة الطائرة إلا إذا كان عضوا من أعضاء طاقمها أو مفتشا أو مراقبا معيناً من قبل المدير العام أو شخصا مكلفا من المستثمر للقيام بعمل محدد ويشترط في الحالة الأخيرة

¹ عبد الخالق صالح عبد الله، سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها في القانون اليمني والاتفاقيات الدولية، مجلة البحوث والدراسات القضائية والقانونية، اليمن، العدد 13، 1446هـ، ص 148.

² ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، دار نصر للطباعة الحديثة، القاهرة، 2013، ص 99.

³ محمد فريد العريني، هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، بيروت، 1995، ص 47.

إعلام قائد الطائرة ولا يحد ذلك بأي حال من سلطة قائد الطائرة في أحوال الطوارئ من أن يمنع أي شخص من دخول غرفة القيادة أو أن يخرج أي شخص منها إذا رأى أن سلامة الطائرة تتطلب ذلك.
ب - يجب أن يكون لكل شخص مصرح له بدخول غرفة القيادة مقعدا من مقاعد الركاب إلا إذا كان له مقعد في غرفة القيادة وألا يجاوز عدد الأشخاص الموجودين في غرفة القيادة أثناء الإقلاع والهبوط عدد المقاعد المحددة في شهادة صلاحية الطائرة للطيران.
يجوز لقائد الطائرة وعلى مسؤوليته السماح لأي شخص بدخول غرفة القيادة في غير الأحوال المنصوص عليها في هذه المادة).

وفي هذه المسألة قضية لفنان مصري عوقب قائد الطائرة لسماحه له بالدخول لغرفة القيادة، مما يؤكد على أن للقانون المصري منظور آخر في هذه المسألة ويخرجها من سلطة قائد الطائرة. ويتشابه النص القانوني الليبي مع القانون المصري في نص هذه المادة والتي تحمل رقم 94 في القانون المصري من قانون رقم 28 لسنة 1981 الخاص بالطيران المدني، إلا أنها لا تحتوي على الفقرة الثالثة التي يحويها القانون الليبي والتي تجعل للقائد على مسؤوليته الشخصية إدخال أي شخص لغرفة القيادة، وفي هذا تساهل غير مبرر في القانون الليبي ويا حبذا لو أنه اتخذ نفس اتجاه القانون المصري حرصا منه على أعلى معدلات السلامة في الطيران، حيث لا مجال للتهاون في مثل هذه الأمور، خاصة وأن غرفة القيادة تحتوي على أجهزة حساسة، وأن مهنة الطيران في أساسها تقوم على معايير صارمة تمنع حتى أطقم الضيافة من الدخول لغرفة القيادة. خاصة وأن المشرع الليبي قد نص في المادة 166 من قانون الطيران المدني والتي حملت عنوان استعمال أجهزة القيادة على (لا يجوز لأي شخص أن يستعمل أجهزة قيادة الطائرة أثناء طيرانها إلا إذا كان عضوا بهيئة القيادة ومكلفا من قبل المستثمر). فكان الأولى أخذ نفس المنحى الذي ذهب له القانون المصري من المنع المطلق من دخول غرفة القيادة وعدم ترك الصلاحية للقائد وهذا تشدد محمود لما في الأمر من حساسية تتطلبها القواعد الفنية الجوية.

كما أن من سلطات قائد الطائرة أنه في حال اعتقد أن راكبا ما ارتكب أو شرع في ارتكاب جريمة أن يقيده ويسلمه للجهات المختصة مادة 151 (لا يكون الناقل مسؤولا إذا اضطر قائد الطائرة إلى إنزال أي راكب يخل بالنظام فيها أو يشكل خطرا على سلامة الطائرة أو ركبها).

وفي الفصل الثالث المعنون بسلطات قائد الطائرة وأعضاء طاقمها وفي المادة 170 الذي جاء فيها (يجوز لقائد الطائرة إذا اعتقد لأسباب معقولة أن شخصا قد ارتكب أو شرع في ارتكاب إحدى الجرائم المنصوص عليها في هذا الباب أو أي فعل يعتقد أنه يعرض سلامة الطائرة للخطر أن يتخذ تجاه هذا الشخص التدابير الضرورية والوقائية بما فيها تقييد الحرية ويجوز له أن يأمر باقي أعضاء الطاقم أو أن يأذن لهم بمعاونته في ذلك، كما يجوز له أن يطلب تلك المعونة من الركاب أو أن يأذن لهم بها إلا أنه لا يجوز له إجبار هؤلاء الركاب على ذلك).

وأثناء الطيران يعد قائد الطائرة هو سيدها الأول، وعلى الجميع إطاعة أوامره سواء الطاقم والركاب أيضا وهذا ما يطلق عليه الوظيفة الإدارية لقائد الطائرة وهو الرئيس على باقي الطاقم، أما المسافرين فقد أعطاه المشرع سلطة تخوله القيام بما يراه مناسبا إذا اكتشف أن أحد المسافرين ارتكب أو شرع في ارتكاب جريمة ما، مما قد يعرض أمن الطائرة أو الركاب للخطر فله وفقا لذلك اتخاذ أي إجراء خوله القانون القيام به¹. وإذا كان قائد الطائرة لا يمكن له إجبار الركاب على تقديم المساعدة إن هو طلب منهم ورفضوا قانونا، فقد أعطاه القانون إمكانية فرض الواجبات على طاقم الطائرة وإن أحد منهم رفض القيام بالواجب المنوط له من قائدها فالقانون حدد وفقا للمادة 34 من اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني الليبي كيفية إصدار الجزاء على المخالف حيث جاء في فقرة منها (وله في سبيل ذلك صلاحية إصدار الأوامر لأعضاء هيئة قيادة الطائرة وطاقم الضيافة ولرجال الأمن وللركاب تنفيذًا للأنظمة والتعليمات الموضوعة لحفظ سلامة الطائرة ولضبط النظام على متنها، وتقوم سلطة الطيران المدني بإخطار السلطات المعنية لاتخاذ الإجراءات القانونية تجاه كل من يخالف أوامر قائد الطائرة، وتحدد القرارات التي يصدرها الأمين في هذا الشأن مسؤوليات وصلاحيات قائد الطائرة تطبيقًا لأحكام هذه المادة).

¹ هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000، ص 87.

وقد نص القانون الليبي في المادة 171 من قانون الطيران المدني على (1- لقائد الطائرة أن يطلب من السلطات المختصة في الدولة التي تهبط الطائرة في إقليمها إنزال الشخص المشار إليه في المادة السابقة مع بيان الأسباب المبررة لذلك الإجراء).

2- إذا رأى قائد الطائرة تسليم ذلك الشخص بسبب خطورة الجريمة فعليه إخطار سلطات الدولة التي تهبط الطائرة في إقليمها بأسرع وقت ممكن مع بيان الأسباب وعليه أن يقدم عند الهبوط تقريراً يتضمن عناصر الإثبات والمعلومات المتوفرة لديه).

وهذا الموقف من القانون الليبي أصوب من القانون الطيران المدني اليمني الذي اتخذ موقفاً مغايراً بحيث اشترط اشتراطات لتسليم من ارتكب جريمة لسلطات الدولة التي تهبط فيها الطائرة في أقرب نقطة رسو جوي، مما قد يؤدي إلى تعقيد الأمور وبذلك تتأثر سلامة أمن الطيران ولا بد، فقد اشترط موافقة دولة الهبوط على تسلّم الشخص، وأن تكون دولة الهبوط من الدول المتعاقدة بمعنى عدم تسليم الشخص لدولة ليست طرفاً في عقد أو اتفاقية بالرغم أن القانون نفسه لم يبين ما هي الاتفاقية التي يلزم أن تكون الدولة طرفاً فيها، وخاصة أن اتفاقيات الطيران المدني متعددة وكثيرة إلا أن هذا المنحى من القانون اليمني كان بسبب أنه أدرج نص مادة من اتفاقية طوكيو سنة 1963 وتم نقلها لقانونهم بشكل حرفي دونما مراجعتها بحيث تتوافق مع نصوصهم مما أدى إلى وجود هذا الحكم والذي لا يسمح لقائد الطائرة بتسليم راكب لدولة أجنبية لتمكينها من القبض عليه في مادة واحدة على فقرتين مختلفتين¹.

كما وقد أوجب عليه المشرع التبليغ عن حالات الولادة والوفيات التي تحدث على متن الطائرة بناء على نص المادة 24 من قانون رقم 36 لسنة 1968 بشأن الأحوال المدنية وقد جاء في نصها في فقرتها الأولى (وإذا كان السفر على طائرة أو باخرة ليبية وقع واجب التبليغ على قائد الطائرة أو ربان الباخرة..). هذا فيما يخص التبليغ عن حالات الولادة ونفس الحكم يسري على حالات الوفيات حيث أوجب المشرع التبليغ على قائد الطائرة بنص المادة 42 من نفس القانون (يسري على التبليغ عن واقعات الوفاة التي تحدث أثناء السفر إلى الخارج أو العودة أو أثناء القيام بالحج أحكام المادة 24).

وفي مرحلة الهبوط عليه أن يلتزم بقواعد الطيران من حيث معدل السرعة ومستوى الارتفاع وأن يتقيد بتعليمات برج المراقبة وإشارات الملاحة الجوية، وغيرها من القواعد الفنية التي تراعى عند الهبوط متحلياً بالحرص والحذر الشديدين وختاماً مودعاً لتقريره عند إتمام الرحلة². وإلى جانب ما سبق ذكره من السلطات التي خولها له القانون لقائد الطائرة سلطات ومكانات بصفته نائباً عن مشغل الطائرة وهذا مدار البحث في الفقرة (ب).

ب/ سلطات بحكم النيابة

هناك من رأى بأن علاقة قائد الطائرة بمالكها هو عقد عمل وهناك من يراه عقد وكالة، فالذي يرى بأنه عقد عمل يرتبط به قائد الطائرة هو والطاقم بمالك الطائرة أو مشغلها، عليه فإن كان هناك من إخلال في واجباته فهو مسؤولة عقدية في مواجهة مشغلها أو مالكها، وتقديرية في مواجهة الغير الذي لا يربطه به عقد صحيح³.

غير أنه هناك من قال بأن العلاقة التي تربط قائد الطائرة بمشغلها أو مالكها هي عقد وكالة، لكن هذا التكيف منتقد في عدة نقاط ترجع لطبيعة عقد الوكالة في القانون المدني والتي تختص بالتصرفات القانونية دون المادية منها، بينما قائد الطائرة يقوم بالأعمال القانونية والمادية على حد سواء، وأصحاب هذا الرأي يرون أنه لا يعد وكيلاً لأنه يملك أن يخرج عن تعليمات المشغل متى ما اقتضت الظروف ورأي ضرورة ذلك في حين أن الوكيل عليه التزام ألا يخرج عن حدود الوكالة إلا في حدود معينة على أن يعلم موكله متى ما تحقق له ذلك وبوجه السرعة وإلا عد مخطئاً⁴.

¹ عبد الخالق صالح عبد الله، مرجع سابق، ص 150، 151.

² ناجي عبد المؤمن، مرجع سابق، 101.

³ مصطفى الفوركي، الحد الفاصل للإجراءات المستخدمة من طاقم الطائرة تجاه الأشخاص المشاغبيين على متنها وفقاً لمدونة الطيران المدني والاتفاقيات الدولية، مجلة القانون والأعمال الدولية، جامعة الحسن الأول، الرباط، الإصدار 35، أغسطس 2021، ص 64.

⁴ ضياء نجم علي، الطبيعة القانونية لمركز قائد الطائرة، مجلة الشرق الأوسط للدراسات القانونية والفقهية، الأردن، المجلد 3، العدد 2، 2023، ص 161.

إلا أن الرأي الراجح هو أن قائد الطائرة وفي هذا يقترب من ربان السفينة إنما يرتبط مع مشغل الطائرة بعقد عمل، ولكنه في عمله لا يستمد سلطاته من عقد العمل فقط بل من القانون أيضاً، وله تنظيم خاص ويتحمل مسؤوليات وله صلاحيات ووظائف وسلطات، وهو أي قائد الطائرة عند عمله يخضع لسلطتين إحداهما مشغل الطائرة والأخرى سلطة جهة الإدارة التي تصدر الأوامر والتعليمات من أجل سلامة الطيران ومن ثم ينبغي عليه الالتزام بها وإطاعتها¹.

فقد نصت المادة 35 من اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني الليبي على (على قائد الطائرة العاملة في إقليم الجماهيرية العظمى التقيد بالتعليمات الصادرة عن سلطة الطيران المدني والمتعلقة باستعمال المطار وقواعد الحركة الجوية).

وتعني هذه السلطة اعتبار قائد الطائرة نائباً عن مالكها أو مشغلها في القيام ببعض الأمور دون الرجوع إليه ومثال لها إجراء المشتريات اللازمة لإتمام الرحلة، وإجراء الإصلاحات الضرورية أو ما من شأنه ضمان سلامة الركاب أو تعيين أعضاء جدد بدل طاقم الرحلة متى كان ذلك ضرورياً للرحلة، المهم أن حسن سير العملية الجوية يقتضي الاعتراف لقائد الطائرة بهذه السلطة، ولكن في حدود الحالات التي لا يستطيع فيها قائد الطائرة تلقي التعليمات من مشغلها، وعليه فلا يستطيع عموماً أن يبيعها أو يرتب عليها حقا عينياً أصلياً كان أو تبعياً إلا بإذن خاص من مالكها².

وهو في هذه المكنة يقترب من ربان السفينة إلا أنه يؤخذ في الاعتبار قصر الرحلة الجوية عن الإبحار بالسفينة في مدى السلطات الممنوحة له³. إلى جانب سلطاته لقائد الطائرة التزامات على عاتقه ألزمه بها القانون، بل والعديد من الالتزامات منها ما له علاقة بالركاب والطائرة ومن هم على سطح الأرض وهذا مضمون الفقرة التالية.

ثانياً: التزامات قائد الطائرة

أثقل القانون كاهل قائد الطائرة بالعديد من التزامات وفي هذه النقطة نناقش بعضها منها في الفقرة (أ)، والفقرة التي تليها نوضح الجزاء الذي رتبته القانون حال المخالفة.

أ/ مضمون الالتزامات

تبدأ مهام القائد قبل الإقلاع وعليه مراعاة الأنظمة والقواعد، والتأكد من إمكانية إتمام الرحلة بسلام، والتأكد من كمية الوقود، ودراسة تقارير الأرصاد، والتأكد من إتمام إجراءات صلاحية الطائرة وهذا جاء النص به في المواد الآتية.

مادة 60 من قانون الطيران المدني والخاصة بمراعاة تصاريح وتعليمات مراقبة الحركة الجوية (يجب على قائد الطائرة التقيد بكافة تصاريح وتعليمات مراقبة الحركة الجوية، ولا يجوز له أن يحيد عنها إلا في الحالات الاضطرارية التي تستدعي التصرف الفوري، وعليه في مثل هذه الحالات أن يخطر وحدة مراقبة الحركة الجوية المختصة بذلك في أقرب فرصة ممكنة، وأن يحصل إذا ما اقتضى الأمر على تصريح معدل).

والمادة 61 الحركة الجوية في المطارات وحولها (يجب على قائد الطائرة العاملة ضمن حركة المطار أو في جواره، أن يتقيد بالأنظمة المتعلقة باستعمال المطار وقواعد الحركة الجوية).

في حين تنص المادة 64 من نفس القانون على واجبات قائد الطائرة قبل بدء الرحلة (على قائد الطائرة قبل الإقلاع لرحلة معينة القيام بالآتي:

- 1- التأكد من إمكان إتمام الرحلة بسلام طبقاً للقواعد والأنظمة المقررة في هذا الشأن بما في ذلك الإجراءات البديلة إذا ما تعذر إتمام الرحلة وفقاً لما هو مقرر في برنامج الرحلة.
- 2- التأكد من تزويد الطائرة بكمية الوقود اللازمة للرحلة.
- 3- دراسة دقيقة لما يتوفر من التقارير والتنبؤات الجوية السارية والمعلومات الملاحية الخاصة بالرحلة.

¹ ضياء نجم علي، نفس المرجع، ص 162.

² ناجي عبد المؤمن، مرجع سابق، ص 102.

³ عثمان النور عثمان الحاج، القواعد القانونية المنظمة للطائرة على ضوء التشريع الوطني والاتفاقات الدولية، مجلة القلزم للدراسات السياسية والقانونية، السودان، العدد 8، ديسمبر 2021، ص 33.

4- التأكد من إتمام إجراءات صلاحية الطائرة).

وبتمام الإقلاع وطيران الطائرة تظهر عليه التزامات فعلية أن يدون ويبلغ عما يواجهه من أعطال في الطائرة أو سوء أحوال جوية، أو كان العطل في أجهزة الاتصال، وأن يسرع في التبليغ عما يلاحظه غير عادي من قبل المساعدات للملاحة الجوية وهذا ما تقرره المواد التالية.

فنص المادة 108 من قانون الطيران المدني والتي تحمل عنوان التبليغ عن أخطار الطيران جاء فيه (إذا صادف قائد الطائرة أثناء طيرانه أية أحوال جوية غير عادية أو لاحظ أداء غير عادي لمساعدات الملاحة الجوية أو أجهزة الاتصالات مما قد يشكل خطورة على الطيران فعليه أن يبلغ وحدة خدمات الحركة الجوية المختصة عن مثل هذه الأحوال كما أن عليه أن يبلغ عن أية أحوال أخرى قد تشكل خطراً على سلامة الطيران وبأسرع ما يمكن).

كما جاء في نص المادة 109 والتي حملت عنوان التبليغ عن أعطال أجهزة الطائرة (على قائد الطائرة أن يدون في السجل الفني للطائرة أي عطل أو أداء غير عادي لأي من أجهزة الطائرة قد يحدث أو يلاحظ أثناء الرحلة وعليه قبل بدء الرحلة أن يتأكد مما تم بشأن أية أعطال أو ملاحظات سبق تدوينها في السجل الفني للطائرة).

ولا تقف التزاماته هنا بل عليه طبقاً للمادة 126 من نفس القانون التزام مفاده (1- إذا وقع في إقليم الجماهيرية حادث أو واقعة لطائرة مسجلة في الجماهيرية أو لطائرة مسجلة في دولة أخرى وجب على قائد الطائرة أن يقدم للمدير العام بأسرع ما يمكن المعلومات المتعلقة بالحادث أو الواقعة والمنصوص عليها في القواعد الموضوعية بموجب هذا القانون..).

كما قد اعتبرت المادة 182 من نفس القانون في فقرتها الثالثة جريمة ويعاقب عليها بالحبس مدة لا تتجاوز سنتين وبغرامة لا تزيد عن 3000 (3- قيادة طائرة بشكل ينطوي على إهمال أو تهور من شأنه أن يعرض حياة أو ممتلكات الأشخاص الآخرين للخطر).

لكن السؤال الذي قد يتوارد على الأذهان هل تقف التزاماته عند هذه الحدود أم تمتد لتشمل من هم على السطح أو على متن طائرة أخرى؟

عددت المادة 65 من قانون الطيران المدني عدة أمور محظورة ولعل فيها الجواب على هذا السؤال (1- لا يجوز إلقاء أو رش أي شيء من الطائرة أثناء طيرانها إلا في الحالات الاضطرارية أو بتصريح من المدير العام.

2- لا يجوز لأية طائرة سحب طائرة أخرى أو أي شيء إلا بتصريح من المدير العام.

3- لا يجوز الهبوط بالمظلات دون تصريح مسبق من المدير العام إلا في الحالات الاضطرارية.

4- لا يجوز القيام بطيران بهلواني أو باستعراض أو تشكيل جوي في إقليم الجماهيرية إلا بتصريح من المدير العام.

5- يحظر التحليق بإهمال أو برعونة على وجه يعرض حياة الآخرين وممتلكاتهم للخطر.

6- يحظر التحليق على مقربة من طائرة أخرى على وجه يشكل خطر التصادم معها أو تعريض سلامتها للخطر.

7- يحظر على أي شخص أن يقود طائرة أو أن يعمل كأحد أفراد طاقمها، طالما هو تحت تأثير مسكر أو مخدر أو أي مادة أخرى تؤدي إلى إضعاف قدرته على القيام بواجباته على الوجه الأكمل وفي جميع الأحوال يحظر تناول أي شيء من ذلك أثناء فترة عمله.

8- لا يجوز للطائرات التي تطير دون طيار أن تعمل في إقليم الجماهيرية إلا بتصريح من المدير العام. وفي جميع الأحوال، يجري استعمال الطائرات والمطارات طبقاً لقواعد الجو والحركة الجوية المقررة في هذا الشأن).

كما أنه حال الهبوط عليه أن يقدم تقارير للجهات المختصة ليبين كيف تمت الرحلة، إلى جانب كافة البيانات المطلوبة، وأن يراعي السرعات ومستويات الانخفاض وأن يتبع تعليمات أبراج المراقبة وكل هذا يذكر من ضمن الوظيفة الفنية لقائد الطائرة¹، وقد سبق ذكر هذا لكن قد يكون الهبوط عن أمر من الجهات المختصة

¹ محمد عبد العزيز الشعري، أحكام النظام القانوني لطاقم الطائرة في القانون المدني، مجلة الباحث للدراسات والأبحاث القانونية والقضائية،

وعليه الإذعان وإلا عد مرتكبا لجريمة معاقب عليها وفقا لنص المادة 182 من قانون الطيران المدني بالحبس مدة لا تجاوز سنتين وبغرامة لا تزيد عن 3000 دينار ليبي أو بإحدى هاتين العقوبتين (1- عدم الإذعان للأمر بالهبوط أثناء التحليق فوق إقليم الجماهيرية).
فنقوم مسؤولية قائد الطائرة إذا أخل بالتزاماته وإلا ما كان فائدتها إذا لم تترتب على مخالفته لها جزاء وهذا مضمون الفقرة التالية.

ب/ جزاء مخالفتها

للتائرة قواعد فنية حال صعودها وهبوطها وأثناء طيرانها وعلى قائد الطائرة الالتزام بها وإلا عد مخطئا، ويسأل قائد الطائرة مدنيا وجنائيا وتاديبيا، وعليه أن يبذل في سبيل ذلك العناية المطلوبة وفقا للظروف وتبعاً لنوع الطائرة، ويقع على المضرور إثبات الخطأ من جانب قائد الطائرة تطبيقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية والخطأ الشخصي، وذلك أن يثبت أنه ارتكب خطأ فنيا ولم يكن مجرد غلط في التقدير¹.

والمعنى الفارق بين الخطأ الفني بالنسبة لقائد الطائرة وغلطه في التقدير أنه إذا كان أمامه عدة حلول لمواجهة مشكلة عرضت له ولكن أحجم عن اتخاذ أي قرار وترك المشكلة لتحدث دون أي مواجهة فهو قد ارتكب خطأ فنياً، أما إذا اختار حلاً من عدة حلول كان له أن يختارها ومع هذا لم يستطع تفادي الخطر عند ذلك غلطا في التقدير وهو غير موجب لمسؤوليته².

وقد نصت المادة 38 من اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني الليبي على أن التزام قائد الطائرة وطاقمها بذل عناية حيث جاء فيها (على قائد الطائرة وأفراد طاقمها كل في حدود اختصاصه بذل العناية الواجبة في الحفاظ على سلامة الطائرة وأجهزتها ومعداتها الأخرى من أعمال التعدي والعبث). وإن كان النص يخص معدات الطائرة إلى أنه إشارة واضحة من المشرع لطبيعة التزام كل من القائد للطائرة وطاقمها بشكل عام ألا وهو بذل العناية والتقيّد بقواعد أمن وسلامة الطيران.

والشاهد في هذا القول أنه إذا قام قائد الطائرة بما عليه من واجبات مراعيًا لأصول المهنة الفنية حال إدارته وقيادته للطائرة، فإنه لا يسأل إلا إذا أثبت المضرور عدم بذل قائد الطائرة العناية اللازمة طبقاً لقواعد الجو لمن هم في نفس ظروفه³.

وفي حكم لمحكمة العليا طعن مدني رقم 5/27 ق بتاريخ 1983/5/23 يوضح هذا الفارق بشكل كبير حيث جاء في وقائعه أن طائرة ليبية دخل قائدها المجال الجوي للعدو الصهيوني فوق سيناء المحتلة، فانطلقت طائرتان للعدو خلفها وأصدرت لقائدها أمراً بالهبوط فتظاهر بالامتثال وأخذ في النزول اتجاه قناة السويس، ومن ثم حاول الإفلات فأطلقت الطائرتان صاروخين على الطائرة، فسقطت ومات أغلب من فيها ونجى المضرور المدعي المطالب بالتعويض وقد أصيب بإصابات بالغة الخطورة، وثبتت مسؤولية قائد الطائرة وقد عللت المحكمة ذلك بتوافر أركان المسؤولية وثبات خطأ قائد الطائرة بتظاهره بالامتثال للأمر بالهبوط الموجه إليه ثم محاولته الهروب مع إدراكه خطورة هذا الفعل وفعلاً حدثت كارثة جراء هذا القرار الذي اتخذته⁴.

غير أن السؤال الذي يثار في هذه الحالة هل يستفيد قائد الطائرة من تحديد المسؤولية بالحد الأقصى للتعويض الذي حددته الاتفاقيات الدولية منها اتفاقية وارسو 1929م وقد حسم الأمر في بروتوكول لاهاي والذي أضاف لاتفاقية وارسو مادة 14 مفادها أن مجموع التعويض من الناقل الجوي وتابعيه لا يتعدى حدود معينة، لهذا إذا ثبت خطأ قائد الطائرة وطالبه المضرور فإن مسؤوليته أي قائد الطائرة محدودة تبعاً لذلك⁵.

المهم أن قائد الطائرة إنما هو تابع لمتبوع وهو مالك الطائرة، مشغلها أو مستثمرها، ويعد المتبوع مسؤولاً عن فعل تابعه مسؤولية المتبوع عن فعل التابع مادامت هناك علاقة تبعية ووقع خطأ التابع له أثناء تأدية

المغرب، العدد 48، نوفمبر 2022، ص 149.

¹ عثمان النور عثمان الحاج، مرجع سابق، ص 34.

² محمد فريد العريبي، هاني محمد دويدار، مرجع سابق، ص 51.

³ محمد عبد العزيز الشعري، مرجع سابق، ص 158.

⁴ ناصر حمزة، منازعات النقل الجوي وإدارة مرافقه في قضاء المحكمة العليا الليبية، موقع المجمع القانوني الليبي، 27 فبراير 2022، تاريخ الدخول 2026/6/17.

⁵ هاني دويدار، مرجع سابق، ص 91.

الوظيفة أو بسببها وسبب هذا الخطأ ضرراً للغير، وكان المتسبب في الضرر تحت توجيهه ورقابته¹، وهذا المتبوع قد فرض عليه المشرع تأمينا إجباريا بنص المادة 162.

وقد جاء في نص المادة 162 (مع مراعاة الأحكام المقررة في هذا القانون يجب على كل مستثمر طائرة تعمل في إقليم الجماهيرية أن يؤمن لتغطية مسؤوليته عن الأضرار التي تصيب الركاب والأمتعة والبضائع التي تكون على متن الطائرة والأضرار التي تسببها الطائرة للغير على السطح ويجب على هذا المستثمر كذلك أن يؤمن على مستخدميه المعرضين لمخاطر الطيران لتغطية الأضرار التي قد نشأ عنها).

وكذلك أخذ المشرع المصري نفس الاتجاه من وجوبية التأمين، وأكد في حالة عدم وجود التأمين على الاستعاضة بضمانات أخرى جاء ذكرها في اتفاقية وارسو وذكرت في المادة 140 من القانون الطيران المدني المصري². وهو ذات المسلك الذي أتى به القانون الليبي وهذا ما جاء في نص المادة 164 من قانون الطيران المدني الليبي

(يجوز الاستعاضة عن التأمين المنصوص عليه في المادة 162 بإحدى الضمانات الآتية:

1- إيداع تأمين نقدي في خزانة الدولة المسجلة فيها الطائرة أو مصرف مرخص له بذلك منها.
2- تقديم كفالة من مصرف مرخص له بذلك من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط أن تتحقق هذه الدولة من قدرة المستثمر على الوفاء بالتزاماته.

3- تقديم كفالة من الدولة المسجلة فيها الطائرة بشرط أن تتعهد هذه الدولة بعدم الدفع بأية حضانة قضائية عند النزاع حول تلك الكفالة.

وفي جميع الحالات يجب أن تكون الضمانات السابقة في الحدود التي يقرها الأمين في ضوء الاتفاقيات الدولية).

والحكمة التي جعلت بالمشرع أن جعل التأمين إجباريا أو تطلبه لضمانات معينة، إنما هو لمصلحة المضرورين ضمانا لهم لتتوفر الموارد المالية اللازمة لدفع التعويضات حال حدوث حوادث جوية وترتب تعويضات ضخمة قد يعجز مشغل الطائرة عن الوفاء بها للركاب أو وراثتهم، وبالتالي من الأفضل أن تكون هناك تغطية تأمينية توفر شخصا مليئا يتصدى لمثل هذه المخاطر ويقوم على تعويض الأضرار المترتبة، وإلا كانت الضمانات مكان التأمين في حال عدم وجوده للقيام على هذه المسألة³.

وقد قيد المشرع مسؤولية قائد الطائرة أو طاقمها ومنع عنهم المسؤولية حالة الراكب الذي تسبب في مشكلة، ونص على عواقب الإجراءات التي قد يتخذها قائد وطاقم الطائرة ضد بعض الأشخاص وفقا للسلطة الممنوحة لقائد الطائرة وقد وضحت المادة 172 من قانون الطيران المدني ذلك حيث جاء فيها (فيما يتعلق بالإجراءات التي تتخذ وفقا للمادة 170 تنتفي مسؤولية قائد الطائرة أو أي عضو من أعضاء طاقمها أو أي راكب من ركابها أو مالك الطائرة أو مستثمرها أو الشخص الذي يتم تسيير الرحلة لحسابه وذلك في أي دعوى تنشأ عن المعاملة التي يتعرض لها الشخص الذي اتخذت ضده هذه الإجراءات).

فقد يعتمد أحد الركاب إلى الإساءة أو التعدي على طاقم الطائرة أو الركاب، وقد ترقى الجريمة لتصل إلى خطف الطائرة وتغيير مسارها وما يطلق عليه القرصنة الجوية، لأغراض عدة إما لطلب فدية، وقد يكون لجذب الانتباه لقضية معينة، أو تحقيق أهداف سياسية أو إرهابية، وقد لا تعدو ظروف نفسية خاصة بشخص المختطف، أو قصد الهروب من دولته لدولة يرى له فيها مصدر رزق أو حسن معاش⁴.

وقد نص قانون الطيران المدني الليبي على هذه الأعمال غير المشروعة وأطلق عليها مصطلح جرائم الاستيلاء غير المشروع على الطائرات مادة 168 وجاء فيها (يعد مرتكبا لجريمة أي شخص يرتكب وهو على متن طائرة في حالة طيران فعلا من الأفعال التالية:

1- أن يقوم دون حق مشروع، بالقوة أو بالتهديد باستعمال القوة أو بأي صورة من صور الإكراه، بالاستيلاء على طائرة أو السيطرة على قيادتها أو الشروع في ارتكاب أي من هذه الأفعال.

¹ سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2009، ص 280.

² عمر فؤاد عمر، محمود مختار بري، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 260.

³ راند أحمد خليل، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب وأمتعتهم، مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسية، العراق، المجلد 9، العدد 2، 2019، ص 555.

⁴ مصطفى الفوركي، مرجع سابق، ص 69.

2- أن يشترك مع أي شخص يرتكب أي من الأفعال المشار إليها في الفقرة السابقة). ومثال لهذا قضية الطائرة الليبية المملوكة للخطوط الجوية الأفريقية والمتوجهة من مطار سبها لمطار طرابلس الدولي ديسمبر 2016 في رحلة داخلية وهبوطها في مالطا بعد تحويل مسارها، وقد انتهى الأمر بأن سلم الخاطفان نفسيهما.

وجريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات يعد استخدام القوة ضد قائدها أو طاقمها هو العنصر المادي المكون لها، وهو استعمال العنف بجميع أشكاله سواء أكان ماديا أو معنويا ضد قائد الطائرة لكي يغير مسارها، كإشهار مسدس عليه، أو تهديده بقتله أو سلاح حاد، أو بقتل أحد أفراد طاقم الطائرة أو إصابته بجروح على سبيل المثال، إذن تتحقق الجريمة إما بالتهديد أو استعمال القوة فعلا وأثناء الطيران، وعند عدم استعمال القوة لا تدخل الجريمة المعنية في هذا الوصف¹.

كما نصت الفقرة 1 من المادة 166 من نفس القانون والتي عنونت بجرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني على (أن يقوم بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن طائرة في حالة طيران إذا كان من شأن هذا العمل أن يعرض سلامة هذه الطائرة للخطر..).

وعليه لا تقف الأعمال غير المشروعة التي قد تحدث في الطائرة عند جريمة الاستيلاء غير المشروع على الطائرة ومن ثم يضطر قائد الطائرة وطاقمها لمواجهتها فقط، بل تمتد لتشمل أموراً أخرى منها أن يقوم أحد الركاب مثلاً بعمل فيه عنف ضد أي شخص على متن الطائرة، أو أن يضع مادة أو جهاز قد يؤدي لتفجيرها أو إحداث تلف في أجهزتها، أو قد يكون العمل غير المشروع في صورة الإلقاء ببيانات كاذبة أو بث إشاعات مغرضة لتبث الرعب في قلوب الركاب².

وقد يأتي الفعل غير المشروع من قائد الطائرة نفسه حيث قد يمتنع عن المساعدة في البحث والإنقاذ من دون سبب، أو قد يمتنع عن الامتثال لتعليمات الملاحية الجوية من دون سبب مشروع، أو أن يقود الطائرة في حالة سكر، كل هذا وذلك جرمه المشرع ووضع على مرتكبيه عقوبات³.

بعد هذا العرض يصل بنا البحث لخاتمته، وخاتمة الشيء إيذاناً بنهايته، فخاتمة البحث إيذاناً بنهاية سرد أفكاره ولكن ليست نهاية للأسئلة التي قد ترد للأذهان بالضرورة، فالباحث الجيد وعساه أن يكون كذلك هو الذي يثير أسئلة في ذهن قارئه.

الخاتمة

يجب أن يتصف القائد بصفات معينة حتى على الصعيد الأخلاقي، والهدف من القيادة بصفة عامة هو التأثير من القائد على الذين هم تحت إمرته حتى يكون العمل في جو من الحماس، والثقة المتبادلة ليتم الإنجاز والوصول للأهداف المرجوة عن طريق الإرشاد والتوجيه الإيجابي المفعم بالاحترام، وخاصة إذا كانت القيادة على متن طائرة غادرت الأرض وشقت عباب السماء مبتعدة عن الجو المأهول صاعدة للسماء، حيث يبرز دور قائدها المسؤول عن فيها من الركاب والطاقم وقد توصل البحث لنتائج ومن ثم توصيات.

النتائج

القائد هو رئيس الطاقم وسيد الطائرة، اشترط القانون عليه إجازات وشهادات معينة ومنحه سلطة على طاقم الطائرة ورجال الأمن فيها، وعلى مخالف قراراته جزاءات أقرها القانون، فبارتفاع الطائرة يصبح صاحب القرار الأول عليهم وهو المحافظ على سلامة أمن الطائرة دون منازع.

¹ سامية كريليف، جريمة خطف الطائرات في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة الدراسات القانونية، الجزائر، المجلد 7، العدد 1، يناير 2021، ص 192.

² ناعمة علي سلطان، المسؤولية المدنية للنقل الجوي عن أضرار الإرهاب الموجه ضد أمن وسلامة الطيران المدني وفقا للقانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، جامعة الإمارات العربية المتحدة، كلية القانون، 2016، ص 36.

³ مولاي بلقاسم، المسؤولية الجنائية المترتبة عن جريمة تعريض سلامة الطيران المدني للخطر وفقا للاتفاقيات الدولية والقانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، العدد 5، 2017، ص 248.

وهو مسؤول أمام الركاب، وقد أواه المشرع مسؤولية وأعطاه صلاحيات ومنعه من السؤال أو بذل تعويض مدني إذا أتى الركاب جريمة أو شرع فيها، وله في سبيل حماية أمن الطائرة وركابها تقييد حركة من ارتكب جريمة أو شرع في ارتكابها وتسليمه للسلطات المختصة ولمجرد الاعتقاد بذلك.

أما الغير بمعنى الموجود خارج الطائرة فهو مسؤول ولكنه تابع لمتبوع أوجب المشرع عليه تأميناً إجبارياً، أو تقديم ضمانات أخرى حماية لحق المتضررين، وكل هذا النقل الذي أوكله القانون له وحمله إياه يكون باتخاذ قرارات من غرفة القيادة، وقد تحتاج بضع ثوان من الوقت للتفكير فيها وإمضائها وهو مدرك لصعوبة ما هو مقدم عليه وما ينتج عنه، لهذا فهو صاحب مسؤولية ثقلها في ثقل الجبال فهو مسؤول على أرواح الركاب والغير ممن هم على سطح الأرض، وما أثقل من هذه الأمانة والأنفس البشرية المكرومة لهذا وجب عليه بذل العناية واتخاذ ما يراه مناسباً من القرارات لترسو بالمئات من الأشخاص في بر الأمان باتزان دون رعونة أو تهور.

التوصيات

مما يلاحظ وبشكل جلي أن القانون الليبي أصاب في أحيان كثيرة وقد جانبه الصواب في أحيان ولا بأس فهذا ديدن العمل البشري الذي لا يوصف بالكمال وإن سعى حثيثاً له، وهذا مثلاً في السماح لقائد الطائرة في إدخال لغرفة القيادة على مسؤوليته من يرى له ذلك، وفي هذا تعريض لأمن الطائرة وسلامتها للخطر فلو حذفت هذه الفقرة على غرار ما في القانون المصري لكان هذا أسلم وأفضل.

وختاماً أذكر نفسي وكل قارئ أن كل واحد منا في هذا الوطن الراقي ليبيا الحبيبة، لبيبا الجنة لنا كمواطنين وللمقيمين الأجانب، في هذا الوطن الحبيب الذي ما انفك أن يعطينا ويغدق علينا بكرمه وخيراته إنما نحن في طائرة وكل منا لا بد أن يسعى أن تهبط بنا في بر أمان يحيا فيه شعبنا في حب أمان واستقرار، وتنعم فيه الأجيال القادمة بخيرات وفيرة ونعم غزيرة، وكل قائد أينما كان أن يدرك ثقل الأمانة التي جعلت بين يديه وأنها تكليف تأبى الجبال الراسيات أن تحمله، لا تشريف يُتسابق على نياله والسلام، والله غالب على أمره ولكن أكثر الناس لا يعلمون.

Compliance with ethical standards

Disclosure of conflict of interest

The authors declare that they have no conflict of interest.

قائمة المراجع:

- [1] رائد أحمد خليل، التأمين من مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب وأمتعتهم، مجلة جامعة الأنبار للعلوم القانونية والسياسية، العراق، المجلد 9، العدد 2، 2019.
- [2] سامية كرليفة، جريمة خطف الطائرات في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة الدراسات القانونية، الجزائر، المجلد 7، العدد 1، يناير 2021.
- [3] سمير عبد السيد تناغو، مصادر الالتزام، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2009.
- [4] ضياء نجم علي، الطبيعة القانونية لمركز قائد الطائرة، مجلة الشرق الأوسط للدراسات القانونية والفقهية، الأردن، المجلد 3، العدد 2، 2023.
- [5] عبد الخالق صالح عبد الله، سلطات قائد الطائرة في الحفاظ على أمن الطائرة وسلامتها في القانون اليمني والاتفاقيات الدولية، مجلة البحوث والدراسات القضائية والقانونية، اليمن، العدد 13، 1446 هـ.
- [6] عثمان النور عثمان الحاج، القواعد القانونية المنظمة للطائرة على ضوء التشريع الوطني والاتفاقيات الدولية، مجلة القلم للدراسات السياسية والقانونية، السودان، العدد 8، ديسمبر 2021.
- [7] عمر فؤاد عمر، محمود مختار بريري، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
- [8] محمد عبد العزيز الشعري، أحكام النظام القانوني لطاقم الطائرة في القانون المدني، مجلة الباحث للدراسات والأبحاث القانونية والقضائية، المغرب، العدد 48، نوفمبر 2022.
- [9] محمد فريد العريني، هاني محمد دويدار، قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، بيروت، 1995.

- [10] مصطفى الفوركي، الحد الفاصل للإجراءات المستخدمة من طاقم الطائرة تجاه الأشخاص المشاغبين على متنها وفقا لمدونة الطيران المدني والاتفاقيات الدولية، مجلة القانون والأعمال الدولية، جامعة الحسن الأول، الرباط، الإصدار 35، أغسطس 2021.
- [11] مولاي بلقاسم، المسؤولية الجنائية المترتبة عن جريمة تعريض سلامة الطيران المدني للخطر وفقا للاتفاقيات الدولية والقانون الجزائري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، العدد 5، 2017.
- [12] ناجي عبد المؤمن، الوجيز في قانون الطيران المدني، دار نصر للطباعة الحديثة، القاهرة، 2013.
- [13] ناصر حمزة، منازعات النقل الجوي وإدارة مرافقه في قضاء المحكمة العليا الليبية، موقع المجمع القانوني الليبي، 27 فبراير 2022، تاريخ الدخول www.lowsociety.ly 2026/6/17 .
- [14] ناعمة علي سلطان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن أضرار الإرهاب الموجه ضد أمن وسلامة الطيران المدني وفقا للقانون الإماراتي والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، جامعة الإمارات العربية المتحدة، كلية القانون، 2016.
- [15] هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2000.

Disclaimer/Publisher's Note: The statements, opinions, and data contained in all publications are solely those of the individual author(s) and contributor(s) and not of CJHES and/or the editor(s). CJHES and/or the editor(s) disclaim responsibility for any injury to people or property resulting from any ideas, methods, instructions, or products referred to in the content.