

النظام القانوني لتأجير الطائرات

دكتور

طاهر شوقي مؤمن

مدرس القانون التجاري بقسم القانون

كلية العلوم الإدارية والمالية

جامعة الملك خالد بالسعودية

مقدمة

[١] دعا المولى سبحانه وتعالى الإنسان للسير في الأرض، فقال تعالى: "... وقد رنا فيها السبر سبروا فيها لبالى وأياماً أميناً"^(١)، وقال تعالى: "هو الذى يسبركم فى البر والبحر"^(٢)، والسبر لغة هو الحركة والانتقال^(٣)، والسبر فى الأرض يتم عادة لأسباب كثيرة منها تحقيق المصالح والسعى للرزق أو للهجرة أو للتعليم أو لتحسين الرزق، وكان السبر فى الأرض قديماً يتم على الأقدام، ثم ظهرت عبر السنين وسائل أخرى للنقل والانتقال من مكان لآخر، فكانت الدواب^(٤) أول وسائل النقل البرى، وفى ذلك يقول المولى عز وجل: "والخيل والبغال والحمير لتركبوها وزينة ويخلق ما لا تعلمون"^(٥).

[٢] ثم ظهرت بعد ذلك الحاجة إلى وسائل أخرى للانتقال عبر البحار والمحيطات فكانت السفن وسيلة للنقل البحرى، غير أن السفن كانت ولا زالت تستغرق زمناً كبيراً للانتقال من دولة لأخرى عبر العالم، وهو الأمر الذى استدعى البحث عن وسيلة نقل أخرى تعمل بصورة سريعة على نقل الأشخاص والبضائع والبريد، فظهرت المركبات الهوائية *aéronefs*، والتي بدأت بالبالونات والمنطاد *le dirigeable*، وانتهت حتى الآن بظهور الطائرات *les avions* مع نهاية القرن التاسع عشر والتي تطورت صناعتها مع بدايات القرن العشرين بحيث تزيد من سرعتها مع تأمين سلامة الرحلات الجوية^(٦).

[٣] والطائرة حالياً تعد أسرع وسائل النقل على الإطلاق والتي أسهمت بشكل كبير فى ربط الشعوب، وهي أداة النقل الجوى ومحور القانون الجوى *droit aérien*، حتى أن البعض يعرف القانون الجوى بالذى يحكم المركبة الهوائية

(١) سورة سبأ: الآية ١٨.

(٢) سورة يونس: الآية ٢٢.

(٣) راجع كلمة "السبر" فى قاموس المعاني على الموقع: www.almaany.com.ar

(٤) الدواب جمع دابة: كل ما يدب على الأرض، وقد غلب على ما يركب من الحيوان،

راجع كلمة "دابة" فى قاموس المعاني على الموقع: www.almaany.com/ar

(٥) سورة النحل: الآية ٨.

(٦) د. محمد فريد العربى: القانون الجوى، الدار الجامعية، سنة ١٩٨٠، ص ٥ : ٨.

وما ينشأ عن حركتها واستعمالها من وقائع أو علاقات^(١)، وجاء في تعريف الطائرة بأنها مركبة هوائية أثقل من الهواء تعمل بقوة محرك وتستعمل قوة رفعها أساساً للطيران من ردود فعل حركة الهواء على أسطح تظل ثابتة في ظروف طيران معينة^(٢).

[٤] وتعد الطائرة من الأموال المنقولة les bien meubles وفقاً لما استقر عليه الفقه^(٣)، وهو ما أخذت به عدة تشريعات عربية تولت تنظيم الطيران

(١) د. محمد فريد العريني: القانون الجوي، دار الجامعة الجديدة، سنة ٢٠٠٩، ص ١١ & د. منى حسب الرسول: المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة الأجنبية للأشخاص والممتلكات على السطح في ضوء اتفاقية روما ١٩٥٢ واتفاقيتي مونتريال ٢٠٠٩، مؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، مؤتمر كلية القانون بجامعة الإمارات خلال ٢٣ : ٢٥ أبريل ٢٠١٢، ص ١٢١ & د. أبوزيد رضوان: القانون الجوي "قانون الطيران التجاري"، دار الفكر العربي، بدون سنة، ص ٤٠ & د. عدلي أمير خالد: عقد النقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، سنة ٢٠٠٦، ص ١٠.

(٢) المادة ٨/١ من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١.

(٣) د. الكوني علي: الحجز التحفظي للطائرة في القانون الليبي، بحث بمؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، مؤتمر كلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة خلال ٢٣ : ٢٥ أبريل ٢٠١٢، ص ١١٦٦ & د. معن القضاة: مذكرة القانون الجوي، ١٤٣٣، ص ٤١، على الموقع: www.fiflh.com/down & د. سميحة القليوبي: القانون الجوي، دار النهضة العربية، سنة ١٩٨٨، ص ٥٠ & د. عبدالرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء السادس، المجلد الأول (الإيجار والعارية)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الثالثة، سنة ١٩٩٨، ص ١٣٤ & د. أبوزيد رضوان: مرجع سابق، ص ٥٧.

Wolfgang Faber, Brigitta Lurger, National Reports on the transfer of movables in Europe, Volume 4, seillier European law publishers, sur le site, <http://books.google.com.sa/books?id>, p. 14 & Florent Vigny, Timothée Bertrand, propriété des aéronefs, Fasc 945, 3 Janvier 2007, Lexis Nexis SA - 2007, sur le site, www.rbm21.com/resources/article001, p. 2 & Philippe Rodier, Recherche sur la fonction économique du droit de propriété dans le secteur du transport aérien. Thèse doctorat, de l'université de Toulouse, le 11 Octobre 2013, sur le site, www.theses.fr/2013tou10054.pdf, p. 53 et p. 59 & Gabriel Seignalet, responsabilité du fait des choses, sur le site, www.conseil-droitcivil.com/article-droit-civil-1003 & Maître Anthony Bem, la possession de meubles vaut titre de propriété: conditions, effets et recours, la 26/06/2010, sur le site, www.legavox.fr/blog/maître

المدني^(١)، ونصت عليه المادة L121-11 من كود الطيران المدني الفرنسي وأيد ذلك القضاء الفرنسي في عدة أحكام^(٢)، قبل أن يتم إلغاء تلك المادة وغيرها من المواد بصدر كود النقل الفرنسي بالأمر رقم ١٣٠٧ لسنة ٢٠١٠ في ٢٨ أكتوبر ٢٠١٠^(٣)، وجاء بكود النقل الفرنسي أن الطائرة من الأموال المنقولة في المادة L6121-2 لتحل محل المادة L121-11 من كود الطيران المدني، ولم يرد بالقانون المصري نص عن طبيعة الطائرة سواء في القانون المنظم للطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ أو في قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩.

والطائرة مثل السفينة من المنقولات ذات الطبيعة الخاصة ليس فقط من حيث قيمتها بل من حيث أهميتها والدور الذي تلعبه في نقل الأشخاص والبضائع حتى أضحت أهم وسائل النقل على الإطلاق، والطائرة من الأموال المنقولة ذات الطابع الخاص حيث لا ينطبق عليها قاعدة حيازة المنقول سند الملكية، إنما تخضع ملكية الطائرة للقيد بسجل خاص، ولا يعتد بانتقال ملكيتها أو التصرفات التي ترد عليها إلا بعد القيد *écrit* بالسجل الخاص، ويرد على الطائرة العديد من التصرفات فيجوز بيعها واستغلالها بالإيجار، كما يجوز رهنها والحجز عليها^(٤).

(١) راجع المادة ٥٢ من قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧، والمادة ٥٩ من نظام الطيران المدني السعودي لعام ١٤٢٦هـ، والمادة ٤٠ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤، والفصل ١٠ من قانون الطيران المدني التونسي رقم ٥٨ لسنة ١٩٩٩.

(٢) CA de Grenoble, 15 Octobre 2008, N de RG: 1107-1909 & C.A.A de Marseille, 9 Janvier 2007, N03 MA 02099 & Cass.ASS, 2 Octobre 2015, N14-14256 & Cass. Com, 9 Octobre 2012, N11-22023, les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr

(٣) Ordonnance n2010/1307 du 28 Octobre 2010, sur le site www.legifrance.gouv.fr

(٤) د. معن القضاة: مرجع سابق، ص ٤١ : ٤٢ & د. الكوني علي: مرجع سابق، ص ١١٧٦ & د. ابوزيد رضوان: مرجع سابق، ص ٥٧.

Maitre Anthony Bem, op. cit., & Florent Vigny, Timothée Bertrand, op. cit., p. 17:20 & Philippe Rodier, op. cit., p. 84 et p. 141.

وفي هذا جاء "من المنقولات التي يشيع إيجارها كل ما يستعان به على نقل الأشخاص أو البضائع في البر والبحر والجو كإيجار الدواب والمركبات والسفن والطائرات".

[٥] وهذه التصرفات الواردة على الطائرة تم تنظيمها في العديد من التشريعات منها على سبيل المثال قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤، وقانون الطيران المدني التونسي رقم ٥٨ لسنة ١٩٩٩، ونظام الطيران المدني السعودي لعام ١٤٢٦هـ، وقانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧، ولم نجد تنظيم لهذه التصرفات في التشريعات المصرية، سواء في قانون الطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ أو في ظل قانون التجارة رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩، ومن هذه التصرفات عملية تأجير الطائرات، وهو الأمر الذي نأمل معه من المشرع المصري العمل على تنظيم هذه التصرفات.

[٦] وقد لفت نظرنا موضوع تأجير الطائرات ليكون محلاً لهذا البحث، خاصة في ظل اهتمام العديد من الدول والشركات بإيجار الطائرات، وأضحت جزءاً أساسياً من حركة النقل الجوي على مستوى العالم، وإزاء هذا الاهتمام قررنا البحث في النظام القانوني لتأجير الطائرات وذلك في ضوء ما هو متاح من تنظيم قانوني في بعض التشريعات العربية التي تعرضت لإيجار الطائرة مع ما جاء من تنظيم قانوني في كلاً من كود الطيران المدني الفرنسي وكود النقل الفرنسي، وقد رأينا تقسيم البحث إلى المباحث التالية:

المبحث الأول: ماهية عقد إيجار الطائرات.

المبحث الثاني: آثار عقد إيجار الطائرات.

المبحث الثالث: المسؤولية عن أضرار الطائرات المستأجرة.

المبحث الأول

ماهية عقد إيجار الطائرات

[٧] تعد الطائرة أحدث وسائل النقل الجوي le transport aérien، ويتم من خلالها نقل الأشخاص والبضائع والبريد courier^(١)، وتؤدي الطائرة دورها في النقل بغض النظر عن مشغل الطائرة سواء أكان مالكها أو مستغلها، ويتم استغلال الطائرة عن طريق عقد إيجار، وفي هذا المبحث سوف نوضح التعريف بعقد إيجار الطائرة، وأهمية العقد، وتكوين العقد، وأنواع إيجار الطائرات، وذلك في الفروع الأربعة التالية.

الفرع الأول

التعريف بعقد إيجار الطائرات

[٨] نتناول في هذا الفرع تعريف عقد إيجار الطائرة وبيان خصائص العقد، وتحديد الطبيعة القانونية للعقد، وذلك على النحو التالي.

[٩] أولاً: تعريف عقد إيجار الطائرات:

لا يوجد تعريف لعقد إيجار الطائرات في القانون المصري حيث لم ينظم المشرع عملية تأجير الطائرة، في حين ورد تنظيم إيجار الطائرة في بعض التشريعات العربية، وفيما يلي نبين تعريف عقد إيجار الطائرة الوارد بها.

جاء بالمادة ٤٢ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤، أن إيجار الطائرة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بتمكين المستأجر من الانتفاع بطائرته مع هيئة القيادة أو بدونها لرحلة أو أكثر أو للعمل الجوي أو لمدة معينة، ذلك مقابل أجر أو مكافأة.

وجاء بالمادة ٦٨ من نظام الطيران المدني السعودي لعام ١٤٢٦هـ أن عقد إيجار الطائرة عقد مكتوب يلتزم بمقتضاه المؤجر بتمكين المستأجر من الانتفاع بطائرته مع هيئة القيادة أو بدونها لرحلة أو أكثر أو لعمل جوي أو لمدة معينة، وذلك مقابل أجر.

وفي القانون التونسي للطيران المدني جاء بالفصل ١١٦ من القانون رقم ٥٨ لسنة ١٩٩٩ أن إيجار الطائرة هي كل عملية يضع بمقتضاها مؤجر على ذمة

(١) Art. L6400-1 du code des transports.

مستأجر طائرة مع طاقمها ويبقى الطاقم تحت إدارة المؤجر ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.

[١٠] وفي القانون الفرنسي جاء تعريف إيجار الطائرة la location d'un aéronef في المادة 3-6400 L من كود النقل بأنها عملية بين المؤجر bailleur بأن يضع تحت تصرف آخر طائرة بدون طاقم équipage، بينما تسمى عملية إيجار الطائرة مع طاقمها بـ affrètement كما جاء بالمادة 2-6400 L من كود النقل الفرنسي.

ونرى أن عقد إيجار الطائرة هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع طائرة تحت تصرف المستأجر للانتفاع بها لفترة يحددها الاتفاق نظير أجر معين. [١١] ثانياً: خصائص عقد إيجار الطائرات:

يتميز عقد إيجار الطائرة بخصائص تميزه عن غيره من العقود، وفيما يلي نبين ذلك:

[١٢] ١- عقد شكلي: جاء بكتاب الوسيط للسنيهوري أن عقد الإيجار من العقود الرضائية لا يشترط في انعقاده شكل معين^(١)، فهل ذلك ينطبق على عقد إيجار الطائرة، يمكن الإجابة على ذلك بعد استعراض النصوص التي تعرضت لإيجار الطائرة.

فجاء بالمادة ٥٣ من قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧ بعدم انعقاد عقد إيجار الطائرة إلا بالكتابة وتسجيل العقد في السجل الوطني وبموافقة الهيئة.

كما جاء بالمادة ٥٤ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ لا يعتد بعقد إيجار الطائرة أو إيجار سعتها ما لم يكن خطياً، ولا يعمل بعقد إيجار الطائرة إلا بعد موافقة سلطات الطيران المدني^(٢)، وتعد سلطات الطيران سجلاً خاصاً تسجل فيه الطائرات ويشترط لتسجيل الطائرة ألا تكون مسجلة بدولة أخرى وأن تكون مملوكة أو مؤجرة بقصد الشراء أو مؤجرة لمدة لا تقل عن ستة أشهر لأشخاص يتمتعون بجنسية الدولة^(٣).

(١) د. عبدالرزاق السنيهوري: مرجع سابق، ص ٤.

(٢) المادة ٤٢ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤.

(٣) المادة ٣٣ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤.

وجاء بالمادة ٦٨ من نظام الطيران المدني السعودي لعام ١٤٢٦هـ أن عقد إيجار الطائرة عقد مكتوب ولا يعمل بعقد الإيجار للطائرة إلا بعد موافقة الهيئة.

وفي القانون الفرنسي جاء بالمادة L6131-4 من كود النقل أن إيجار الطائرة يقيد écrit في السجل، والطائرة لا تطير إلا إذا كانت مسجلة^(١). وعليه يتضح من التشريعات المقارنة وجود شرطين لسريان عقد إيجار الطائرة، وهما:

- ١- الكتابة ولا يعتد بالعقد تجاه الغير إلا إذا كان مكتوباً.
- ٢- التسجيل في سجل خاص تابع لسلطات الطيران المدني، وبالتالي يعد عقد إيجار الطائرة من العقود الشكلية، حيث لا يكفي فيه الرضا فقط بين المؤجر والمستأجر بل لابد من إفراغه في شكل معين بالكتابة وتسجيله في سجل خاص، وعليه فإننا لا نؤيد ما قال به البعض من أن عقد إيجار الطائرة من العقود الرضائية^(٢).

[١٣] ٢- عقد تجاري: وفقاً للمادة ٦ من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ يعد عملاً تجارياً كل عمل يتعلق بالملاحة التجارية بحرية كانت أو جوية، وعلى وجه الخصوص شراء أو بيع أو تأجير أو استئجار السفن أو الطائرات، والنقل البحري والنقل الجوي، واستخدام الملاحين أو الطيارين أو غيرهم من العاملين في السفن أو الطائرات، وفي القانون الفرنسي جاء بالمادة L110-1^(٣) من كود التجارة بأن يعد من الأعمال التجارية actes de commerce كل مشروع لإيجار المنقولات، وسبق الذكر أن الطائرة مال منقول كما جاء بالمادة L6121-1 من كود النقل الفرنسي، كما جاء بالمادة L110-2 من كود التجارة الفرنسي يعد من الأعمال التجارية كل ' affrelement، وهو عقد إيجار لسفينة navire أو طائرة avion بقصد

(١) Art. L6111-1 du code des transports.

(٢) د. حمد الله محمد حمد الله: النظام القانوني لإيجار الطائرة، دار النهضة العربية، سنة ٢٠٠٠، ص ٦.

(٣) Art. L110-1 du code de commerce, modifié par loi n2013/100 du 28 Janvier 2013.

استغلالها^(١)، كما يعد الاتفاق مع العمال والأطقم المؤجرة d' equipages من الأعمال التجارية^(٢).

[١٤] وعليه فالانتفاع بالطائرة بالإيجار يعد عمل تجاري، إما من حيث أطراف العقد، فالمؤجر دائماً من الشركات التجارية باعتباره مالك الطائرة وهو ناقل جوي حينما يؤجر الطائرة مع طاقم الضيافة الجوية والطيارين وبالتالي فالعقد بالنسبة له عقد تجاري، أما بالنسبة للمستأجر فقد يكون ناقل جوي حينما يؤجر الطائرة بدون الطاقم وبالتالي فالعمل بالنسبة له تجاري، وأحياناً ما يكون المستأجر شخص طبيعي يتمتع بتأجير الطائرة على وجه الخصوص فهو بمثابة راكب وبالتالي قد يكون من التجار أو من الأشخاص المدنية، فإذا كان من التجار خضع للقانون التجاري، وإذا كان من الأشخاص المدنية خضع للقانون المدني، وفقاً لما جاء بالمادة الثالثة من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩.

وعليه فإن الغالب في عقد إيجار الطائرة أنه عقد تجاري فيطبق بشأنه أحكام القانون التجاري عدا حالة المستأجر من الأشخاص المدنية فيطبق بشأنه القانون المدني.

[١٥] ٣- عقد محدد المدة: عقود الإيجار عموماً من العقود محددة المدة، ولا يخرج عقد إيجار الطائرة عن هذه القاعدة، فالمالك يتنازل عن حيازته للطائرة فترة زمنية للمستأجر الذي ينتفع بالطائرة فترة التعاقد وبعدها ملزم بردها إلى المالك، ولا خلاف على ذلك في الفقه^(٣)، وهذا الأمر أكدت عليه التشريعات التي نظمت تأجير الطائرات^(٤)، إنما الخلاف على الأحكام القانونية التي

(١) Eric Roig, Définition d' affrètement, Juillet 2014, sur le site, static.com2.net/droit

(٢) Art. L110-2 du code de commerce.

(٣) د. منى حسب الرسول: مرجع سابق، ص ١٣٢ : ١٣٣ & أ. وضحة فلاح المطيري: مسئولية الناقل الجوي في عقد نقل الركاب وفقاً للقانونين الكويتي والأردني والاتفاقيات الدولية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق بجامعة الشرق الأوسط، سنة ٢٠١١، ص ٢٨، على الموقع: www.meu.edu.jo/ar/images &

Florent Vigny, Timothée Bertrand, op. cit., p. 20.

(٤) راجع المادة ٤٢ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤، والمادة ٦٨ من نظام الطيران المدني السعودي لعام ١٤٢٦هـ، والمادة ٣٧/ب من قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧.

تخضع لها مدة الإيجار وتحديد المسئول عن أضرار الطائرة التي تحدثها للغير خلال مدة الإيجار وفقاً لاتفاقية روما ١٩٥٢، حيث يعد مستغل الطائرة "المستأجر" لمدة تزيد على أربعة عشر يوماً مسؤولاً عن الأضرار، بينما حالة تشغيل الطائرة لمدة أقل من أربعة عشر يوماً تكون المسؤولية عن الأضرار على عاتق المالك والمستأجر معاً "المسئولية التضامنية"^(١).

[١٦] ٤- عقد ملزم للجانبين: تتصف عقود الإيجار عموماً بأنها عقود ملزمة للجانبين لكلاً من المؤجر والمستأجر^(٢)، وفي هذا لا يخرج عقد إيجار الطائرة عن هذه القاعدة فيلتزم المؤجر بتسليم الطائرة إلى المستأجر وفي المقابل يلتزم المستأجر بدفع الأجرة أو المكافأة المتفق عليها.

٥- عقد معاوضة: تعد الطائرات مثل السفن من الأموال المنقولة ذات قيمة اقتصادية كبيرة *grande valeur économique*^(٣)، ويتم الانقاع بالطائرات في عمليات النقل الجوي، وأسعار النقل الجوي مرتفعة بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى نظراً لما تتمتع به الطائرات من السرعة في النقل، ويتم النقل الجوي مقابل أجرة وقد يوجد نقل مجاني على سبيل الاستثناء، لذا فإن في الغالب استغلال الطائرات يتم بمقابل مادي، ومن صور استغلال الطائرات القيام بتأجيرها، ويتم التأجير بمقابل مالي فلا يتم التأجير مجاناً، ويحصل مالك الطائرة باعتباره مؤجر على مقابل مالي نظير إيجارها للمستأجر، ولا يوجد خلاف هنا مع الأحكام العامة لعقد الإيجار باعتباره من عقود المعاوضة^(٤).

[١٧] ثالثاً: الطبيعة القانونية لعقد إيجار الطائرات:

تعد السيارات والسفن والطائرات من الآلات الميكانيكية، والآلة هي كل ما يتم تحريكه بمحرك ذاتي، أي كانت المادة التي تصنع منها، سواء كانت القوة التي

(١) د. منى حسب الرسول: مرجع سابق، ص ١٣٢.

(٢) د. عبدالرزاق السنهوري: مرجع سابق، ص ٤.

(٣) Florent Vigny, Timothée Bertrand, op. cit., p. 2 & Philippe Rodier, op. cit., p. 61 & ٤٤: مرجع سابق، ص ٤٤.

(٤) د. عبدالرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد "الجزء السادس"، مرجع سابق، ص ٤.

تحركها بخاراً أو كهرباء أو ماء أو هواء، وتعتمد الطائرات على الهواء كقوة محركه^(١).

كما تعد الطائرات من الأشياء غير الحية *choses inanimées* وهي أشياء منقولة تخضع للحراسة *grade* وإذا أحدثت أضراراً رتبت المسؤولية الناشئة عن حراسة الأشياء وفقاً لما جاء بالمادة ١٣٨٤ من الكود المدني الفرنسي، وهو ما استقرت عليه أحكام محكمة النقض الفرنسية^(٢).

وجاء بالمادة ١٧٨ من القانون المدني المصري "كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسئول عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر ما لم يثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه ...".

وفسرت محكمة النقض المصرية الشيء في المادة ١٧٨ من القانون المدني بأنه كل ما تقتضي حراسته عناية خاصة إذا كان خطراً بطبيعته أو كان خطراً بظروفه وملابساته بأن يصبح في وضع أو في حالة تسمح عادة بأن يحدث ضرر^(٣)، ولاشك أن الطائرات في حالة الطيران تسبب أضراراً متى وقع لها حادث، لذا تعد الطائرات من الأشياء التي تتطلب حراسة وبالتالي ترتب المسؤولية عن حراسة الأشياء متى أحدثت ضرراً بالغير، وفي هذا ذهب الفقه والقضاء إلى أن المسؤولية المقررة في المادة ١٧٨ من القانون المدني المصري تقوم على أساس الخطأ المفترض وقوعه من حارس الشيء افتراضاً

(١) د. عبد المنعم فرج الصده: مصادر الالتزام، دار النهضة العربية، سنة ١٩٧٩، ص ٧٠٢ & د. أياد عبد الجبار ملوكي: المسؤولية عن الأشياء "دراسة مقارنة"، مطبعة بابل ببغداد، سنة ١٩٨٢، ص ٢٩ & د. علي محمد خليفة: المسؤولية عن الأشياء غير الحية، مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الثاني، السنة السابعة، سنة ٢٠١٥، ص ٣٥٠، متاح على الموقع: mounhakiq.com/papers/law

(٢) Cass. Civ, 4 Février 2016, N14-29839 & Cass. Civ, 11 Septembre 2014, N13-21459 & Cass. Civ, 27 Février 2007, N03-16683 & Cass. Civ, 5 Juillet 2001, N99-11520 & Cass. Civ, 6 Juin 1990, N88-18991 & Cass. Civ, 20 Juin 1973, N72-10788 & Cass. Civ, 2 Mars 1971, N68-12375 & Cass. Civ, 26 Février 1970, N69-10185, les sentences sur les site, www.legifrance.gouv.fr

(٣) نقض مدني مصري رقم ٢٥٢٢ لسنة ٥٧ق، جلسة ٢٧/٢/١٩٩٢، س ٤٣، ع ١٤، ص ٣٩٧، راجع الحكم على موقع محكمة النقض المصرية www.cc.gov.eg/courts

لا يقبل إثبات العكس، وترتفع عنه المسؤولية إذا أثبت أن وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه، وهذا السبب لا يكون لإقوة قاهرة أو خطأ المضرور أو خطأ الغير، وحارس الشيء هو من له السيطرة الفعلية عليه في الاستعمال والتوجيه والرقابة لحسابه، سواء كان الحارس للشيء مالكا له أو منتقما به، فيسأل المستأجر والمستعير بصفته حارس للشيء منذ استلامه له، باعتباره من له السيطرة الفعلية على الشيء والمستفيد منه وتعود منفعته إليه، كما يسأل الناقل عن يستخدمهم في تنفيذ عقد النقل كربان السفينة وسائق الطائرة أو السيارة، مسؤولية الإنسان عن أفعال تابعيه^(١).

ويقوم مالك الطائرة أو مستأجرها باستغلالها في عمليات النقل الجوي وهو الحارس لها أثناء الطيران وهو يسأل عن الأضرار التي تحدثها بالغير، سواء كانوا مسافرين أو غيرهم، وعليه استقر الفقه والقضاء على أن الطائرات من الأشياء التي تتطلب حراسة وترتب المسؤولية عن حراسة الأشياء، ويعد عقد إيجار الطائرات من عقود إيجار الأشياء *louage des choses*، والأشياء

(١) د. عبدالمنعم فرح الصده: مرجع سابق، ص ٧٠٦ & د. أياد عبدالجبار ملوكي: مرجع سابق، ص ١٤ & د. علي محمد خليفة: مرجع سابق، ص ٣٥٠ : ٣٥٣ & د. مصطفى محمد الجمال، د. عبدالحميد محمد الجمال: القانون والمعاملات، الدار الجامعية، سنة ١٩٨٧، ص ٣٢٢ : ٣٢٨ & وراجع أحكام محكمة النقض المصرية، نقض مدني رقم ٢٧٥٩ لسنة ٦٠ ق، جلسة ١١/٦/١٩٩٦، س ٤٠٤٧، ع ٢٤، ق ١٧٧، ص ٩٤٠ & نقض مدني رقم ١٧٨١ لسنة ٥٦ ق، جلسة ١٥/١/١٩٨٩، س ٤٠، ع ١٤، ص ١٤٥ & نقض مدني رقم ٨٢١ لسنة ٥٧ ق، جلسة ٣١/١/١٩٩٠، س ٤١، ع ١٤، ق ٦٨، ص ٣٧٠ & نقض مدني رقم ٢٤٠ لسنة ٥٦ ق، جلسة ٥/١/١٩٨٩، س ٤٠، ع ١٤، ص ٧١ & نقض مدني رقم ٤٩٢ لسنة ٥٦ ق، جلسة ٥/١/١٩٨٩، ص ٤٠، ع ١٤، ص ٧٧ & نقض مدني رقم ٢٥٢٢ لسنة ٥٧ ق، جلسة ٢٧/٢/١٩٩٢، س ٤٣، ع ١٤، ص ٣٩٧، على موقع محكمة النقض المصرية www.cc.gov.eg/courts & د. عبدالرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول "نظرية الالتزام"، المجلد الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، سنة ١٩٩٨، ص ١٢٢٩ & وراجع نقض مدني بجلسته ٢٢/١١/١٩٦٦، مجموعة المكتب الفني، س ١٢، ص ١٧١٢ & نقض مدني بجلسته ٢٥/٣/١٩٦٥، مجموعة المكتب الفني، السنة ١٦، ص ١٢١٢ & نقض مدني بجلسته ٢٠/٢/١٩٩٤، المجموعة ١٥، ص ٢٤٠ & نقض مدني بجلسته ١٢/١٢/١٩٦٣، المجموعة ١٤، ص ١١٥٦ لدى كلاً من أ. أنور العمروسي: التعليق على نصوص القانون المدني المصري، الجزء الأول، دار المطبوعات الجامعية بالإسكندرية، سنة ١٩٨٣، ص ٥٨٠ : ٥٨٤ و أ. عبدالمنعم حسني: مدونة التشريع والقضاء في المواد المدنية والتجارية، الجزء الثاني "الالتزام ٥/١٠"، بدون دار نشر، الطبعة الثانية، سنة ١٩٧٥، ق ١٤، ق ١٧، ص ٥ : ٦.

تحت الحراسة ترتب المسؤولية عن ضرر الأشياء، ويطبق ذلك على حوادث الطائرات^(١)، ويتحدد المسئول عن حراسة الأشياء على من يتولى السيطرة الفعلية للشيء فإذا كان المالك يقوم باستغلال الشيء لمنفعته الشخصية ويتولى إدارته direction والاستعمال usage والرقابة contrôle فهو المتحمل للمسئولية عن الأضرار التي تسببها الأشياء لتمتعه بسلطات حارس الشيء، فإذا تم تأجير الشيء انتقلت سلطات حراسة الشيء من الاستعمال لحسابه والرقابة وإدارته إلى المستأجر باعتباره جامعاً لسلطات حراسة الشيء وبالتالي يتحمل المستأجر المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الأشياء المستأجرة، وعليه فإن مستغل الطائرة هو من يتحمل المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها بالخير، سواء كان المستغل مالك لها أو مستأجرها وفقاً لما استقر عليه الفقه والقضاء في كلاً من مصر وفرنسا^(٢).

(١) Philippe Rodier, op. cit., pp. 98:101 & Cass. Civ, 5 Juillet 2001, N99-11520 & Cass. Civ, 6 Juin 1990, N88-18991 & Cass. Civ, 2 Octobre 2007, N06-14121 & Cass. civ, 2 Mars 1971, N68-12375 & Cass. Civ, 26 Février 1970, N69-10185, les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr &

د. حمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق، ص ٢١.

(٢) د. مصطفى محمد الجمال، د. عبد الحميد محمد الجمال: مرجع سابق، ص ٣٢٧ & د. علي محمد خليفة: مرجع سابق، ص ٣٤٧ & د. أبو زيد رضوان: مرجع سابق، ص ١٥١ & حمد الله محمد حمد الله، مرجع سابق، ص ٢٢١ & نقض مدني مصري رقم ٢٤٠ لسنة ٥٦ق، جلسة ١٩٨٩/١/٥، س ٤٠، ع ١، ص ٧١ & نقض مدني مصري رقم ٤٩٢ لسنة ٥٦ق، جلسة ١٩٨٩/١/٥، س ٤٠، ع ١، ص ٧٧، راجع الأحكام على موقع محكمة النقض المصرية:

www.cc.gov.eg/courts & Cass. Civ, 11 Septembre 2014, N13-21459 & Cass. Civ, 15 Janvier 2014, N12-12159 & Cass. Civ, 12 Avril 2012, N10-20831 et N10-21094 & Cass. Civ, 1 Décembre 2005, N04-15287 & Cass. Civ, 8 Juin 1994, N92-18110 & Cass. Civ, 7 Février 1990, N88-19882 & Cass. Civ, 18 Juin 1975, N74-10696 & Cass. Civ, 5 Avril 1973, N71-14090 & Cass. Civ, 28 Mars 1973, N72-11833, les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr & Gabriel Seignalet, op. cit.

وعليه ننتهي بأن عقد إيجار الطائرة من عقود إيجار الأشياء والتي تتطلب الحراسة ويتحمل المسؤولية عن أضرارها كل من يتولى حراستها سواء كان ذلك مالكاها أو مستأجراها.

الفرع الثاني أهمية عقد إيجار الطائرات

[١٨] تتم عمليات النقل الجوي من خلال الطائرات، سواء كانت الطائرات مملوكة للناقل الجوي أو مستأجرة، وجاء أن الرحلات الجوية عن طريق الطائرات المستأجرة بلغت ٣٦.٥% من إجمالي الرحلات الجوية حول العالم عام ٢٠١١^(١).

وعليه فإن أهمية عقد إيجار الطائرة ترجع إلى المشاركة في حركة النقل الجوي، والعمل على سهولة حركة نقل الأشخاص والبضائع، ويضاف إلى ذلك تحقيق مزايا لكلاً من المؤجر والمستأجر على حد سواء، وفيما يلي نبين ذلك.

١- بالنسبة للمؤجر: المؤجر هو مالك الطائرة، وتعد الطائرة مال ذو قيمة مالية كبيرة *grand valeur financière*^(٢)، وهي تتكون من آلات ميكانيكية تحتاج دائماً إلى الصيانة والإصلاح والتشغيل باعتباره رأس مال مستثمر ينتظر منها المالك تحقيق إيرادات لتغطية مصاريف الصيانة والإصلاح، وهو ما يتطلب تشغيل الطائرة، أما في حالة عدم التشغيل فذلك يمثل عبء مالي على المالك، لذا يبحث المالك دائماً عن تشغيل للطائرات التي يملكها، فإذا كانت خطوط التشغيل عنده قليلة بالنسبة لحجم الطائرات، فيصبح لديه طائرات بدون تشغيل فترات زمنية، وهو ما يجعله يستثمر الطائرات من خلال عقود الإيجار للتخلص من أعباء مصاريف الصيانة وفي نفس الوقت الحصول على عائد مالي من استثمار ماله بما يحقق له إيرادات إضافية.

[١٩] ٢- بالنسبة للمستأجر: مستأجر الطائرة قد يكون شخص طبيعي أو شخص معنوي، فيكون شخص طبيعي يرغب في الانتقال بطائرة خاصة، فيعد

(١) Philippe Rodier, op. cit., p. 23.

(٢) د. الكوني علي: مرجع سابق، ص ١١٧٦ & Florent Vigny, Timothée Bertrand, op. cit., p. 2 & Philippe Rodier, op. cit., p. 59.

المستأجر هنا بمثابة راكب يخضع لأحكام عقد النقل الجوي مع المؤجر، ولاشك ذلك يحقق منفعة للبعض فمن يرغب في إنهاء بعض الأعمال على وجه السرعة أو الوصول لأماكن لا تستقبل طائرات كبيرة الحجم فيمكن الاستعانة هنا بالطائرات صغيرة الحجم.

وقد يكون المستأجر شخص معنوي مثل شركات الطيران التي تواجه حجوزات كبيرة خاصة في أوقات معينة أو مواسم خلال العام مثل الأعياد والمناسبات الدينية كالحج والعمرة، وفي نفس الوقت لا يغطي أسطولها الجوي لكافة هذه الحجوزات فتستعين بالطائرات المستأجرة لتتمكن من تنفيذ عقود النقل مع الركاب في الآجل القصير^(١).

أما عن تنفيذ عقود النقل في الآجل الطويل فيمكن لشركات الطيران تغطيته بشراء طائرات أخرى، إلا أن ذلك يتوقف على مدى قدرتها على الشراء فإذا كانت هناك عدم قدرة مالية على الشراء، كان البديل أمامها اللجوء لتأجير الطائرات.

وقد تعاني شركات الطيران من عجز في أسطولها الجوي نتيجة دخول بعض طائراتها للصيانة الثقيلة التي تستغرق بعض الوقت حتى تعود للعمل مرة أخرى، فيمكن لها اللجوء لتأجير الطائرات حتى تعود باقي طائراتها من الصيانة، ويمكن لشركات الطيران الاختيار بين الأنواع المختلفة من الإيجار حسب ظروفها الاقتصادية والمالية، ما بين الإيجار التمويلي والإيجار متوسط الآجل، والإيجار قصير الآجل^(٢).

الفرع الثالث

تكوين عقد إيجار الطائرات

[٢٠] يتكون عقد إيجار الطائرة بتوافر الأركان العامة لسائر العقود، وهي الرضا لطرفي التعاقد والمحل والسبب، وفيما يلي نبين ذلك في النقاط التالية.

[٢١] ١- الرضا: le consentement

ويتحقق الرضا في العقد بتبادل طرفان التعبير عن إرادتين متطابقتين، والرضا في عقد إيجار الطائرة يتحقق بإيجاب وقبول صادرين من المؤجر والمستأجر،

(١) أ. وضحة فلاح المطيري: مرجع سابق، ص ٢٧ & د. حمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق، ص ٤٤ : ٤٥.

(٢) Philippe Rodier, op. cit., p. 93 et p. 148.

ولابد أن يتخذ التعبير عن إرادة الطرفين شكل معين بالكتابة، فعقد الإيجار للطائرة من العقود الشكلية كما سبق الذكر لاشتراط كتابة العقد وتسجيله في سجل خاص، ف جاء بالمادة ٤١ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ بعدم جواز إجراء أي تصرف قانوني بأية طائرة مسجلة إلا بعد موافقة السلطات، كما جاء بالمادة ٤٢ من القانون الأخير بعدم العمل بعقد الإيجار إلا بعد موافقة سلطات الطيران المدني، ولا يعتد بعقد إيجار الطائرة أو إيجار سعتها ما لم يكن خطياً^(١).

ونفس الأمر نصت عليه المادة ٥٣ من قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧ بعدم انعقاد عقد إيجار الطائرة إلا بالكتابة وبتسجيل العقد في السجل الوطني وبموافقة الهيئة، كما جاء بالمادة ٦٨ من نظام الطيران المدني السعودي لعام ١٤٢٦هـ أن عقد إيجار الطائرة عقد مكتوب ولا يعمل به إلا بعد موافقة الهيئة.

ويصدر التعبير عن الإرادة وفقاً لما سبق كتابته وتسجيله في سجل خاص سواء كان صادراً من شخص طبيعي أو شخص معنوي لطرفي التعاقد، ويشترط فيه توافر الأهلية للتعبير عن الإرادة، كما يجب لصحة الرضا أن يصدر التعبير خالياً من عيوب الإرادة والتي تتمثل في الغلط والتدليس والإكراه والاستغلال^(٢).

[٢٢] ٢- المحل: l' objet

المحل في العقد هو الشيء موضوع التعاقد، والانتفاع بالطائرة هو موضوع عقد إيجار الطائرة من أجل نقل الأشخاص والبضائع، وحتى يتم الانتفاع بالطائرة لابد من تسجيلها في سجل خاص بالجهة الإدارية التي تشرف على الطيران المدني، وهذا ما أشار إليه القانون العراقي بأن تعد سلطات الطيران سجلاً خاصاً تسجل فيه الطائرات ويشترط لتسجيل الطائرة ألا تكون مسجلة بدولة أخرى وأن تكون مملوكة أو مؤجرة بقصد الشراء أو مؤجرة لمدة لا تقل عن ستة أشهر لأشخاص يتمتعون بجنسية الدولة^(٣)، كما جاء بالقانون الأردني

(١) المادة ٥٤ من القانون العراقي للطيران المدني رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤.

(٢) د. محمد حسني عباس: العقد والإرادة المنفردة، مكتبة النهضة المصرية، سنة ١٩٥٩، ص ١٤٩.

(٣) راجع المادة ٣٣ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤.

يسجل في السجل الوطني الطائرات المملوكة لأشخاص يتمتعون بالجنسية الأردنية، ومستأجرة من هؤلاء بقصد الشراء أو مستأجرة لمدة لا تقل عن سنة^(١).

ووفقاً للقانون المصري لا يجوز لأية طائرة العمل إلا بعد الحصول على ترخيص يسمح للمستغل بالعمل في مصر وتصريح صادر من سلطة الطيران المدني يسمح للطائرة بالطيران في إقليم الدولة^(٢)، كما جاء بالمادة L6111-2 من كود النقل الفرنسي يؤسس سجل خاص تابع لوزارة الطيران المدني تقيّد فيه الطائرات وتكتسب الجنسية الفرنسية، ويأتي كل ذلك استجابة للمادة ٢٠ من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي (٧ ديسمبر ١٩٤٤) بالالتزام بتسجيل الطائرات^(٣).

[٢٣] ولا يتم تسجيل الطائرة في كل التشريعات المقارنة إلا بعد التأكد من صلاحية الطائرة للطيران بموجب شهادة صلاحية وتوافق سائر الشروط الأخرى في الطائرات وفقاً للمادة ١٠ من القانون المصري للطيران المدني رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، كما جاء بالمادة L6111-3 من كود النقل الفرنسي بعدم تسجيل الطائرة في فرنسا إلا بعد استيفاء شروط منها حصول المستغل للنقل الجوي على ترخيص استغلال من السلطة الإدارية الفرنسية، ونفس الأمر أشارت إليه المادة ١٠ من نظام الطيران المدني السعودي لعام ١٤٢٦هـ بضرورة توافر شروط في الطائرات منها شهادة صلاحية للطيران سارية المفعول وصادرة من الدولة المسجلة فيها.

وعليه يتضح أن محل عقد إيجار الطائرة هو الانتفاع بالطائرة ولا يتم الانتفاع إلا إذا توافرت فيها شروط للتأكد من صلاحيتها للطيران وذلك من خلال التسجيل في سجل خاص مع توافر شهادة صلاحيتها أو الحصول على الترخيص من الجهات الإدارية التي تتولى الإشراف على أعمال الطيران المدني.

(١) المادة ٣٧/ب من قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧.

(٢) المادة ٩ من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١.

(٣) Florent Vigny, Timothée Bertrand, op. cit., p. 2 & Michel Asencio, l' utilisation civile des drones-problèmes techniques, operationnels et juridiques, 28 Mars 2008, sur le site www.frstrategie.org/publications, p.4 & Philippe Rodier, op. cit., p. 85.

[٢٤] ٣- السبب: la cause

يقصد به الباعث الدافع *cause impulsivo* إلى التعاقد، ويشترط في السبب أن يكون مشروعاً، والسبب المشروع الذي لا يخالف القانون واللوائح، ولاشك أن استغلال الطائرة والانتفاع بها أمر تسمح به التشريعات المقارنة طالما تم استيفاء الشروط المطلوبة لتشغيل الطائرات من قيد عقد الإيجار في السجل الخاص والحصول على التصاريح والتراخيص اللازمة للسماح بالطيران وفقاً لما جاء بالمادتين ٩، ١٠ من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، والمادة ٤٠ من قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧، والمادة ٨٦ من نظام الطيران المدني السعودي لعام ١٤٢٦هـ، والمادة ٥٥ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤، والمادة 3-6111 من كود النقل الفرنسي.

الفرع الرابع

أنواع تأجير الطائرات

[٢٥] تتعدد الأشكال المختلفة لعمليات تأجير الطائرات، واختلفت التشريعات العربية المقارنة في المسميات لصور تأجير الطائرات، فجاء تعبير كراء الطائرة وهو إيجار طائرة دون طاقم الملاحة الجوية، وتعبير إيجار الطائرة والمتعلق بإيجار طائرة مع طاقمها وذلك في القانون التونسي^(١)، بينما استخدم المشرع العراقي تعبير إيجار الطائرة بهيئة قيادة أو بدونها لرحلة أو أكثر، وإيجار سعة الطائرة^(٢)، واستخدم المشرع الأردني تعبير طائرة مستأجرة بقصد الشراء أو مستأجرة لمدة لا تقل عن سنة^(٣)، بينما النظام السعودي استخدم تعبير الانتفاع بطائرة مع هيئة القيادة أو بدونها لرحلة أو أكثر أو لعمل جوي أو لمدة معينة^(٤).

في حين ذهب المشرع الفرنسي إلى استخدام تعبيرات للدلالة على عمليات تأجير الطائرات فاستخدم تعبير *affrètement* I' في المادة 2-6400 من كود النقل، وتعبير *location d' aéronef* في المادة 3-6400 من كود

(١) الفصل ١١٦ من قانون الطيران المدني التونسي رقم ٥٨ لسنة ١٩٩٩.

(٢) راجع المادتين ٤٢، ٤٩ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤.

(٣) المادة ٣٧ من قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧.

(٤) المادة ٦٨ من نظام الطيران المدني السعودي لعام ١٤٢٦هـ.

النقل، ثم جاء الفقه الفرنسي وأضاف نوع آخر le crédit - bail^(١)، والمختلف في ترجمته ما بين الائتمان الإيجاري والإيجار التمويلي^(٢). وإزاء الاختلاف في تعداد صور تأجير الطائرات نرى تقسيم أنواع التأجير إلى ثلاثة أنواع تجمع ما سبق وأساس التقسيم هو اختلاف مدة الانتفاع ومدى تجهيزها بأطقم الملاحه، وعليه يتم تقسيم إيجار الطائرات إلى إيجار طائرة مجهزة، وإيجار طائرة عارية، وإيجار طويل الأجل والمسمى بالإيجار التمويلي، وهو ما نوضحه تفصيلاً في النقاط التالية.

[٢٦] أولاً: إيجار طائرة مجهزة:

عقود إيجار الطائرة في هذا النوع يتم لمدة زمنية قصيرة لا تتجاوز ستة أشهر على الأكثر، فيتم الانتفاع بالطائرة لرحلة واحدة أو لعدة رحلات voyages خلال أيام أو أسابيع، وتسمى برحلات شارتر charter، وهذه الصورة من الإيجار تسمى في القانون الفرنسي بعقد affrètement^(٣)، وهذا العقد ورد النص عليه في المادة 2-6400 L من كود النقل الفرنسي^(٤)، والتي جاء بها أن الاوفريتمو عملية تتم بواسطة المؤجر frèteur الذي يضع للمستأجر affrèteur طائرة مع طاقم équipage عدا اتفاق مخالف ويخضع الطاقم لإدارة المؤجر frèteur.

[٢٧] ويتميز هذا العقد بعدة خصائص أخرى بخلاف مدة الاستغلال القصيرة، وهذه الخصائص هي^(٥):

(١) Philippe Rodier, op. cit., p. 93 & Florent Vigny, Timothée Bertrand, op. cit., p. 9.

(٢) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل: الإيجار المنتهي بالتملك في القانون الوضعي والفقه الإسلامي، المؤتمر ١٤ لكلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة، خلال أيام ١٥ : ١٧ مايو ٢٠٠٥، المجلد الثالث، ص ١١١٨ & أ. عيسى بخيت: طبيعة عقد الإيجار التمويلي وحدوده القانونية "دراسة مقارنة"، رسالة ماجستير بكلية الحقوق، جامعة بومرداس بالجزائر، سنة ٢٠١٠/٢٠١١، على الموقع: dlibrary.univ-boumerdes.dz، ص ٢٠.

(٣) Philippe Rodier, op. cit., p. 144.

(٤) حلت المادة 2-6400 L من كود النقل الفرنسي محل المادة 1-323 L من كود الطيران المدني، وغيرها من المواد وفقاً للأمر ordonnance رقم ٢٠١٠/١٣٠٧ في ٢٨ أكتوبر ٢٠١٠، راجع المواد الجديدة بكود النقل وما يقابلها من مواد بكود الطيران المدني، على الموقع:

(٥) Philippe Rodier, op. cit., pp. 146:154.

- ١- استئجار الطائرة يتم بطاقتي الملاحة الجوية من الطيارين وغيرهم، لذا يسمى العقد بالإيجار الشامل wet lease.
 - ٢- يتم الاستئجار لطائرة واحدة صغيرة الحجم عادة.
 - ٣- يمكن أن يكون المستأجر من الأشخاص الطبيعية، فقد يكون العقد لنقل شخص محدد فردي أو عدة أشخاص، أو شخص معنوي ولكن ليس شركة طيران.
 - ٤- يعد العقد من عقود المقاولة contrats d'entreprise.
 - ٥- تكون المسؤولية القانونية عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على الأرض على المستغل exploitant وهو المؤجر، فإذا كان الضرر بسبب خطأ الطيار le pilote فتكون المسؤولية على المؤجر استناداً لمسئولية المتبوع عن أعمال تابعيه، وهذا الأمر تؤكد بالعديد من أحكام محكمة النقض الفرنسية^(١).
 - ٦- الالتزام بالنقل الجوي يقع على عاتق المستغل للطائرة وهو المؤجر، بينما يعد المستأجر بمثابة راكب le passager عليه الالتزام بدفع الأجرة وهو ثمن يشمل أجور طاقم الملاحة والضرائب المحلية، ويتحمل المؤجر fréteur عمليات الصيانة maintenance الدورية والمهمة^(٢).
- [٢٨] ثانياً: إيجار طائرة عارية:
- ويسمى بالإيجار البسيط simple location، ومدته تتراوح ما بين ستة أشهر إلى خمس سنوات، وهذه الصورة من الإيجار تسمى في القانون الفرنسي بعقد إيجار الطائرة contrat de location aéronef، وورد النص عليها في المادة L6400-3 من كود النقل والتي جاء بها أن إيجار الطائرة عملية يقوم المؤجر bailleur بوضع طائرة بدون طاقم sans équipages تحت تصرف المستأجر locataire^(٣).

(١) Cass. Com, 29 Septembre 2015, N14-11041 & Cass. Com, 2 Octobre 2012, N11-21362 & Cass. Com, 26 Mai 1999, N96-14505 & Cass. Com, 2 Octobre 2007, N06-14121, les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr

(٢) Philippe Rodier, op. cit., p. 146 et p. 155.

(٣) Florent Vigny, timothée Bertrand, op. cit., p. 20.

[٢٩] ويتميز هذا النوع من الإيجار بالخصائص التالية^(١):

١- يتم استئجار الطائرة بدون طاقم الملاحه الجوية من الطيارين وغيرهم، لذا يسمى العقد بالإيجار الجاف dry lease أو إيجار الطائرة عارية coque nue.

٢- يتم الاستئجار لعدة طائرات تكون كبيرة الحجم عادة.

٣- المستأجر عادة ما يكون من الأشخاص المعنوية وهي شركات الطيران التي تلتزم بنقل الكثير من الأشخاص على خطوطها.

٤- يعد عقد إيجار الطائرة بمثابة عقد تقديم خدمات fourniture de services.

٥- تقع المسؤولية القانونية عن الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على الأرض على عاتق كلاً من المالك المؤجر والمستغل المستأجر، وتكون مسؤوليتهم تضامنية solidarité تجاه الغير، إلا إذا تم تسجيل الإيجار في السجل الخاص فيصبح المالك غير مسئول أمام الغير ويتحمل المستأجر وحده المسؤولية تجاه الغير وفقاً لما جاء بالمادة 4-6131L من كود النقل الفرنسي والتي حلت محل المادة 4-141 من كود الطيران المدني، وهذا الأمر مستقر عليه في الفقه والقضاء الفرنسي^(٢).

٦- الالتزام بالنقل الجوي يقع على عاتق المستأجر الذي عادة ما يكون شركة طيران لها خطوط جوية.

[٣٠] ثالثاً: الإيجار التمويلي:

يتمتع عقد الإيجار التمويلي بأهمية اقتصادية كبيرة حيث يعد أحد وسائل تمويل financement المشروعات، فيمكن للمستثمرين الحصول على أصول رأسمالية دون استقطاع جزء من أموالهم، ويستخدم التأجير التمويلي في القطاعات المختلفة للاستثمارات ومنها عمليات النقل المختلفة بما فيها النقل

(١) أ. وضحة فلاح المطيري: مرجع سابق، ص ٢٧.

(٢) Michel Asencio, op. cit., p. 9 & Florent Vigny, Timothée Bertrand, op. cit., p. 18 & Cass. Civ, 12 Mai 2004, N01-14259 et N01-14931 & Cass. Civ, 9 Octobre 1979, N78-12503, les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr

البحري والنقل الجوي، خاصة في ظل ارتفاع تكلفة الأصول الرأسمالية مثل الطائرات والسفن والقطارات التي تحتاج إلى تمويل كبير^(١). والإيجار التمويلي تسمية عربية للمصطلحات leasing و le credit - bail، والترجمة الحرفية الائتمان الإيجاري^(٢)، وقد جرى العمل على استخدام تعبير الإيجار التمويلي باعتباره من العقود المالية والتي يغلب عليها جانب التمويل للمشروعات المختلفة.

[٣١] والإيجار التمويلي يرد على المنقولات والعقارات وغالباً ما يرد على التجهيزات equipment والأدوات matériels، وهو اتفاق ذو طبيعة خاصة وليس من العقود المسماة، ولا يعد من عقود الإيجار ولا من عقود البيع^(٣)، فهو عملية قانونية مركبة تشمل التصرفات التالية^(٤):

١- عقد شراء بقصد التأجير بين المورد le fournisseur أو الصانع للأدوات والمهمات محل التعاقد وهي هنا الطائرات من خلال الشركات المنتجة لها مثل بونيج وإيرباص، وبين المؤجر الائتماني la credit bailleur وهو هنا المشتري في عقد البيع" والذي يتولى تمويل الصفقة بدفع ثمنها

(١) د. بسام احمد عثمان: النقل التاجيري التمويلي ودوره في تفعيل مشروعات بالسكك الحديدية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد ٢٧، العدد ٣، سنة ٢٠١١، ص ٦١٠ : ٦١٥، متاح على الموقع: www.damascusuniversity.edu.sy & Jean - François Gervais, les clés du leasing, éditions d' organisation, 2004, p. 11, sur le site, www.eyrolles.com/chapitres & Philippe Rodier, op. cit., p. 75 & Florent Vigny, timothée Bertrand, op. cit., p. 10.

(٢) أ. عيسى بخيت: مرجع سابق، ص ٢٠ & أ. صفاء عمر بلعاوي: النواحي القانونية في عقد التأجير التمويلي وتنظيمه الضريبي، رسالة ماجستير بكلية الدراسات العليا بجامعة النجاح الوطنية بنابلس، سنة ٢٠٠٥، ص ١٤، على الموقع: http://scholar.najah.edu (٣) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل: مرجع سابق، ص ١١٢٦ & أ. صفاء عمر بلعاوي: المرجع السابق، ص ١٠١ & أ. عيسى بخيت: المرجع السابق، ص ٣١ & د. حمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق، ص ١٥٠ &

Philippe Rodier, op. cit., p. 95 & Louis Payette, la location á long terme de matériels d' equipment et de véhicules routiers, Revue du barreau, tome 62, printemp, 2002, p. 19, sur le site, www.barreau.qc.ca

(٤) د. محمد حسين منصور: العقود الدولية، دار الجامعة الجديدة، سنة ٢٠٠٦، ص ٣٠٠.

وغالباً ما يكون بنك أو مؤسسة مالية ويسمى بالمؤجر الممول للاستثمار
loueur finançant l'investissement^(١).

[٢] عقد إيجار بين المؤجر الائتماني أو الممول للاستثمار والذي يعد المالك القانوني propriétaire légal للطائرة وله عليها حقوق الملكية بموجب عقد شرائها من المورد أو الصانع، وبين المستأجر locataire والذي يستغل الطائرة في رحلاته الجوية وهو شركة الطيران la compagnie aérienne، وفيه يتم الاتفاق على استغلال الطائرة لمدة طويلة longue durée تمتد إلى ٢٥ سنة مقابل دفع الأجرة le paiement de loyers^(٢)، وغالباً ما تكون الأجرة مرتفعة نسبياً كلما زادت مدة عقد الإيجار لتغطية تكاليف شراء الطائرة وحصول المؤجر الائتماني على عائد مناسب لاستثماراته^(٣)، وفي المقابل يتحمل المستأجر كل الأخطار التي تتعرض لها الطائرة، فيلتزم بالمحافظة على الطائرة وضمن حسن أداء وظيفتها، ويتحمل المسؤولية عن الخسائر أو perte أو الهلاك détérioration، كما يلتزم بالصيانة maintenance^(٤).

[٣٢] ٣- عقد وكالة يقوم المؤجر فيه بتفويض المستأجر في شراء الأشياء محل التأجير "الطائرة" وفقاً للمواصفات الفنية المطلوبة باعتباره فني متخصص، ويقوم بالنيابة عن المؤجر بالتعاقد على الطائرة مع البائع أو الصانع وذلك لحساب المؤجر الذي يقوم بتمويل عقد الشراء، كما يقوم المستأجر باستلام livraison الطائرة بصفته وكلياً mandataire عن المؤجر^(٥).

(١) Philippe Rodier, op. cit., p.95 & Jean – François Gervais, op. cit., p. 5

(٢) Philippe Rodier, op. cit., p. 97 et p. 101 & Jean – François Gervais, op. cit., p. 5.

(٣) د. محمد حسين منصور: مرجع سابق، ص ٣٠١.

(٤) د. محمد حسين منصور: مرجع سابق، ص ٣٠٢ &

Philippe Rodier, op. cit., p. 101 & Jean - François Gervais, op. cit., p.5.

(٥) د. محمد حسين منصور: مرجع سابق، ص ٣٠١ & د. حمد الله محمد حمد الله: مرجع

سابق، ص ١٥٣ & Philippe Rodier, op. cit., p. 96

٤- وعد منفرد بالبيع أو إعادة الإيجار في نهاية مدة الإيجار يملكه المؤجر للمستأجر إذا أعلن الأخير رغبته في تملك الطائرة أو بإعادة استئجارها، حيث يتمتع المستأجر بالخيارات الثلاثة إما شرائها أو إعادة استئجارها أو ردها^(١). [٣٣] وعليه يتضح أن الإيجار التمويلي عملية قانونية مركبة تتميز بالخصائص التالية:

أ- عقد يحتوي على عقدين مرتبطين ببعضهما هما عقد إيجار بين المؤجر والمستأجر، وعقد بيع للمستأجر إذا أبدى رغبته في تملك الطائرة بنهاية عقد الإيجار، لذا اعتبره البعض بمثابة عقد إيجار مع خيار الشراء 'option d' achat'^(٢)، واعتبره البعض الآخر عقد إيجار مع وعد بالإرادة المنفردة promesse unilatérale بالبيع^(٣).

ب- عقد ذو أطراف ثلاثة: المورد وهو الصانع للطائرة والمؤجر الائتماني الذي يتولى تمويل الإيجار التمويلي، والمستأجر وهو شركة الطيران التي ترغب في استغلال الطائرة.

ج- أنه عقد إيجار طويل المدة ينتهي بخيارات ثلاثة للمستأجر: إما شراء الطائرة أو إعادة استئجارها أو ردها للمستأجر.

د- أن الإيجار التمويلي عملية مالية وغالباً ما يكون المؤجر أحد البنوك أو المؤسسات المالية الذي يتولى تمويل شراء الطائرات أو الأجهزة أو المعدات اللازمة للاستغلال التجاري والمهني^(٤).

هـ- يعد الإيجار التمويلي عملية دولية لوجود اختلاف في جنسية الأطراف الثلاثة، على الأقل بالنسبة للمورد أو الصانع "الشركة المصنعة للطائرة مثل Airbus, Boeing, Avionneur، وبالتالي يخضع الاتفاق لما قرره المعهد

(١) د. محمد حسين منصور: مرجع سابق، ص ٣٠٢ & أ. عيسى بخيت: مرجع سابق، ص ٣٩ : ٤٠ & د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل: مرجع سابق، ص ١١١٨ & أ. صفاء عمر

بلعوي: مرجع سابق، ص ١٠٥ & p. 97 Philippe Rodier, op. cit.,

(٢) Louis Payette, op. cit., pp. 31:32 & Jean - François Gervais, op. cit., p.7.

(٣) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل: مرجع سابق، ص ١١٢٢ & Florent Vigny, Timothée Bertrand, op. cit., p.9 & Philippe Rodier, op. cit., p. 99 & Gilles J. Guglielmi, le financent privé du développement local, p. 41, sur le site, www.u-picardie.fr

(٤) د. محمد حسين منصور: مرجع سابق، ص ٣٠١.

الدولي للقانون الخاص" يونيدروا Unidroit^(١) والمسمى باتفاق اوتاوا Ottawa في ٢٨ مايو ١٩٨٨ بشأن عقد الإيجار التمويلي الدولي^(٢).

المبحث الثاني

آثار عقود إيجار الطائرات

[٣٤] لما كان الغرض من عقود إيجار الطائرات هو الانتفاع بها واستغلالها في عمليات النقل الجوي، وإزاء تعدد أنواع تأجير الطائرات، واختلاف المراكز القانونية لطرفي العقد حيث يقوم المؤجر في الإيجار قصير الأجل (لطائرة مجهزة) بعملية النقل الجوي، بينما يقوم المستأجر في العقود المتوسطة الأجل (لطائرة عارية) وطويلة الأجل (الإيجار التمويلي) بعملية النقل الجوي، لذا تختلف آثار عقد الإيجار بحسب نوع الإيجار، وهذا ما سوف نوضحه في الفروع الثلاثة التالية، حيث نوضح آثار عقد إيجار قصير الأجل في الفرع الأول، ثم في الفرع الثاني نبين آثار عقد إيجار متوسط الأجل، وفي الفرع الثالث والأخير نبين آثار عقد الإيجار التمويلي.

الفرع الأول

آثار إيجار الطائرة مجهزة

[٣٥] يتم إيجار الطائرة مجهزة لمدة قصيرة الأجل، وتتم لرحلة واحدة أو أكثر أو لأيام أو لأسابيع، ولا تزيد مدته على ستة أشهر، وهو العقد المسمى في القانون الفرنسي بعقد الأفريريمنت *l'affrètement*^(٣). ويتم الأفريريمنت شاملاً طاقم الضيافة الجوية، لذا يسمى بالإيجار الشامل *wet lease*، ويخضع طاقم الضيافة لرقابة وإدارة المؤجر، ويتم الإيجار بين شركة طيران التي تتولى نقل عميل خاص فردي أو مجموعة أفراد، ويكون المستأجر شخص طبيعي أو شخص معنوي، ولكن ليس شركة طيران ويعد المستأجر بمثابة راكب *le passager* لذا يعد عقد الأفريريمنت بمثابة عقد نقل

(١) اختصاراً لـ *Unification de droit privé*

(٢) Philippe Rodier, op. cit., p. 105.

(٣) Philippe Rodier, op. cit., p. 144.

جوي خاص^(١)، ويرتب هذا العقد التزامات على كل من المؤجر والمستأجر نوضحها في النقاط التالية.

[٣٦] أولاً: التزامات المؤجر:

١ - الالتزام بالنقل:

يعد المؤجر fréteur في عقد الأفرتمو بمثابة ناقل جوي transporteur aérien تجاه المستأجر الذي قد يكون شخص معنوي مثل وكالات السياحة التي تتفق على نقل مجموعة أشخاص لرحلة خاصة، ويترتب على ذلك الالتزام بالتزامات الناقل الجوي بالحفاظ على سلامة المسافرين والمحافظة على أمتعتهم، وبالتالي يتحمل المسؤولية عن حدوث الأضرار بهم أثناء فترة الطيران وفقاً لما استقر عليه الفقه والقضاء الفرنسي^(٢).

٢ - الالتزام بإدارة طاقم الملاحة:

في هذا العقد يقوم المؤجر بتعيين طاقم الملاحة الجوية من طيارين وغيرهم من طاقم الضيافة الجوية، وإلى هذا أشارت المادة L6400-2 من كود النقل الفرنسي بأن الطاقم équipage تحت إدارة المؤجر، ويملك المؤجر سلطة التوجيه والرقابة على الطاقم، ويسأل عن أخطائهم مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه طبقاً لما جاء بالفقه والقضاء الفرنسي^(٣).

٣ - الالتزام بالصيانة والتأمين على الطائرة:

(١) Florent Vigny, Timothée Bertrand, op. cit., p. 10 & Philippe Rodier, op. cit., p. 146 & David Sprecher, vols affrétés et responsabilité: quel cadre juridique pour les agences de voyages?., le 27 Juillet 2014, sur le site, www.tourmag.com/vol

(٢) Xavier Delpech, contrat d'affrètement aérien: responsabilité du fréteur, Dalloz actualité, le 15 Octobre 2012, sur le site, www.dalloz-actualite.fr & David Sprecher, op. cit., & Cass. Civ, 13 Mars 2013, N09-72962 & Cass. Com, 2 Octobre 2012, N11-21362.

(٣) Philippe Rodier, op.c it., p. 142 & Xvier Delpech, op. cit., & Cass. Com, 2 Octobre 2007, N06-14121 Cass. Civ, 4 Février 2016, N14-29839 & Cass. Civ, 11 Septembre 2014, N13-21459 & Cass. Civ, 6 Juin 1990, N88-18991, les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr

يسمى عقد الافريتمو بالإيجار الشامل wet lease، حيث يتحمل المؤجر مسؤولية القيام بأعمال الصيانة maintenance الدورية باعتباره مالك الطائرة ويهمه المحافظة عليها لأداء دورها في عمليات النقل الجوي، كما يتحمل المؤجر مسؤولية التأمين I' assurance على الطائرة لدى شركات التأمين، وجاء أن الإيجار الشامل في اللغة الإنجليزية يسمى اختصاراً ACMI^(١) وهو يشمل الصيانة والتأمين^(٢).

[٣٧] ثانياً: التزامات المستأجر affréteur:

١- دفع الأجرة:

يقوم المستأجر بدفع الأجرة le paiement de loyers للمؤجر، وهو ثمن الانتفاع بالطائرة شاملاً كل شيء من جسم الطائرة وطاقمها وكافة المصروفات التي تنفق من أجل صلاحية الطائرة للطيران من التأمين عليها وأعمال الصيانة وكافة الرسوم الإدارية اللازم أدائها للحصول على الشهادات والتراخيص اللازمة للانتفاع بالطائرة^(٣).

٢- مراعاة التزامات المسافرين:

يعد المستأجر بمثابة راكب وعليه الالتزام بواجبات المسافرين les passagers أثناء النقل الجوي^(٤)، فيجب عليه عدم التدخل في أعمال أعضاء طاقم الملاحة الجوية أو العبث بأي جزء من أجزاء الطائرة أو معداتها أو تعريض سلامة الطائرة أو طاقمها أو ركابها للخطر^(٥)، ولا يجوز لأي شخص على متن الطائرة أن يحمل دون تصريح سلاحاً أو مواد قابلة للاشتعال أو أية مواد أخرى يمكن استعمالها في أي عمل من أعمال التخريب أو العنف أو

(١) اختصاراً لـ: Aircraft Crew Maintenance Insurance

(٢) David Sprecher, op. cit., & Philippe Rodier, op. cit., p. 155 & Florent Vigny, Timothée Bertrand, op. cit., p. 10 & حمد الله محمد حمد .د. حمد الله محمد حمد .د. مرجع سابق، ص ٦١ : ٦٢.

(٣) Philippe Rodier, op. cit., p. 155 &

.د. حمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق، ص ٦٣.

(٤) Philippe Rodier, op. cit., p. 146.

(٥) المادة ١٥ من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، والمادة ١٥ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤، والمادة ٤٦ من قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧.

التهديد أثناء الرحلة^(١)، كما لا يجوز لأي شخص دخول غرفة قيادة الطائرة إلا إذا كان ذو صفة ممن ورد ذكرهم في القانون^(٢).

الفرع الثاني

آثار إيجار الطائرة عارية

[٣٨] يسمى عقد إيجار الطائرة عارية في القانون الفرنسي بعقد الإيجار البسيط simple location أو إيجار الطائرة location d' aéronef أو الإيجار الجاف dry lease لأن التعاقد يتم على جسم الطائرة فقط لذا يسمى بإيجار الطائرة عارية coque nue، وعادة ما تكون مدة التعاقد لمدة متوسطة الأجل أكثر من ستة أشهر وحتى خمس سنوات، وفيه يتم التعاقد دون طاقم ملاحه جوية طبقاً لما جاء بالمادة L6400-3 من كود النقل الفرنسي^(٣).
ويقترب عقد إيجار الطائرة متوسط الأجل من الأحكام العامة للإيجار عموماً في الالتزامات التي يترتبها، كما يختلف عن أحكام عقد الاقريتمو وعقد الإيجار التمويلي، ويرتب الإيجار متوسط الأجل التزامات على المؤجر والمستأجر نوضحها تباعاً.

[٣٩] أولاً: التزامات المؤجر لطائرة عارية:

١ - الالتزام بتسليم الطائرة:

يجب على المؤجر bailleur القيام بتسليم الطائرة أو الطائرات محل عقد الإيجار حتى يتمكن المستأجر من الانتفاع بها، وإلى هذا أشارت المادة L6400-3 من كود النقل الفرنسي بأن إيجار الطائرة location d' aéronef عملية يقوم فيها المؤجر بوضع طائرة تحت تصرف شخص آخر بدون طاقم، والوضع تحت تصرف هو عملية التسليم.
والتسليم للعين المؤجرة في الأحكام العامة للإيجار يتم بوضع العين المؤجرة تحت تصرف المستأجر بحيث يتمكن من حيازتها والانتفاع بها دون عائق،

(١) المادة ٢٨ من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، والمادة ٢٩ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤، والمادة ٤٩ من قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧.

(٢) المادة ٩٤ من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١.

(٣) Philippe Rodier, op. cit., p. 147:148 & Florent Vigny, Timothée Bertrand, op. cit., p. 20.

ولن يتم الانتفاع بالعين إلا إذا كانت في حالة صالحة للانتفاع بها لأداء الغرض المقصود من إيجارها^(١).

لذا يرتبط بتسليم الطائرة أن تكون بحالة صالحة للطيران حتى يتم الانتفاع بها، وهذا الأمر أشارت إليه المادة ٤٣ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ بأن يجب على مؤجر الطائرة تسليمها بحالة جيدة وصالحة للملاحة، ويتم إثبات صلاحية الطائرة للطيران بموجب شهادة سارية المفعول صادرة من الدولة المسجلة بها، وقد اشترطت التشريعات العربية المقارنة عدة شروط في الطائرات التي تعمل من بينها وجود شهادة صلاحية سارية المفعول وصادرة عن الدولة المسجلة بها أو معتمدة منها^(٢).

[٤٠] ٢- الالتزام بصيانة الطائرة:

وفقاً للأحكام العامة في عقد الإيجار يلتزم المؤجر بصيانة العين المؤجرة وإجراء الترميمات الضرورية للانتفاع بالعين^(٣)، ولم يرد نص في القانون الفرنسي على تحديد من يتحمل عمليات الصيانة للطائرات، غير أن الفقه الفرنسي استقر على أن المؤجر يتحمل عمليات الصيانة *maintenance* باعتباره المالك والأكثر حرصاً على أعمال الصيانة للمحافظة على رأس ماله، كما جاء أن الإيجار الجاف *dry lease* قد يكون على طائرة بالصيانة أو بدون صيانة^(٤).

وهذا الالتزام ورد النص عليه في بعض التشريعات العربية، ف جاء بقانون الطيران المدني الأردني بالالتزام بالمؤجر بإجراء الكشوف الفنية وإجراء الصيانة على الطائرة المؤجرة خلال الإيجار^(٥)، كما جاء بقانون الطيران

(١) د. عبدالرزاق السنهوري: مرجع سابق، ص ٢٢٤ : ٢٢٨.

(٢) المادة ١٠ من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، والمادة ١٠ من نظام الطيران المدني السعودي لعام ١٤٢٦هـ، والمادة ٢٧ من قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧، والمادة ١٠ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤.

(٣) د. عبدالرزاق السنهوري: مرجع سابق، ص ٢٥٧.

(٤) David Sprecher, op. cit., & Pilippe Rodier, op. cit., p. 155.

(٥) المادة ٥٣/ب من قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧.

المدني العراقي أن على المؤجر القيام بصيانة الطائرة وإجراء الكشوف الفنية اللازمة ما لم يتفق على خلاف ذلك^(١).

[٤١] ٣ - الالتزام بضمان عيوب الطائرة:

وفقاً للأحكام العامة لعقد الإيجار يلتزم المؤجر بضمان العيوب الخفية، ويشترط في العيب أن يكون مؤثراً ويحول دون الانتفاع بالعين المؤجرة أو تنقص من الانتفاع نقصاً كبيراً، وأن يكون خفياً غير ظاهر للمستأجر، ولا يستطيع تبيّنه، وأن يكون غير معلوم للمستأجر، ولا يشترط في العيب أن يكون قديماً فالمؤجر يضمن العيب الذي يظهر بعد التسليم^(٢).

وورد هذا الالتزام في المادة ٤٤ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ بتحمل المؤجر المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن عيوب الطائرة الموجبة للتعويض إلا إذا أثبت أنه كان يجهل وجودها، ولم يكن بإمكانه معرفتها مع اهتمامه بذلك اهتمام المستثمر العادي.

٤ - الالتزام بتسجيل عقد إيجار الطائرة:

لم يرد هذا الالتزام صراحة في التشريعات المقارنة حيث لم يحدد الملتمزم بتسجيل عقد الإيجار، إلا أن النصوص قررت المسؤولية التضامنية *solidarité* بين المالك *le propriétaire* والمستغل *l'exploitant* للطائرة أمام الغير عن الأضرار المسببة لهم، كما جاء بالمادة 4-L6131 من كود النقل الفرنسي، والمادة ٤٨ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤، وأضافت النصوص السابقة بتحمل المستأجر وحده المسؤولية حال قيد عقد الإيجار في السجل الخاص، ولن يقوم المستأجر بذلك لأن مصلحته في عدم القيد للعقد وبالتالي يتحمل المالك معه المسؤولية عن أية أضرار قد تحدث للغير، وعليه فإن من مصلحة المؤجر القيام بقيد عقد الإيجار في السجل المخصص لذلك حتى لا يشارك في المسؤولية عن الأضرار التي تحدث للغير، وهذا الأمر أشار إليه الفقه والقضاء الفرنسي^(٣).

(١) المادة ٤٣ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤.

(٢) د. عبدالرزاق السنهوري: مرجع سابق، ص ٤٣٣ : ٤٤٢.

(٣) Philippe Rodier, op. cit., p. 149 & Florent Vigny, Timothée Bertrand, op. cit., p. 18 & Michel Asencio, op. cit., p. 9 & Cass. Civ, 12 Mai 2004, N01-14259 et N01-14931 & Cass. Civ, 9 Octobre 1979, N78-12503, le sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr

[٤٢] ثانياً: التزامات المستأجر لطائرة عارية:

يلتزم المستأجر locataire للطائرة في العقد متوسط الأجل بسائر الالتزامات الواردة في الأحكام العامة لعقد الإيجار من دفع الأجرة واستعمال العين المؤجرة بحسب ما أعدت له والمحافظة عليها وردها في نهاية عقد الإيجار^(١)، وهذا ما سوف نوضحه تفصيلاً في النقاط التالية.

١- دفع الأجرة: يتم الانتفاع بالطائرة واستغلالها في النقل الجوي مقابل أجرة يتم الاتفاق عليها، والأجرة في إيجار طائرة عارية يشمل الانتفاع بجسم الطائرة فقط، على أن يتولى المستأجر التعاقد مع أطقم الملاحة الجوية، ويتم دفع الأجرة شهرياً أو سنوياً أو بحسب الاتفاق.

٢- الاستغلال المناسب للطائرة: فيمتنع على المستأجر الإفراط في استعمال الطائرة حتى لا يؤدي إلى استهلاك الطائرة في مدى قصير، ويعرضها بشكل مستمر للتوقف أو الهلاك بسرعة، مما يؤثر على العمر الافتراضي للطائرة، ويتطلب استعمال الطائرة واستغلالها في النقل الجوي الحصول على التراخيص وإنهاء الإجراءات الإدارية المتطلبية لتشغيل الطائرة ودفع ما يتطلبه ذلك من رسوم ونفقات، ويحتفظ المؤجر بحق التفتيش الدوري على الطائرة للتأكد من تنفيذ المستأجر بحسن الاستعمال فإذا تبين أن المستأجر أخل بالتزامه كان له توجيه إنذار بضرورة التقيد بالأصول والقواعد الفنية لتشغيل الطائرات، أو طلب الفسخ مع التعويض إن كان له مقتضى^(٢)، وهذا الالتزام ورد النص عليه في المادة ٤٥ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ بوجوب قيام مستأجر الطائرة باستعمالها وفقاً لخصائص الفنية، كما جاء بالمادة ٥٦ من نظام الطيران المدني السعودي لعام ١٤٢٦هـ أن الحقوق التي ترد على الطائرات حق الاستعمال وفقاً لعقد إيجار متفق عليه.

[٤٣] ٣- الحفاظ على الطائرة: تعد الطائرة مال منقول وهي ملك للمؤجر بموجب تسجيلها في السجل الخاص وفقاً للمادة L6121-1 من كود النقل الفرنسي، وتنتقل حيازتها إلى المستأجر بموجب عقد الإيجار، وحيازة الطائرة

(١) د. عبدالرزاق السنهوري: مرجع سابق، ص ٤٦١ وما بعدها.

(٢) أ. حنان كمال الدين: عقد التأجير التمويلي وتطبيقاته المعاصرة، رسالة ماجستير، كلية الشريعة والقانون بالجامعة الإسلامية بغزة، سنة ٢٠١٥، ص ٨٨، على الموقع:

library-iugaza.edu.ps/thesis

تتطلب حراستها باعتبار أن الطائرة من الأشياء تحت الحراسة sous garde ويسأل حارسها وهو المستأجر هنا عن الأضرار التي تحدث للغير وفقاً للمادة ١٣٨٤ من الكود المدني الفرنسي^(١)، والمادة ١٧٨ من القانون المدني المصري والتي جاء بها أن كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة أو حراسة آلات ميكانيكية يكون مسؤولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر^(٢)، وهذا الأمر مستقر عليه في الفقه والقضاء الفرنسي بأن المستأجر عليه الالتزام بالمحافظة على الطائرة conservation de l' avion وطبقت عليه واجب الحفاظ على الشيء devoir de garde la chose وفقاً للمادة ١٣٨٤ من الكود المدني^(٣).

[٤٤] ٤- رد الطائرة: يجب على المستأجر للطائرة ردها إلى المؤجر بنهاية عقد الإيجار، وهذا الأمر ورد في المادة ٤٥ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤ بأن على المستأجر استعمالها وفقاً لخصائصها الفنية وإعادتها إلى المؤجر عند انتهاء الإيجار بحالة جيدة في الزمان والمكان المتفق عليهما.

ويتم الرد هنا بالحالة المتفق عليها حيث لا يمكن أن يتم الرد بالحالة التي كانت عليها الطائرة وقت إبرام العقد لأن الطائرات من الأشياء التي تستهلك بالاستعمال وهو ما يخالف القواعد العامة في الإيجار والتي توجب على المستأجر برد الشيء بالحالة التي تسلمها عليها، وإذا أخل المستأجر بالالتزام الرد يحق للمؤجر المطالبة بالتنفيذ العيني إذا كان ممكناً أو المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي ترتبت نتيجة إخلاله بالالتزام، كما يجوز للمؤجر تحريك الدعوى الجنائية تجاه المستأجر إذا امتنع عن ردها بتهمة جريمة تبديد الأموال المنقولة "خيانة الأمانة"^(٤).

(١) Art. 1384 du code civil, modifié par loi n2002-305 du 4 Mars 2002.

(٢) د. عبد المنعم فرج الصده: مرجع سابق، ص ٦٩٣ & د. إياد الجبار ملوكي: مرجع سابق، ص ١٣ : ١٤.

(٣) Cass. Civ, 15 Mars 1989, N87-17287 & Cass. Civ, 26 Février 1970, N69-10185 & Cass. Civ, 27 Février 2007, N03-16083 & Cass. Civ, 20 Juin 1973, N72-10788 & Philippe Rodier, op. cit., p. 101.

(٤) أ. حنان كمال الدين: مرجع سابق، ص ٩٢.

[٤٥] ٥- الالتزام بالتأمين على الطائرة: يجب على المستأجر التأمين على الطائرة حيث أن ذلك من متطلبات الترخيص للتشغيل^(١)، حيث جاء بالمادة ١٠ من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ أن من الشروط الواجب توافرها في الطائرات التي تعمل في إقليم الدولة، التأمين لصالح طاقها وركابها والبضائع التي تحملها وللغير على سطح الأرض، وهو ما اشترطه قانون الطيران المدني العراقي^(٢)، بينما جاء بالمادة العاشرة من نظام الطيران المدني السعودي لعام ١٤٢٦هـ أن من شروط تشغيل الطائرات أن يتم التأمين لصالح طاقمها وركابها والبضائع والأمتعة التي على متنها وللغير على سطح الأرض ولتغطية الأضرار التي قد تنجم عن مخاطر الطيران ويجوز الاستعاضة عن التأمين بإيداع تأمين نقدي بتقديم كفالة مصرفية أو تقديم كفالة من السلطات العامة، وقد اعتبر الفقه والقضاء الفرنسي أن من مصاريف الحفاظ على الطائرة ما يتم دفعه للتأمين عليها ضد الأخطار الناشئة عنها، وهذه المصاريف يتحملها المستأجر لتغطية مسؤوليته المدنية عن حياة وأموال الأشخاص^(٣).

الفرع الثالث

آثار الإيجار التمويلي للطائرة

[٤٦] يعد عقد الإيجار التمويلي أحد صور تأجير الطائرات، وهو عقد ذو طبيعة خاصة يحمل بين جنباته عقدين متصلين ببعضهما هما عقد البيع أو الشراء بين المورد والمؤجر، وعقد الإيجار بين المؤجر والمستأجر، لذا يكيفه البعض على أنه عقد إيجار مع خيار الشراء، أو بقصد الشراء، والبعض الآخر يعده عقد إيجار مع وعد بالبيع، وهو عقد يحتوي ثلاثة أطراف: المورد والمؤجر والمستأجر، ويرتب العقد التزامات على كلاً منهم نوضحها في النقاط التالية:

[٤٧] أولاً: التزامات المورد le fournisseur أو الصانع avionneur:

(١) أ. حنان كمال الدين: مرجع سابق، ص ٩٢.

(٢) المادة ٦/١٠ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤.

(٣) Eric Roig, Assurance et location: obligations et garanties, Février 2016, sur le site, droit-finances.commentcamarche.net & Cass. Civ, 17 Février 1981, N79-14935, sur le site, www.legifrance.gouv.fr

المورد le fournisseur هو الشخص الذي يتولى توريد الطائرة محل الإيجار التمويلي للمؤجر، فالمورد بمثابة بائع الطائرة ويسمى بالصانع لأنه غالباً ما يكون الشركة المصنعة للطائرة مثل Boeing, Airbus، ويلتزم المورد بموجب عقد البيع أو الشراء بتسليم الطائرة للمؤجر مقابل الثمن المتفق عليه، وبموجب هذا العقد يمتلك المؤجر الطائرة ويكون له حق الملكية عليها طوال فترة الإيجار^(١).

ويتم تسليم الطائرة فعلياً للمستأجر بصفته وكياً عن المؤجر باعتبار أن المستأجر من الأشخاص الفنية التي لها دراية في الجوانب الفنية للطائرة، وهو الذي يتولى فحص الطائرة والتأكد من خلوها من العيوب وصلاحياتها للطيران، وهو الذي يتولى استلام الطائرة والتوقيع على محضر الاستلام بصفته وكياً عن المؤجر، وعليه التأكد من مطابقة الطائرة للمواصفات الفنية، وتقوم مسؤولية المستأجر عن الإهمال في الاستلام والفحص لإخلاله بقواعد الوكالة^(٢).

[٤٨] ثانياً: التزامات المؤجر الائتماني:

يعد المؤجر مالك الطائرة والذي يتولى عملية تمويل التأجير التمويلي لذا يطلق عليه المؤجر الممول للاستثمار loueur finançant l' investissement، أو المؤجر التمويلي le crédit bailleur، وغالباً ما يكون بنك أو مؤسسة مالية^(٣)، ويلتزم المؤجر بالالتزامات التالية:

١ - الالتزام بدفع ثمن الطائرة:

إن دور المؤجر في التأجير التمويلي هو القيام بتمويل ودفع ثمن الطائرة نظراً لارتفاع قيمة الطائرات وهو ما يمثل عائق أمام شركات الطيران في دفع قيمتها ومن أجل ذلك تلجأ إلى المؤجر الائتماني والذي يتولى دفع ثمن شراء

(١) أ. صفاء عمر بلعاوي: مرجع سابق، ص ٩ &

Gilles J. Guglielmi, op. cit., & Jean - François Gervais, op. cit., pp. 4:6 & Philippe Rodier, op. cit., p. 95.

(٢) أ. صفاء عمر بلعاوي: مرجع سابق، ص ١٠٨ & د. محمد حسين منصور: مرجع سابق، ص ٣٠١ & د. حمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق، ص ١٦٥.

Jean - François Gervais, op. cit., p. 6 & Philippe Rodier, op. cit., p. 101.

(٣) Jean François Gervais, op. cit., p. 5 & Philippe Rodier, op. cit., p.95.

الطائرة بنسبة ١٠٠% للمورد أو المقاول constructeur أو الصانع l' avionneur^(١).

[٤٩] ٢ - الالتزام بإشهار العقد:

يتميز عقد التأجير التمويلي عن عقد إيجار الأشياء بالالتزام المؤجر بالإعلان obligation de publicité عن عملية التأجير^(٢)، ويتم الإعلان بقيد العقد في السجل الخاص بالطائرات لدى الجهات الإدارية المختصة بالطيران المدني، ويقوم السجل الخاص بالطائرات بدورين، الأول أنه وسيلة للحصول على جنسية الطائرة، والثاني أداة إثبات تسجيل التصرفات على الطائرة والحقوق التي ترد عليها من ملكية وإيجار ورهن وحجز، ولا يعتد بهذه التصرفات تجاه الغير إلا بعد القيد^(٣).

وتسجيل التصرفات على الطائرة يعد وسيلة الإشهار والإعلان، وقد ورد بالتشريعات المقارنة ما يفيد بتسجيل التصرفات في سجل خاص بالطائرات، ف جاء بالمادة L121-1 من كود الطيران المدني الفرنسي بوجوب تسجيل كل طائرة، ويتم التسجيل وفقاً للمادة L121-2 من كود الطيران المدني الفرنسي في سجل خاص تحت إشراف وزارة الطيران المدني، وهو الذي تم تأكيده في كود النقل الفرنسي في المادتين L6111-2 ، L6111-1، ويترتب على القيد بالسجل حصول الطائرة على الجنسية الفرنسية.

ونفس الأمر ورد النص عليه في المادة ٣٧/ب من قانون الطيران المدني الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧ بأن يسجل في السجل الوطني للطائرات المملوكة لأشخاص يتمتعون بالجنسية الأردنية أو مستأجرة من هؤلاء بقصد الشراء أو مستأجرة لمدة لا تقل عن سنة، كما جاء بالمادة ٣٨ من القانون الأردني رقم ٤١ لسنة ٢٠٠٧ بأن يتضمن السجل الوطني بيانات جميع التصرفات التي ترد على الطائرة وتاريخ حدوثها، كما جاء بالمادة ٦٠ من نظام الطيران المدني السعودي لعام ١٤٢٦هـ بجواز إجراء أي تصرف

(١) Philippe Rodier, op. cit., p. 106 & Jean – François Gervais, op. cit., p. 6.

(٢) Philippe Rodier, op. cit., p. 102.

(٣) Philippe Rodier, op. cit., pp. 84:85 & Florent Vigny, Timothée Bertrand, op. cit., p. 3 et pp. 44:16 &

د. حمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق، ص ١٧٠.

قانوني على أية طائرة وطنية لأي شخص بالبيع أو الإيجار أو الرهن أو أي تصرف شرعي أو قانوني آخر، ولا يسري هذا التصرف في مواجهة الغير إلا بعد قيده في السجل.

وورد بالمادة ٣٣ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ٤٨ لسنة ١٩٧٤ بأن تعد سلطات الطيران سجلاً خاصاً تسجل فيه الطائرات ويشترط لتسجيل أية طائرة ألا تكون مسجلة بدولة أخرى، وأن تكون مملوكة أو مؤجرة بقصد الشراء أو مؤجرة لمدة لا تقل عن ستة أشهر لأشخاص يتمتعون بجنسية الدولة.

[٥٠] ٣- الالتزام بنقل الملكية:

يعد المؤجر الائتماني le crédit bailleur المالك القانوني propriétaire legal للطائرة، وله حقوق الملكية على المال المؤجر le bien loué، والمستأجر ينتفع بالطائرة بدون حق الملكية الذي يحتفظ به المؤجر، فيجوز لدائني المؤجر الحجز على الطائرة، كما يجوز للمؤجر رهنها ضمناً لحقوق الدائنين^(١).

وإذا كان المؤجر الائتماني يتمتع بحق الملكية على الطائرة، إلا أنه حق غير كامل، حيث لا يتمتع المالك بكافة السلطات التي يعطيها القانون على الشيء من سلطة الاستعمال وسلطة الاستغلال وسلطة التصرف، فيتمتع المؤجر الائتماني بسلطة الاستغلال فقط بتأجيرها إلى المستأجر، ويمتنع عليه استعمال الطائرة لوجودها في حيازة المستأجر، كما يمتنع عليه التصرف في الطائرة لارتباطه بعقد إيجار تمويلي مع المستأجر، وذلك خلال فترة التعاقد وبنهاية مدة الإيجار يتمتع المستأجر بخيارات ثلاثة، إما خيار الشراء 'option d' achat أو إعادة تأجير الطائرة لمدة جديدة أو ردها إلى المؤجر^(٢).

وفي حالة اختيار المستأجر لخيار شراء الطائرة يجب على المؤجر الائتماني نقل الملكية، إلا أن ذلك يتوقف على التزام المستأجر بسداد كافة الأقساط

(١) Philippe Rodier, op. cit., p. 101 & Jean – François Gervais, op. cit., pp. 4:5.

(٢) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل مرجع سابق، ص ١١٣٢ & د. محمد حسين منصور: مرجع سابق، ص ٣٠٠ & أ. صفاء عمر بلعوي: مرجع سابق، ص ١٠٥ & أ. عيسى بخيت: مرجع سابق، ص ٣٩ : ٤٠ & 97 Philippe Rodier, op. cit., p.

المتفق عليها في الإيجار، وسداد كامل الثمن وفقاً للقيمة المحددة في العقد وهو الثمن الباقي *prix residuel* بعد سداد كافة الأقساط^(١).
ويلاحظ أن التزامات المؤجر الائتماني وفقاً لعقد الإيجار التمويلي للطائرة مختلف بعض الشيء عن التزامات المؤجر في الإيجار التمويلي بصفة عامة، فلا يوجد التزام بالتسليم حيث يتولى المستأجر استلام الطائرة بناء على عقد وكالة مع المؤجر، كما لا يوجد التزام بتحمل تبعه هلاك المالك المؤجر كما جاء بالمادة ١٠ من القانون المصري للتأجير التمويلي رقم ٩٥ لسنة ١٩٩٥، ولا يوجد التزام بإصلاح وصيانة المال المؤجر وفق المادة ٩ من القانون المصري رقم ٩٥ لسنة ١٩٩٥، وسوف نرى أن تلك الالتزامات يتحملها المستأجر للطائرة في الإيجار التمويلي، وذلك على خلاف ما جاء بالالتزامات المؤجر وفقاً لما جاء بكتب الفقه التي تناولت عقد الإيجار التمويلي عموماً^(٢).

[٥١] ثالثاً: التزامات المستأجر في الإيجار التمويلي:

المستأجر *locataire* في عقد الإيجار التمويلي هو الذي يحصل على الطائرة محل الإيجار وينتفع بها في نشاطه التجاري وتنفيذ عمليات النقل الجوي، ويقال له في الفقه الفرنسي *le perneur* وهو شركة الطيران *la compagnie aérienne* التي لها خطوط جوية وترغب في تسيير الطائرات المستأجرة عليها، وهو الناقل الجوي الذي يتولى تنفيذ عقد النقل الجوي مع الركاب^(٣).

ونظراً لأن المستأجر أو المنتفع *utilisateur* يتولى استلام الطائرة من المورد بصفته وكيلاً عن المؤجر الائتماني، لذا يلتزم بالالتزامات التالية:

١ - الالتزام بدفع الأجرة:

يقوم المستأجر بالانتفاع بالطائرة مقابل الالتزام بدفع الأجرة *le paiement de loyers* والتي يتم دفعها على أقساط شهرية أو نصف سنوية أو سنوية

(١) Florent Vigny, timothée Bertrand, op. cit., p. 9 & Philippe Rodier, op. cit., p. 100 & Jean – François Gervais, op. cit., p. 7.

(٢) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل: مرجع سابق، ص ١١٣٠ & أ. حنان كمال الدين: مرجع سابق، ص ٧٩ : ٨٢ & أ. صفاء عمر بلعاوي: مرجع سابق، ص ١١٥.

(٣) Philippe Rodier, op. cit., p. 101 & Jean – François Gervais, op. cit., p. 5.

بحسب الاتفاق، ومجموع الأقساط يمثل ثمن شراء الطائرة مع تغطية كافة المصروفات بالإضافة إلى هامش ربح معقول للمؤجر الائتماني^(١).

[٥٢] ٢- الالتزام بالمحافظة على الطائرة:

يتولى المستأجر في الإيجار التمويلي استلام الطائرة من المورد أو الصانع بصفته وكيلاً عن المؤجر الائتماني، ويظل المؤجر مالكاً للطائرة بالرغم من عدم الاستحواذ على الطائرة حيث تنتقل الحيازة إلى المستأجر وحيازة المستأجر للطائرة للانتفاع بها لمدة محدودة فيد المستأجر على الطائرة يد عارضة تزول بنهاية عقد الإيجار التمويلي.

وحيازة الطائرة تفرض على المستأجر ضرورة الالتزام بالمحافظة على الطائرة conservation de l' avion وهو الأمر الذي طبقته غرفة التجارة والصناعة بنيس de Nice على المستأجر بواجب الحفاظ على الشيء de voir de garde de la chose في الإيجار التمويلي كما جاء بحكم محكمة النقض الفرنسية في ١٥ مارس ١٩٨٩^(٢).

والالتزام بالمحافظة على الطائرة يتطلب من المستأجر القيام بالالتزامات التالية:

[٥٣] أ- الالتزام بحسن استخدام الطائرة:

تعد الطائرات من الآلات الميكانيكية والتي تستهلك بالاستعمال لفترة طويلة، فإذا تم الإسراف في التشغيل كان مصير الطائرات الاستهلاك بعد فترة زمنية قصيرة وقبل أن تكمل مهمتها في التشغيل الكامل وفقاً لعمرها الافتراضي، فسوء الاستخدام للطائرة يؤدي إلى تقصير العمر الاستهلاكي للآلة، ويعرضها بشكل مستمر للتوقف أو الهلاك، لذا يجب على المستأجر استعمال الشيء "الطائرة" بعدد ساعات تشغيل محدودة حتى تستمر في أداء مهمتها في النقل الجوي وبالتالي يتمتع على المستأجر إساءة استعمال الأعيان المؤجرة أو

(١) أ. صفاء عمر بلعاوي: مرجع سابق، ص ١٢٠ & د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل: مرجع سابق، ص ١١٣٢ & أ. حنان كمال الدين: مرجع سابق، ص ٨٦ &

Philippe Rodier, op. cit., p. 102 & Jean – François Gervais, op. cit., p.6.

(٢) Cass. Civ, 15 Mars 1989, N87-17287, sur le site, easydroit.fr/jurisprudence

استعمالها بطريقة غير طبيعية، ولا يجوز تجاوز نظام التشغيل حتى لا يشكل إفراطاً في الاستعمال^(١).

ويتطلب استعمال الطائرة الحصول على التراخيص وإنهاء الإجراءات الإدارية لتشغيلها، ويقع على المستأجر الحصول على هذه التراخيص ودفع ما يتطلبه ذلك من رسوم ونفقات^(٢)، ومن هذه النفقات القيام بالتأمين على الطائرة حيث يتطلب إرفاق وثائق تفيد بالتأمين على الطائرة للحصول على ترخيص تشغيل الطائرة كما جاء بالتشريعات المقارنة والفقهاء^(٣).

ويحتفظ المؤجر الائتماني بحق التفتيش الدوري على الطائرة للتأكد من تنفيذ المستأجر لالتزامه بحسن استعمال الطائرة المؤجرة، فإذا تبين أن المستأجر أخل بالتزامه كان له توجيه إنذار بضرورة التقيد بعدد ساعات التشغيل المتفق عليها والقواعد الفنية لاستعمال الطائرات، أو طلب الفسخ مع التعويض إن كان هناك مقتضى لذلك^(٤).

[٥٤] ب - الالتزام بصيانة الطائرة:

خلافاً للأحكام العامة في عقد الإيجار والتي تقضي بالتزام المؤجر بصيانة العين المؤجرة^(٥)، في حين أن المستأجر هو من يتحمل بعبء صيانة الشيء المؤجر في الإيجار التمويلي كما جاء بالمادة ٩ من قانون التأجير التمويلي المصري رقم ٩٥ لسنة ١٩٩٥ حيث يلتزم بإصلاح وصيانة المال المؤجر^(٦)، وهذا ما أكدته الفقه الفرنسي بأن عمليات صيانة الطائرات يتحملها المؤجر إلا

(١) أ. حنان كمال الدين: مرجع سابق، ص ٨٧ : ٨٨ & د. حمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق، ص ١٥٧.

Jean – François Gervais, op. cit., p. 5 & Philippe Rodier, op. cit., p. 101.

(٢) أ. حنان كمال الدين: مرجع سابق، ص ٨٨.

(٣) راجع شروط ترخيص عمل الطائرات والتي جاءت بالمادة ١٠ من قانون الطيران المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١، والمادة ١٠ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤، والمادة ١٠ من نظام الطيران المدني السعودي لعام ١٤٢٦هـ & أ. صفاء عمر بلعاوي: مرجع سابق، ص ١٢٧ : ١٣٠.

(٤) أ. حنان كمال الدين: مرجع سابق، ص ٨٨.

(٥) د. عبدالرزاق السنهوري: مرجع سابق، ص ٢٥٧.

(٦) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل: مرجع سابق، ص ١١٣١ & أ. حنان كمال الدين: مرجع سابق، ص ٨٩ & أ. صفاء عمر بلعاوي: مرجع سابق، ص ١٢٩ & د. حمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق، ص ١٥٧.

إذا كانت مدة التعاقد طويلة فيتحملها المستأجر وينقل إليه الالتزام كلياً^(١)، وتتحمل شركة الطيران "المستأجر" المسؤولية الفردية *seule responsable* عن استغلالها للطائرة والأضرار الناشئة عن الحوادث الناجمة عن سوء الاستخدام أو سوء الصيانة *entretien*^(٢)، وهو ما أكدته محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في ١٠ فبراير ١٩٩٨ بأن مصاريف الحفاظ على الطائرة وصيانتها والتأمين عليها تقع على المستأجر في الإيجار التمويلي *le crédit - bail*^(٣).

ج- الالتزام بإخطار المؤجر بمشاكل الانتفاع:

يجب على المستأجر إخطار المؤجر بما قد يطرأ على الأموال المؤجرة "الطائرة" من عوارض تمنع الانتفاع بالعين كلياً أو جزئياً، كما يجب إخطار المؤجر بأي عيب يلحق بالعين المؤجرة وأي نقص يلحق بالأصول المؤجرة أو بذمته المالية^(٤).

[٥٥] ٣- الالتزام بإبداء الخيار الثلاثي:

بنهاية مدة الإيجار يلتزم المستأجر بإبداء الخيار الثلاثي للمؤجر الائتماني، ومضمون الخيار الثلاثي أن يختار المستأجر أحد الخيارات الثلاثة التالية^(٥):

أ- خيار الشراء *option d' achat* للطائرة محل التأجير التمويلي بقيمة محددة في العقد وهو الثمن الباقي *valeur resideuelle* بعد الأقساط المسددة خلال فترة الإيجار، ونظراً لأهمية هذا الاختيار اعتبر الفقه الفرنسي أن عملية التأجير التمويلي *le crédit - bail* إيجار لأموال بقصد الشراء *outillage* *achetés*^(٦).

(١) Philippe Rodier, op. cit., p. 155.

(٢) Philippe Rodier, op. cit., p. 96 et p. 108.

(٣) Cass. Com, 10 Février 1998, N95-16643, sur le site, www.legifrance.gouv.fr

(٤) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل: مرجع سابق، ص ١١٣٢ & أ. حنان كمال الدين: مرجع سابق، ص ٩٣ & د. حمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق، ص ١٥٨.

(٥) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل: مرجع سابق، ص ١١٣٢ & أ. عيسى بخيت: مرجع سابق، ص ٣٩ : ٤٠.

(٦) Florent Vigny, Timothée Bertrand, op. cit., p. 9 & Philippe Rodier, op. cit., p. 98 & Jean – François Gervais, op. cit., p. 3 et p. 7 & Louis Payette, op. cit., pp. 31:32.

ب- خيار تجديد عقد التأجير التمويلي لفترة يتم الاتفاق عليها، وهي فترة قصيرة عادة ونقل عن فترة الإيجار الأولى التي قد تصل إلى ٢٥ سنة أو العمر الافتراضي للطائرة، وهذا الاختيار احتمالات وقوعه قليلة عملياً إلا إذا كانت فترة الإيجار الأولى لمدة قصيرة فيمكن إعادة التأجير لفترة أخرى.

ج- خيار رد الطائرة للمؤجر الائتماني: يجوز للمستأجر رد الطائرة المؤجرة بنهاية مدة الإيجار إذا لم يرغب في شرائها أو إعادة تأجيرها^(١).

والأصل وفقاً للقواعد العامة في الإيجار أن يتم الرد بالحالة التي كانت عليها العين المؤجرة وقت إبرام العقد^(٢)، إلا أن الرد للعين المؤجرة في الإيجار التمويلي عموماً وإيجار الطائرة خاصة يتم بالحالة التي يتم الاتفاق عليها^(٣)، حيث لا يتصور عملياً أن يتم رد الطائرة بحالتها وقت إبرام عقد الإيجار، فنقل كفاءة تشغيل الطائرة كلما كانت فترة تشغيلها طويلة باعتبار أن الطائرات عبارة عن آلات ميكانيكية ولها عمر افتراضي تستهلك خلاله، وغالباً ما يتم الاتفاق على عدد ساعات تشغيلية للطائرة خلال فترة الإيجار، سواء تم تحديد عدد ساعات التشغيل يومياً أو أسبوعياً أو شهرياً، وفقاً للمعايير الفنية في تشغيل الطائرات بغية الحفاظ على القدرة الفنية للطائرات خلال المدة الكلية للإيجار، وإذا أخل المستأجر بالتزام رد العين المؤجرة كان للمؤجر اللجوء للقضاء والحصول على قرار بصفة مستعجلة لتمكينه من استرداد معداته والتنفيذ العيني إذا كان ممكناً، أو المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي ترتبت نتيجة الإخلال بالتزامه، كما يجوز تحريك الدعوى الجنائية بتهمة تبديد الأموال المنقولة وخيانة الأمانة باعتبار أن يد المستأجر على العين المؤجرة يد عارضة ويلزم إرجاعها إلى مالكيها^(٤).

(١) Philippe Rodier, op. cit., p. 97.

(٢) د. عبدالرزاق السنهوري: مرجع سابق، ص ٥٩٠.

(٣) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل: مرجع سابق، ص ١١٣٢ & أ. حنان كمال الدين: مرجع

سابق، ص ٩١ : ٩٢ & أ. صفاء عمر بلعاوي: مرجع سابق، ص ١٣٢.

(٤) أ. حنان كمال الدين: مرجع سابق، ص ٩٢ & أ. صفاء عمر بلعاوي: مرجع سابق،

ص ١٣٢.

المبحث الثالث

المسئولية عن أضرار الطائرات المستأجرة

[٥٦] المسئولية responsabilité قد تكون مسئولية جنائية تنشأ من ارتكاب شخص لفعل معاقب عليه بنص القانون وفقاً لقاعدة لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص، وقد تكون مسئولية مدنية civile تنشأ حينما يخل شخص بما التزم به تجاه الغير قانوناً أو اتفاقاً، والجزاء فيها تعويض الضرر الناشئ عن الفعل الخاطيء أو التعدي على حقوق الغير بدون سبب مشروع أو مبرر، وذلك استناداً إلى المادة ١٦٣ من القانون المدني المصري والمادة ١٣٨٢ من الكود المدني الفرنسي والتي تقضي بان كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض^(١).

ومجال الدراسة يتناول المسئولية المدنية فقط، وتلك المسئولية تنقسم إلى مسئولية عقدية تنشأ بوجود إخلال بأحد العقود، ومسئولية تقصيرية تنشأ بموجب ارتكاب فعل ضار دون ارتباط بعقد، وعناصر المسئولية المدنية بنوعيتها واحدة بوجود خطأ وضرر وعلاقة سببية بينهما، وقد سبق الذكر في المبحث الأول تحديد طبيعة عقد إيجار الطائرة عموماً وذكرنا أنه يعد عقد إيجار أشياء، وتلك الأشياء تخضع للحراسة وإذا أحدثت أضراراً رتبته المسئولية الناشئة عن حراسة الأشياء وفقاً لما جاء بالمادة ١٧٨ من القانون المدني المصري والمادة ١٣٨٤ من الكود المدني الفرنسي^(٢).

(١) د. جميل الشرقاوي: النظرية العامة للالتزام، الكتاب الأول "مصادر الالتزام"، دار النهضة العربية، سنة ١٩٩١، ص ٤٨١.

(٢) د. عبدالمنعم فرج الصده: مرجع سابق، ص ٧٠٦ & د. إياد عبدالجبار ملوكي: مرجع سابق، ص ١٤ & د. علي محمد خليفة: مرجع سابق، ص ٣٥٠ & د. مصطفى محمد الجمال، د. عبدالحميد محمد الجمال: مرجع سابق، ص ٣٢٧ & نقض مدني مصري رقم ٢٧٥٩ لسنة ٦٠ق، جلسة ١١/٦/١٩٩٦، س ٤٧، ع ٢، ق ١٧٧، ص ٩٤٠ & نقض مدني مصري رقم ١٧٨١ لسنة ٥٦ق، جلسة ١٥/١/١٩٨٩، س ٤٠، ع ١، ص ١٤٥ & نقض مدني مصري رقم ٨٢١ لسنة ٥٧ق، جلسة ٣١/١/١٩٩٠، س ٤١، ع ١، ق ٦٨، ص ٣٧٠ & نقض مدني مصري رقم ٢٤٠ لسنة ٥٦ق، جلسة ٥/١/١٩٨٩، س ٤٠، ع ١، ص ٧١ & نقض مدني مصري رقم ٤٩٢ لسنة ٥٦ق، جلسة ٥/١/١٩٨٩، ص ٤٠، ع ١، ص ٧٧ & نقض مدني مصري رقم ٢٥٢٢ لسنة ٥٧ق، جلسة ٢٧/٢/١٩٩٢، س ٤٣، ع ١، ص ٣٩٧ & د. عبدالرزاق السنهوري: الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، الجزء الأول "نظرية الالتزام"، المجلد الثاني، مرجع سابق، ص ١٢٢١.

وإزاء تعدد صور تأجير الطائرات وما ترتب عليها من اختلاف الالتزامات الناشئة عن كل صورة عن الأخرى، وهو ما أدى إلى وجود اختلاف في أحكام المسؤولية المدنية الناشئة عن الأضرار التي تسببها الطائرات المستأجرة في الصور المختلفة لتأجير الطائرات وهو الأمر الذي سوف نوضحه في هذا المبحث، وسوف يتم تقسيم المبحث إلى ثلاثة فروع.

نتناول في الفرع الأول المسؤولية في حالة تأجير الطائرة مجهزة، وفي الفرع الثاني المسؤولية في حالة تأجير الطائرة عارية، وفي الفرع الثالث المسؤولية في حالة التأجير التمويلي للطائرة.

الفرع الأول

المسؤولية في حالة تأجير الطائرة مجهزة

[٥٧] سبق القول بأن عقد تأجير الطائرة مجهزة بطاقتها والمسمى في الفقه الفرنسي بعقد *l'affrètement* أو الشارتر *Charter*، وفيه يلتزم المؤجر *Fréteur* بنقل المستأجر إلى مطار الوصول وإدارة طاقم الملاحه حيث يخضع لرقابته، والالتزام بصيانة الطائرة والتأمين عليها، وفي المقابل يلتزم المستأجر بدفع الأجرة الشاملة ومراعاة التزامات المسافرين، وعليه يتضح أن من يتحمل مسؤولية إعداد وتجهيز وصيانة وتشغيل واستغلال الطائرة هو المؤجر، كما يتولى نقل المستأجر^(١).

وفيما يلي نبين عناصر مسؤولية المؤجر عن أضرار طائرة مستأجرة ومجهزة، وحالات المسؤولية وطرق دفع المسؤولية.

[٥٨] أولاً: عناصر مسؤولية المؤجر *le fréteur*:

Philippe Rodier, op. cit., p. 61 et p. 99 & CAA de Lyon, 1 Octobre 2015, N14LY00444 & CAA de Douai, 21 Mars 2006, N05DA00156 & Cass. Civ, 27 Février 2007, N03-16683, les sentences sur les site, www.legifrance.gouv.fr

(١) Philippe Rodier, op. cit., p. 146 & David Sprecher, op. cit., & Cass. Com, 2 Octobre 2012, N11-21362 & Cass. Com, 29 Septembre 2015, N14-11041 & Cass. Com, 2 Octobre 2007, N06-14121 & Cass. Civ, 5 Juillet 2001, N99-11520, les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr

وفقاً للأحكام العامة في المسؤولية المدنية يشترط لتحقيقها توافر عناصرها من خطأ وضرر وعلاقة سببية بينهما.

١- خطأ المؤجر: يتمثل خطأ المؤجر في الإخلال بالتزام عقدي، أو التسبب في حدوث أضرار للغير، والمؤجر هنا بمثابة ناقل جوي *transporteur aérien* وعليه الالتزام بضمان سلامة المسافرين وأمتعتهم من مطار القيام حتى مطار الوصول، والالتزام باحترام مواعيد النقل في القيام بالرحلة ونهايتها بتوقيت الوصول^(١)، كما يتحمل المؤجر خطأ تابعيه من طقم الملاحة الجوية كالطيار وغيره ممن يخضعون لرقابته وإدارته^(٢).

٢- وقوع ضرر: يقع الضرر نتيجة حوادث الطائرات على المسافرين وأمتعتهم، كما يقع الضرر على السطح للغير، ويتمثل الضرر في ضرر مادي أو بدني بوفاة الأشخاص أو إصابتهم بأي أذى بدني، وضرر نفسي على أن يرتبط الضرر النفسي بضرر مادي، فلم تجيز اتفاقية المخاطر العامة "إحدى اتفاقيتي مونتريال ١٩٩٩" التعويض عن الضرر النفسي وقصرت التعويض على الوفاة والضرر البدني أو الجسدي، وقد أجازت المحاكم الأمريكية التعويض عن الضرر النفسي المرتبط بضرر بدني وحالة الضرر النفسي المؤدي إلى ضرر مادي^(٣).

(١) د. إبراهيم عبدالرحمن: مسؤولية الناقل الجوي وأثرها في التعويض، بحث بالمؤتمر العشرين لكلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة عن "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، خلال ٢٣ : ٢٥ أبريل ٢٠١٢، ص ٣١٩ & د. محمد فريد العريني: طبعة سنة ١٩٨٠، مرجع سابق، ص ٧١ : ٧٢ & د. منى حسب الرسول: مرجع سابق، ص ١٣٢ : ١٣٣.

(٢) أ. وضحه فلاح المطيري: مرجع سابق، ص ٢٨ &

David Sprecher, op. cit., & Cass. Com, 2 Octobre 2007, N06-1421 & Cass. Com, 2 Octobre 2012, N11-21363 & Cass. Civ, 6 Juin 1990, N88-18991, les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr

(٣) د. إبراهيم الأرنؤوط: مدى مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار النفسية وفقاً لمعاهدة مونتريال لسنة ١٩٩٩، بحث بالمؤتمر العشرين لكلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، خلال ٢٣ : ٢٥ أبريل ٢٠١٢، ص ١٦٣ : ١٧٨.

٣- علاقة السببية: تتحقق علاقة السببية بأن يكون حادث الطائرة نتيجة خطأ المؤجر أو خطأ أحد تابعيه ويؤدي الحادث إلى وقوع ضرر على المسافرين وأمتعتهم أو على الغير على سطح الأرض. وتقوم مسؤولية المؤجر على أساس الخطأ المفترض ولا يلتزم المسافر أو غيره بإقامة الدليل على خطأ الناقل بل عليه إثبات وقوع ضرر من الناقل فقط، وذلك وفق ما جاء باتفاقية وارسو ١٩٢٩، وهو نفس الأساس الذي أقرته اتفاقية مونتريال ١٩٩٩^(١).

[٥٩] ثانياً: حالات مسؤولية المؤجر:

تتحقق مسؤولية المؤجر بعد توافر عناصرها في الحالات التالية:

١- في حالة نقل الركاب: حيث يلتزم المؤجر كناقل جوي بضمان سلامتهم ووصولهم إلى مطار الوصول دون إصابتهم بأضرار، فإذا أصابهم ضرر أو أدى تحققت مسؤولية المؤجر، ويشترط لتحقق المسؤولية هنا وقوع حادث وهو كل عامل خارجي من شأنه إصابة الركاب بأضرار بدنية، وأن يقع الحادث أثناء فترة الطيران وحدث ضرر للمسافرين^(٢).

٢- في حالة نقل البضائع: يسأل المؤجر في حالة هلاك البضاعة أو ضياع الأمتعة أو تلفها، والمؤجر باعتباره ناقل يخضع للمادة ١٨ من اتفاقية المخاطر العامة "إحدى اتفاقيتي مونتريال ١٩٩٩" والتي أقرت مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق البضاعة كالتلف أو الضياع أو ظهور عيوب بها نتيجة النقل الجوي^(٣)، والمسؤولية نتيجة إخلال المؤجر باعتباره ناقل بالتزامه بنقل البضائع وأمتعة الركاب إلى مكان الوصول، والأمتعة على نوعين: حقائب اليد والتي يحتفظ بها الراكب على متن الطائرة وتظل في حراسته طيلة مدة الرحلة

(١) د. عبد الحميد خلف العنزي: أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحث بالمؤتمر العشرين لكلية القانون بجامعة الإمارات العربية المتحدة "الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية"، خلال ٢٣ : ٢٥ أبريل ٢٠١١، ص ٢١ & د. محمد فريد العريني: طبعة سنة ١٩٨٠، مرجع سابق، ص ٨٤.

(٢) د. محمد فريد العريني: طبعة سنة ١٩٨٠، مرجع سابق، ص ٩٦ : ٩٧ & د. عبد المجيد عبد المجيد خلف العنزي: المرجع السابق، ص ٢٨ : ٢٩ & د. إبراهيم عبدالرحمن: مرجع سابق، ص ٣١٩.

(٣) د. عبد المجيد خلف العنزي: مرجع سابق، ص ٣٣ : ٣٤ & د. إبراهيم عبدالرحمن: مرجع سابق، ص ٣٢٠.

الجوية، والأمتعة المسجلة والتي يتخلى عن حيازتها المادية في مطار القيام وينقل حراستها إلى الناقل الذي يقوم بتحرير إيصال الأمتعة يسلمه للراكب ويقوم باستردادها عند وصوله إلى مطار الوصول^(١).

٣- في حالة التأخير: سواء تعلق التأخير بنقل الركاب أو نقل البضائع وأمتعتهم، حيث يلتزم المؤجر بمواعيد النقل، فلا يلجأ الركاب إلى اختيار النقل الجوي إلا لسرعة الطائرات في الوصول لمطارات الوصول مع توافر الراحة في السفر، لذا فإن أي تأخير في الرحلة يخل بعنصر الوقت المميز للرحلات الجوية، والالتزام بمواعيد النقل يعد التزام بتحقيق نتيجة وتحقيق الغاية بحيث يتحقق الإخلال به بمجرد عدم حصول النتيجة وهو عدم توصيل المسافرين والبضائع إلى مكان الوصول في الميعاد المتفق عليه، وقد اختلف الفقه في تحديد مقدار التأخير الذي يسأل عنه الناقل، واستقر الفقه والقضاء على أن يعد تأخيراً المجاوزة غير العادية للميعاد المعقول في حالة التحديد المسبق لميعاد الوصول، أو التجاوز عن الميعاد المحدد في الاتفاق مجاوزة غير عادية^(٢).

ويشترط لتوافر المسؤولية عن التأخير، حدوث التأخير أثناء فترة النقل الجوي وأن ينشأ عنه ضرر، وهذا ما أكدت عليه المادة ١/٢٨٩ من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩.

٤- في حالة حدوث أضرار للغير: ممن يصيبهم ضرر على سطح الأرض نتيجة حوادث الطائرات، ويقصد بالغير tiers كما جاء باتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بشأن التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة "الغير" كل شخص غير المشغل أو الراكب أو شاحن البضائع أو المرسله إليه

(١) د. محمد فريد العريني: طبعة سنة ١٩٨٠، مرجع سابق، ص ٧٢ & وراجع المادة ٢٨٨ من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩.

(٢) د. محمد فريد العريني: طبعة سنة ١٩٨٠، مرجع سابق، ص ١١٣ : ١١٤ & د. عبدالمجيد خلف العنزي: مرجع سابق، ص ٣٥ : ٤٠ & د. إبراهيم عبدالرحمن: مرجع سابق، ص ٣٢٨ : ٣٢٩.

البضائع^(١)، كما يقصد بالسطح اليابسة والأنهار والمياه الإقليمية التي تتبع سيادة دولة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والامتداد القاري لدولة متعاقدة^(٢). ويشترط لتحقيق المسؤولية تجاه الغير، حدوث ضرر للغير على السطح، ومصدر الضرر طائرة في حالة طيران *aéronef en vol*، وتوافر علاقة سببية بينهما، وفق ما جاء بالمادة ١/٣ من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بشأن التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة "الغير".

[٦٠] ثالثاً: طرق دفع مسؤولية المؤجر:

يمكن للمؤجر باعتباره المستغل *exploitant* للطائرة درء المسؤولية عن أضرارها وفقاً لما جاء بالمادتين L6131-2 و L6131-3 من كود النقل الفرنسي، والمادة ٢٩٠ من قانون التجارة المصري رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩، إذا ثبت أن الضرر الناشئ عن حادث الطائرة راجع لأحد الأسباب التالية^(٣):

- ١- تدخل سبب أجنبي في عدم تنفيذ التزاماته وأنه ليس خطئه الشخصي أو خطأ أحد تابعيه من العاملين بطاقم الملاحة الجوية.
- ٢- حدوث قوة قاهرة *Force Majeure* أو حادث فجائي تسبب في وقوع حادث الطائرة وأنه من المستحيل عليه اتخاذ تدابير وقائية لتفادي الضرر.
- ٣- خطأ المضرور *faute de la victime* مثل عدم التزام أحد الركاب بتعليمات الطيار أو تعليمات الأمن والسلامة من تفتيش وجمارك وجوازات والرقابة الصحية.
- ٤- وقوع الضرر نتيجة نزاع مسلح أو اضطرابات مدنية أو مظاهرات.

(١) راجع المادة ١/ط من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بشأن التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة على موقع منظمة الطيران المدني "ICAO": www.icao.int/meetings

(٢) د. منى حسب الرسول: مرجع سابق، ص ١٢٩ : ١٣٠.

(٣) د. محمد فريد العريني: طبعة سنة ١٩٨٠، مرجع سابق، ص ١٠٩ & د. إبراهيم عبدالرحمن: مرجع سابق، ص ٣٣٠ : ٣٣٢ & أ. وضحه فلاح المطيري: مرجع سابق، ص ٣٣ & د. منى حسب الرسول: مرجع سابق، ص ١٣٤ : ١٣٧ &

Thierry Mazoyer, la responsabilité du transporteur dans le cadre d'un transport aérien international de marchandises, sur le site, cmh-avocats.fr/fr/9 & Cass. Com, 30 Juin 2015, N13-28846 & Cass. Com, 2 Octobre 2012, N11-21362, les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr

٥- منع استعمال الطائرة بواسطة السلطات العامة لوجود إجراءات أمنية أو غيرها من الأسباب.

الفرع الثاني

المسئولية في حالة تأجير الطائرة عارية

[٦١] تسمى عملية تأجير طائرة عارية في القانون الفرنسي *contrat de location* كما جاء في المادة 3-6400 L من كود النقل الفرنسي، ويسمى بالإيجار الجاف *dry lease* أو الإيجار البسيط *simple location*، ويتم فيها تأجير الطائرة بدون طاقم فيتولى المستأجر تعيين طاقم الملاحه الجوية، وعادة ما يتم التأجير لمدة تتراوح ما بين ستة أشهر وحتى خمس سنوات^(١).

ويعد عقد إيجار الطائرة عارية الأقرب بين صور تأجير الطائرات إلى الأحكام العامة لعقد الإيجار، كما ينشأ عن العقد عدة علاقات حيث توجد العلاقة المباشرة بين طرفي العقد "المؤجر والمستأجر"، كما تنشأ علاقة ثانية بين المستأجر والمسافرين، وتوجد علاقة ثالثة بين المؤجر والمستأجر من ناحية تجاه الغير من ناحية أخرى وكل علاقة من هذه العلاقات ترتب المسئولية في حالة الإخلال بالالتزامات الناشئة عن كل علاقة نوضحها في النقاط التالية.

[٦٢] أولاً: المسئولية عن العلاقة بين المؤجر والمستأجر:

في العلاقة بين المؤجر والمستأجر تنشأ التزامات متبادلة، ويترتب على تلك الالتزامات قيام كل طرف بتنفيذها، فإذا لم يقوم أي طرف بالالتزاماته نشأت مسئوليته، وفيما يلي نبين مسئولية المؤجر ومسئولية المستأجر.

١- مسئولية المؤجر: وفقاً لعقد إيجار الطائرة عارية يلتزم المؤجر تجاه المستأجر بتسليم الطائرة بحالة صالحة للطيران حتى يتم الانتفاع بها، كما يلتزم بصيانة الطائرة وضمان عيوبها، والإخلال بتلك الالتزامات يترتب مسئوليته ويحق للمستأجر طلب التنفيذ العيني إذا كان ممكناً، فإذا لم يكن ممكناً كان له طلب التعويض عن أية أضرار يصاب بها نتيجة عدم الوفاء

(١) Philippe Rodier, op. cit., pp. 147:148 & Florent Vigny, Timothée Bertrand, op. cit., p. 20 &

د. منى حسب الرسول: مرجع سابق، ص ١٣٢ & أ. وضحه فلاح المطيري: مرجع سابق، ص ٢٧.

بالالتزامات، وعليه إثبات تحقق المسؤولية المدنية من خطأ المؤجر وحدوث ضرر ووجود علاقة سببية بينهما.

٢- مسؤولية المستأجر: تنشأ عن العقد التزامات على المستأجر بدفع الأجرة للمؤجر، والاستعمال المناسب للطائرة والمحافظة عليها والتأمين عليها وردّها بنهاية مدة الإيجار، فإذا أخل بأي من تلك الالتزامات كان للمؤجر حق طلب التنفيذ العيني إذا كان ممكناً أو طلب التعويض بتوافر عناصر المسؤولية من خطأ وضرر وعلاقة سببية بينهما.

[٦٣] ثانياً: المسؤولية عن العلاقة بين المستأجر والمسافرين:

يعد المستأجر في عقد إيجار الطائرة عارية بمثابة المستغل *l'exploitant* للطائرة حيث يقوم بالانتفاع *utilise* بها وفق ما جاء بالمادة ٢/٢ من اتفاقية روما بشأن المسؤولية عن الأضرار المحققة للغير على السطح من الطائرات لعام ١٩٥٢.

ويقوم المستأجر باستخدام الطائرة في عمليات النقل الجوي للأشخاص والبضائع وبالتالي فهو الناقل الجوي في علاقته مع المسافرين، وعليه أن يلتزم بالتزامات الناقل الجوي لتنفيذ عقد النقل تجاه المسافرين^(١)، فيلتزم بضمان سلامة المسافرين والحفاظ على أمتعتهم وتنفيذ النقل دون تأخير، وتحقيق المسؤولية في حالة وقوع ضرر على المسافرين سواء بوفاتهم أو إصابتهم بأذى أو فقدان أمتعتهم أو تلفها، أو التأخير عن ميعاد الوصول وفقاً لأحكام المسؤولية المدنية^(٢).

[٦٤] ثالثاً: المسؤولية عن العلاقة بين طرفي العقد مع الغير:

في حالة وقوع حوادث للطائرات المستأجرة وتسببت في إلحاق الضرر بالغير

(١) د. منى حسب الرسول: مرجع سابق، ص ١٣١ : ١٣٢ & أ. وضحه فلاح المطيري: مرجع سابق، ص ٢٧ & د. محمد السيد الدسوقي: المسؤولية العقدية للناقل الجوي عن سلامة المسافرين وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي "دراسة مقارنة"، مجلة العلوم القانونية بجامعة عجمان، العدد الثاني، يوليو ٢٠١٣، ص ١٧، متاح على الموقع: issuu.com/ajmanuniversity/docs

Philippe Rodier, op. cit., p. 148 et p. 156.

(٢) د. محمد فريد العريني: طبعة سنة ١٩٨٠، مرجع سابق، ص ٧١ : ٧٢ & د. عبدالمجيد عبدالمجيد خلف العنزي: مرجع سابق، ص ٢٨ : ٣٥ & د. إبراهيم عبدالرحمن: مرجع سابق، ص ٣١٩ : ٣٢٠.

على سطح الأرض، فمن يتحمل المسؤولية تجاه هذا الغير. للإجابة عن ذلك نوضح أولاً المقصود بالغير، ف جاء بالمادة ١/ط من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بشأن التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة، أن الطرف الثالث Tiers^(١) كل شخص غير المشغل أو الراكب أو شاحن البضائع أو المرسله إليه البضائع.

وهناك اختلاف في معالجة المسئول عن تلك الأضرار تجاه الغير، ف جاء بالمادة ١/٣ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بشأن التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة بأن يتحمل مشغل الطائرة المسؤولية بشرط أن يكون الضرر بسبب طائرة في حالة طيران، والمشغل هنا هو المستأجر للطائرة باعتباره المستعمل للطائرة حال وقوع الضرر^(٢).

بينما ذهبت بعض التشريعات منى آخر بتحمل كلاً من المؤجر "المالك للطائرة" والمستأجر المسؤولية التضامنية solidarité عن الأضرار التي تصيب الغير، وذلك وفق ما جاء بالمادة 4-L6131^(٣) من كود النقل الفرنسي، والمادة ٤٨ من قانون الطيران المدني العراقي رقم ١٤٨ لسنة ١٩٧٤، والمادة ٦٩ من نظام الطيران المدني السعودي لعام ١٤٢٦هـ، وأردفت تلك النصوص أنه إذا تم تسجيل عقد الإيجار في السجل الخاص فيصبح المستأجر وحده مسئولاً تجاه الغير عن الأضرار التي تصيبهم، وهذا الأمر تم التأكيد عليه في الفقه والقضاء الفرنسي^(٤).

(١) تم نشر اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ على موقع المنظمة الدولية للطيران المدني "الأيكاو" www.icao.int/meetings بلغات خمسة من بينها اللغة العربية وجاءت الترجمة لكلمة Tiers بالطرف الثالث وهي ترجمة نراها غير دقيقة، ونرى أن الترجمة الصحيحة هي "الغير".

(٢) د. منى حسب الرسول: مرجع سابق، ص ١٣١ & د. حمد الله محمد حمد الله: مرجع سابق، ص ٢٢١.

(٣) المادة 4-L6131 من كود النقل الفرنسي حلت محل المادة 4-141 من كود الطيران المدني، وغيرها من المواد التي تم نقلها إلى كود النقل الفرنسي بموجب الأمر ordonnance رقم ٢٠١٠/١٣٠٧ في ٢٨ أكتوبر ٢٠١٠.

(٤) Philippe Rodier, op. cit., p. 149 & Michel Asencio, op. cit., p. 9 & Florent Vigny, Timothée Bertrand, op. cit., p. 18 & Cass. Civ, 12 Mai 2004, N01-14259 et N01-14931 & Cass. Civ, 9 Octobre 1979, N78-12503, les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr

الفرع الثالث

المسئولية في حالة التأجير التمويلي للطائرة

[٦٥] يتم التأجير التمويلي leasing أو le crédit - bail من خلال ثلاثة أطراف: الطرف الأول المورد le fournisseur أو الصانع l' avionneur أو المقاول constructeur الذي يتولى تقديم الطائرات محل الإيجار للمؤجر مقابل الحصول على ثمنها، والطرف الثاني المؤجر الائتماني - le crédit - bailleur وغالباً ما يكون بنك أو مؤسسة مالية تتولى تمويل عملية التأجير التمويلي، ويلتزم بدفع ثمن الطائرات بنسبة ١٠٠% للمورد، والطرف الثالث المستأجر locataire أو le perneur وهو شركة طيران la compagnie aérienne ويقال له المنتفع utilisateur بالطائرات والمستغل لها في عمليات النقل الجوي، وهو الناقل الجوي transporteur aérien، ولكل طرف التزامات عليه الوفاء بها تجاه الآخرين.

وفيما يلي نوضح مسئولية كل طرف عن التزاماته وذلك في النقاط التالية.

[٦٦] أولاً: مسئولية المورد:

وفقاً لعقد التأجير التمويلي يلتزم المورد بتسليم délivrance الطائرات محل التعاقد، والأصل أن يتم التسليم للمؤجر الائتماني باعتباره الملتزم بدفع ثمن الطائرات، وفي الواقع يتم التسليم فعلياً إلى المستأجر بصفته وكيلاً mandataire عن المؤجر، وفي حالة غياب التسليم للشيء المؤجر يكون العقد باطلاً مطلقاً nullité absolue^(١).

ويتم التسليم للشيء المؤجر بموجب محضر procès - verbal استلام يوقع عليه المستأجر، ويقوم المورد بإخطار المؤجر الائتماني بالتسليم للمستأجر بموجب إخطار تسليم avis livraison، وهذا الإخطار هو تاريخ بداية الإيجار وفقاً لما جاء بأحكام محكمة النقض الفرنسية^(٢).

(١) Philippe Rodier, op. cit., p. 101 & Jean - François Gervais, op. cit., p. 6.

(٢) Cass. Com, 13 Octobre 2015, N14-17118 et N14-17472 & Cass. Com, 25 Octobre 2011, N10-15556 & Cass. Com, 15 Octobre 2002, N99-21855 & Cass. Com, 10 Décembre 1996, N95-10775, les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr

وتقوم على عاتق المورد المسؤولية في حالة الإخلال بالتزام تسليم الطائرة، ويتحمل كافة الأضرار الناجمة عن عدم التسليم.

[٦٧] ثانياً: مسؤولية المؤجر الائتماني:

يلتزم المؤجر الائتماني وفقاً لاتفاق التأجير التمويلي بدفع ثمن الطائرة والإعلان عن العقد بتسجيله بالسجل الخاص لدى وزارة الطيران المدني، ونقل ملكية الطائرة إلى المستأجر في حالة إبداء الرغبة بذلك، وبالتالي لا يجوز للمؤجر التصرف في الطائرة خلال مدة الإيجار، ويتحمل المؤجر المسؤولية في حالة الإخلال بأي من الالتزامات السابقة عدا الإعلان عن العقد بالتسجيل فهذا الالتزام يترتب عليه عدم الاعتداد بالعقد تجاه الغير^(١).

[٦٨] ثالثاً: مسؤولية المستأجر:

يعد المستأجر هو المنتفع بالطائرة والمستغل لها والذي يتولى اختيار الطائرة ومراجعة المواصفات الفنية ويختار المورد، ويتولى استلام الطائرة بموجب محضر استلام^(٢)، وبالتالي توجد علاقة مع المورد، كما يعد المستأجر وكيلاً عن المؤجر في استلام الطائرة ويلتزم تجاه المؤجر بعدة التزامات، وبالتالي توجد علاقة أخرى مع المؤجر، والمستأجر يعد شركة طيران يتولى تنفيذ عمليات النقل الجوي، وبالتالي توجد علاقة ثالثة مع المسافرين.

وكل علاقة من العلاقات السابقة تنشأ عنها التزامات، والإخلال بها يترتب المسؤولية وتعويض الأضرار وفيما يلي نوضح المسؤولية عن كل علاقة من العلاقات الثلاث.

[٦٩] ١- مسؤولية المستأجر تجاه المورد: يتعامل المستأجر مباشرة مع المورد بصفته وكيلاً عن المؤجر، فهو الذي يختار الطائرات المؤجرة كما يختار المورد، ويتولى استلام الطائرات محل التأجير ويقوم بالتوقيع على محضر استلام الطائرات كما جاء بأحكام محكمة النقض الفرنسية^(٣).

(١) Philippe Rodier, op. cit., p. 102.

(٢) Cass. Com, 10 Janvier 2012, N10-23891 & Cass. Com, 25 Octobre 2011, N10-15556 & Cass. Com, 15 Octobre 2002, N99-21855 & Cass. Com, 11 Mars 2003, N01-13709, les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr

(٣) Cass. Com, 13 Octobre 2015, N14-17118 et N14-17472 & Cass. Com, 11 Mars 2003, N01-13709 & Cass. Com, 20 Janvier 1981, N79-

ووفقاً لعقد بيع الطائرة بين المورد والمؤجر تنشأ التزامات لكلا طرفي التعاقد والمستأجر ليس طرفاً في العقد، ولكن هذا العقد يتم من أجل انتفاع المستأجر بالطائرة، ولذا يجوز للمستأجر رفع دعوى مباشرة على المورد للمطالبة بالحقوق الناشئة عن عقد البيع المبرم مع المؤجر، وذلك استثناء على قاعدة نسبية آثار العقد، ويمكن للمستأجر رفع دعوى للمطالبة بإنقاص الثمن نتيجة لعيب في البضاعة أو لنقص فيه، والتعويض عن التأخير في التسليم، ورفع دعوى للمطالبة بالتنفيذ العيني بإصلاح العيوب أو التعويض في حالة امتناع المورد عن التنفيذ^(١)، وهو الأمر الذي أكد عليه القضاء الفرنسي بأن للمستأجر ممارسة دعاوى الرجوع recours ضد المورد نتيجة عدم احترامه للاتفاقيات والالتزامات الناشئة عنها مثل عدم المطابقة non conformité للمواصفات^(٢).

[٧٠] ٢- مسؤولية المستأجر تجاه المؤجر التمويلي: يعد المستأجر والمؤجر التمويلي طرفي عملية تأجير الطائرة، ويترتب على ذلك التزام المستأجر بدفع الأجرة أو الأقساط المتفق عليها، والمحافظة على الطائرة باعتباره الحائز لها وعليه واجب حراستها ويتطلب ذلك حسن استخدام الطائرة وتشغيلها والقيام بصيانتها مع إخطار المؤجر بالمشاكل التي تواجهه في الانتفاع بالطائرة، كما يجب على المستأجر إيداء الخيار الثلاثي بنهاية مدة الإيجار سواء بشراء الطائرة أو إعادة تأجيرها أو ردها للمؤجر. وأي إخلال بتلك الالتزامات يحق للمؤجر باعتباره مالك الطائرة رفع دعاوى تطالب المستأجر بفسخ التعاقد أو التعويض عن الأضرار من جراء هلاك الطائرة أو إساءة استعمالها أو عدم الصيانة.

14601 & Cass. Com, 11 Mai 1981, N79-15505 & Cass. Com, 5 Juillet 1989, N86-16668 & Cass. Com, 22 Mai 1991, N90-12116 & Cass. Com, 15 Octobre 2002, N99-21855, les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr

(١) أ. صفاء عمر بلعوي: مرجع سابق، ص ١٣٣.

(٢) Cass. Civ, 8 Février 1984, N81-16228 & Cass. Com, 13 Octobre 2015, N14-17118 et N14-17422 & Cass. Com, 25 Octobre 2011, N10-15556, les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr

[٧١] ٣- مسئولية المستأجر تجاه المسافرين والغير: يعد المستأجر شركة طيران والتي تتولى عمليات النقل الجوي للأشخاص والبضائع، فهو ناقل جوي يلتزم مع المسافرين بعقد النقل الجوي، والذي يفرض عليه باعتباره المستغل للطائرة ضمان سلامة المسافرين من كل أذى وضمان المحافظة على بضائعهم، وتنفيذ عمليات النقل دون تأخير والعمل على راحتهم، وهي التزامات بنتيجة تثبت بوقوع الضرر على أساس الخطأ المفترض^(١)، كما يتحمل المستأجر المسئولية تجاه الغير على سطح الأرض ممن يصيبهم ضرر من جراء حوادث الطائرات المستأجرة باعتباره المستغل أو المشغل للطائرة وفقاً للمادة ١/٣ من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ بشأن التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة، ويتحمل المشغل المسئولية عن الأضرار الناجمة عن الوفاة والإصابة البدنية والإصابة العقلية وكذا التعويض عن الضرر بالممتلكات، كما جاء بالمادة الثالثة من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩^(٢). كما يتحمل المستأجر مسئولية الأضرار الناشئة عن أخطاء التابعين له مثل الطيار وغيرهم من أعضاء طاقم الملاحة الجوية وفقاً لمسئولية المتبوع عن أعمال تابعه، وهو ما أكدته محكمة النقض الفرنسية^(٣). ويجوز للمستأجر دفع مسئوليته بنفي الخطأ من جانبه أو من جانب تابعيه، أو بوجود قوة قاهرة *force majeure* سببت الحادث وكان يستحيل عليه تفادي الضرر، أو إثبات وقوع الضرر بسبب خطأ المضرور "المسافر أو الغير"، أو وقوع الضرر نتيجة نزاع مسلح أو اضطرابات مدنية، أو منع استعمال

(١) د. محمد فريد العريني: طبعة سنة ١٩٨٠، مرجع سابق، ص ٨٤ & د. عبدالمجيد خلف العنزي: مرجع سابق، ص ٢١ وما بعدها & د. إبراهيم عبدالرحمن: مرجع سابق، ص ٣١٩ وما بعدها & د. محمد السيد الدسوقي: مرجع سابق، ص ٣٧ & أ. وضحه فلاح المطيري: مرجع سابق، ص ٣٣ &

Philippe Rodier, op. cit., p. 101.

(٢) راجع الاتفاقية على موقع منظمة الطيران المدني "الإيكاو":

www.icao.int/meetings & Philippe Rodier, op. cit., p. 108.

(٣) Cass. Civ, 4 Février 2016, N14-29839 & Cass. Civ, 11 Septembre 2014, N13-21459 & Cass. Civ, 15 Janvier 2014, N12-12159, les sentences sur le site, www.legifrance.gouv.fr

الطائرة بواسطة السلطات العامة^(١)، وهو ما أشارت إليه المادة L6131-26 من كود النقل الفرنسي بأن المستغل للطائرة مسئول عن الأضرار ولا يتحمل المسؤولية في حالة خطأ المتسبب la victime، كما لا يتحمل حالة القوة القاهرة طبقاً لما جاء بالمادة L6131-3 من كود النقل الفرنسي.

(١) د. منى حسب الرسول: مرجع سابق، ص ١٣٤ : ١٣٦ & د. إبراهيم عبدالرحمن: مرجع سابق، ص ٣٣٠ : ٣٣٢ & أ. وضحه فلاح المطيري: مرجع سابق، ص ٣٣ & Thierry Mazoyer, op. cit., & Aurélie Vaudry, la responsabilité civile des transporteurs aériens: une protection accrue des passagers, le 23 Août 2015, sur le site, www.avocats-picovschi.com/la-responsabilite & Michèle Bauer, Crash aérien: Quelles sont les responsabilités à engager, le 30 Juillet 2014, sur le site, www.village-justice.com

الخاتمة

[٧٢] تناولنا بالبحث النظام القانوني لتأجير الطائرات، وقد استهللنا البحث بمقدمة عرضنا فيها سبب اختيار البحث وخطة البحث، وقد قسمناه إلى ثلاثة مباحث: عرضنا في المبحث الأول ماهية عقد إيجار الطائرات وتناولنا فيه تعريف عقد الإيجار وخصائصه وطبيعته القانونية وقلنا أنه عقد إيجار أشياء والتي تتطلب حراسة وعناية خاصة، وأهمية العقد سواء بالنسبة للمؤجر أو المستأجر، وتكوين العقد من الرضا والمحل والسبب، وأنواع تأجير الطائرات وذكرنا ثلاثة أنواع هي إيجار طائرة مجهزة بطاقمها، وإيجار طائرة عارية بدون طاقمها، ونظام التأجير التمويلي للطائرات.

وفي المبحث الثاني عرضنا آثار عقود إيجار الطائرات، ففي عقد إيجار الطائرة مجهزة يترتب التزامات على المؤجر بنقل المسافرين وأمتعتهم وإدارة طاقم الملاحه الجوية والصيانة والتأمين على الطائرة، بينما يلتزم المستأجر بدفع الأجرة ومراعاة التزامات المسافرين، ويرتب عقد إيجار الطائرة عارية التزامات على المؤجر بتسليم الطائرة وصيانتها وضمان عيوبها، في حين يلتزم المستأجر بدفع الأجرة والاستعمال المناسب للطائرة والمحافظة عليها وكذا التأمين عليها وردها بنهاية مدة الإيجار، وفي عقد الإيجار التمويلي للطائرة تنشأ التزامات على كل من المورد والمؤجر الائتماني والمستأجر، فيلتزم المورد بتسليم الطائرة، ويلتزم المؤجر الائتماني بدفع ثمن الطائرة وإشهار العقد بتسجيله لدى وزارة الطيران المدني ونقل ملكيتها إذا رغب المستأجر بنهاية الإيجار في شرائها، كما يلتزم المستأجر بدفع الأجرة والمحافظة على الطائرة وحسن استخدامها وصيانتها أو إعادة إيجارها أو ردها.

وفي المبحث الثالث تناولنا المسؤولية عن أضرار الطائرات المستأجرة، والتي تختلف أحكامها بحسب نوع عملية التأجير، ففي حالة التأجير لطائرة مجهزة يتحمل المؤجر المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تحدثها باعتباره مالكها ومستغلها في نفس الوقت سواء كانت الأضرار متعلقة بنقل الأشخاص أو نقل الأمتعة والبضائع أو في حالة تأخير الوصول، وذلك لكونه الناقل الجوي في هذا العقد ويجوز له دفع مسؤوليته بوجود سبب أجنبي لا يد له فيه أو خطأ

المضرور أو وجود نزاع مسلح أو اضطرابات، أو منع استعمال الطائرة من السلطات العامة.

أما في حالة تأجير الطائرة عارية فتنشأ علاقات متعددة وتختلف أحكام المسؤولية، في العلاقة بين المؤجر والمستأجر، يتحمل كلاً منهما المسؤولية عن عدم تنفيذ التزاماته، وفي العلاقة بين المستأجر والمسافرين يتحمل المستأجر المسؤولية عن الأضرار التي تصيب المسافرين وأمتعتهم باعتباره الناقل الجوي ويجوز له دفع مسؤوليته إذا توافرت أسباب ذلك، أما في علاقة طرفي العقد مع الغير، فيتحمل المسؤولية طرفي العقد تجاه الغير حيث تنشأ المسؤولية التضامنية بينهما ما لم يقر المؤجر بتسجيل العقد فتقع المسؤولية على المستأجر تجاه الأضرار التي تصيب الغير.

وفي حالة الإيجار التمويلي للطائرة فتنشأ مسؤولية المورد حيث لا يسلم الطائرة، كما تنشأ مسؤولية للمؤجر الائتماني حال عدم دفع ثمن الطائرة أو نقل ملكيتها متى رغب المستأجر في شرائها، ويتحمل المستأجر المسؤولية تجاه المورد عن استلام الطائرة ويجوز له ممارسة دعاوى الرجوع على المورد نتيجة الإخلال بأي من التزامات المورد، كما يتحمل المستأجر المسؤولية تجاه المؤجر الائتماني عن الانتفاع بالطائرة إذا لم يدفع الأجرة أو أهمل في المحافظة على الطائرة ولم يحم بصيانتها.

[٧٣] وفي النهاية نوصي بعدة مقترحات نأمل الأخذ بها وهي:

١- ضرورة تعديل قانون الطيران المدني المصري بحيث يشمل التصرفات التي ترد على الطائرات من بيع وإيجار ورهن وحجز.

٢- ضرورة تحديد أنواع إيجار الطائرات والالتزامات الناشئة عن كل نوع وتحديد المسؤولية في كل نوع على حده، وذلك في التعديلات المقترحة إضافتها لقانون الطيران المدني المصري.

٣- العمل على تعديل قانون الطيران المدني المصري ليأتي مواكباً للتطورات الاقتصادية الجديدة، وانتشار عمليات التأجير للطائرات سواء الشارتر أو التأجير التمويلي، فمن المؤسف أن يأتي قانون الطيران المدني متأخراً في التنظيم القانوني لتأجير الطائرات عن التشريعات المماثلة العربية والأجنبية.

- ٤- نأمل في التعديلات القانونية على قانون الطيران المدني الأخذ بعين الاعتبار ما انتهت إليه الاتفاقيات الدولية في شأن تعويض الأضرار عن حوادث الطائرات خاصة ما جاء باتفاقية مونتريال ١٩٩٩.
- ٥- ضرورة تحديد المسؤوليات في حالة تأخير إقلاع أو هبوط الطائرات بالمطارات لأسباب لا دخل لمستغل الطائرات بها مثل الاضطرابات الأهلية والنزاعات المسلحة، وأخطاء الطيارين المهنية.

