

المسؤولية المدنية عن عمل مضيضة الطيران – دراسة مقارنة

Civil liability for the actions of flight attendants A Comparative Study

م.د جمانة جاسم الاسدي
كلية القانون – جامعة كربلاء

Jumana.j@uokerbala.edu.iq

أ.م.د معتز محمود المعموري
كلية القانون – جامعة كربلاء

muataz.m@uokerbala.edu.iq

تاريخ قبول البحث ٢٠٢٥/٩/١٣

تاريخ ارجاع البحث ٢٠٢٥/٩/٩

تاريخ استلام البحث ٢٠٢٥/٩/٧

الموضوع إحدى القضايا القانونية المستحدثة التي أفرزها التطور السريع في قطاع الطيران المدني، وما نتج عنه من توسع في المهام الموكلة لطاقم الضيافة الجوية، ويهدف هذا البحث إلى بيان الطبيعة القانونية للعلاقة التي تربط مضيضة الطيران بشركة الطيران، وبيان الأساس القانوني لمسؤوليتها المدنية في حال إخلالها بواجباتها أثناء أداء عملها، وقد توصل البحث إلى أن المشرع العراقي لم يضع تنظيماً خاصاً أو صريحاً لمسؤولية مضيضة الطيران، ما يجعل الرجوع إلى القواعد العامة في القانون المدني وقانون العمل أمراً ضرورياً، مع الاستئناس بالاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وتعليمات منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO). كما بين البحث أن مسؤولية المضيضة قد تنشأ إذا ما تحقق الخطأ المهني، وثبت الضرر، وتوفرت علاقة السببية بينهما، سواء كان الضرر مادياً أو معنوياً، وفي جميع الأحوال، تبقى شركة الطيران مسؤولة عن أفعال مستخدميها في نطاق العمل، مع إمكانية الرجوع على المضيضة في حالات الخطأ الجسيم أو الشخصي.

الكلمات المفتاحية: الحرب الروسية الأوكرانية، الجيوسياسية، الصراع الدولي، الأمن الإقليمي.

This topic represents one of the emerging legal issues arising from the rapid development of the civil aviation sector and the resulting expansion of the duties assigned to flight attendants. This research aims to clarify the legal nature of the relationship between flight attendants and the airline, and to explain the legal basis for their civil liability in the event of a breach of their duties during the performance of their duties. The research concludes that Iraqi law does not provide specific or explicit regulations for flight attendant liability, making it necessary to refer to the general rules of civil law and labor law, while drawing on international agreements such as the Montreal Convention of 1999 and the instructions of the International Civil Aviation Organization (ICAO).

The research also demonstrates that flight attendant liability may arise if a professional error is established, damage is proven, and a causal relationship exists between them, whether the damage is material or moral. In all cases, the airline remains liable for the actions of its employees within the scope of their work, with the possibility of recourse against the flight attendant in cases of gross or personal error.

Keywords: Civil Liability, Flight Attendant, Flight Crew, Iraqi Law

المقدمة

أولاً: موضوع البحث

يمثل الطيران المدني أحد أبرز ملامح التطور التكنولوجي والقانوني في العصر الحديث، وقد انعكس هذا التطور على البنية التنظيمية والمهنية للملاحة الجوية، لا سيّما ما يتعلق بأطقم العمل داخل الطائرة، ومن بينهم مضيّفة الطيران، التي تؤدي دورًا حيويًا لا يقتصر على تقديم الخدمات الترفيهية أو اللوجستية، بل يتعداها إلى المحافظة على سلامة الركّاب وتنفيذ التعليمات الأمنية والتنسيق مع الطاقم التقني في حالات الطوارئ.

ورغم هذه المهام الحساسة، فإن المسؤولية القانونية لمضيّفة الطيران --ولا سيما المدنية منها-- لم تنل حظها الكافي من الدراسة القانونية المتخصصة، بل غالبًا ما تندرج ضمن إطار المسؤولية العامة لشركة الطيران أو الطاقم ككل، دون تخصيصٍ لدور المضيّفة وموقعها القانوني المستقل.

أولاً: أهمية الموضوع

تنبع أهمية هذا الموضوع من الطابع الخاص للمهنة، حيث تعمل مضيّفة الطيران في بيئة جوية مغلقة، وتؤدي مهامها في ظروف استثنائية تستوجب يقظة دائمة وسلوكًا قانونيًا ومهنيًا متوازنًا، كما إن أي خطأ أو إهمال يصدر عنها قد يؤدي إلى أضرار جسيمة على مستوى حياة الركّاب أو سلامة الرحلة الجوية، ومن هنا، جاء اختيار هذا الموضوع بهدف تسليط الضوء على المسؤولية المدنية التي قد تتحملها مضيّفة الطيران نتيجة إخلالها بواجباتها الوظيفية أو المهنية، والبحث في حدود هذه المسؤولية وشروط قيامها، والتمييز بينها وبين مسؤولية الشركة المشغّلة أو الطاقم الفني.

ثانيًا: إشكالية البحث

تتمثل الإشكالية الأساسية للبحث في التساؤل الآتي: ما حدود المسؤولية المدنية عن عمل مضيّفة الطيران تجاه الركّاب وشركة الطيران، في حال إخلالها بواجباتها المهنية، وما هي الأسس القانونية التي تُبنى عليها هذه المسؤولية في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية؟ وتفرغ عن هذه الإشكالية جملة من التساؤلات الفرعية، من أبرزها:

١. هل تعتبر مضيّفة الطيران مسؤولة شخصيًا عن الأضرار التي تلحق بالركّاب نتيجة أفعالها؟
٢. ما مدى اعتبار الخطأ المهني سببًا موجبًا لتحمل المسؤولية المدنية؟
٣. هل تقوم مسؤوليتها على أساس الخطأ أم التبعية الوظيفية؟
٤. ما هو دور القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية في تنظيم هذه المسؤولية؟

ثالثاً: أهداف البحث

يسعى هذا البحث إلى تحقيق عدد من الأهداف، من أهمها تحديد الإطار القانوني لمهنة مضيغة الطيران، وطبيعة العلاقة التي تربطها بشركة الطيران، وتحليل صور المسؤولية المدنية التي قد تترتب على المضيغة نتيجة إخلالها بالتزاماتها، وتمييز حدود المسؤولية الشخصية عن مسؤولية الشركة المشغلة في حالات الضرر، بالإضافة إلى استعراض الأحكام القانونية الوطنية والدولية ذات الصلة بهذه المسؤولية، واقتراح حلول قانونية أو تنظيمية لسد الفراغ التشريعي -- إن وجد -- في هذا المجال.

رابعاً: منهجية البحث

اعتمد هذا البحث على المنهج التحليلي الوصفي عن طريق تحليل النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة، ولاسيما اتفاقية مونتريال، ١٩٩٩، واتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، والقوانين العراقية المنظمة للطيران، والقانون المدني وقانون العمل، وكذلك استعراض التطبيقات القضائية والآراء الفقهية التي عالجت موضوع المسؤولية المدنية في إطار النقل الجوي، كما استخدم المنهج المقارن مع القانون المدني الفرنسي الصادر بتاريخ ١٨٠٤ والمعدل بالمرسوم الصادر عام ٢٠١٦، لتسليط الضوء على الفروقات بين الأنظمة القانونية في تنظيم هذه المسؤولية، وتوضيح الاتجاهات المختلفة في الفقه والقضاء.

خامساً: هيكلية البحث

يقوم هذا البحث على تقسيم رئيس على مبحثين، يتفرع عن كل منهما مطلبان، على النحو الآتي: المبحث الأول الطبيعة القانونية لعمل مضيغة الطيران وفيه المطلب الأول التكييف القانوني لعلاقة مضيغة الطيران بشركة الطيران، والمطلب الثاني المركز القانوني لمضيغة الطيران في التشريعات الوطنية والدولية، أما المبحث الثاني صور المسؤولية المدنية المترتبة على مضيغة الطيران وفيه المطلب الأول المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالركاب، المطلب الثاني المسؤولية عن الإخلال بواجبات السلامة الجوية.

المبحث الأول**الطبيعة القانونية لعمل مضيغة الطيران**

تعد مضيغة الطيران أحد العناصر الحيوية في قطاع النقل الجوي، وفي هذا السياق، تُثار العديد من الإشكاليات القانونية بشأن الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية لمضيغة الطيران، ومدى خضوعها لقواعد المسؤولية التقصيرية، أو العقدية، وحدود العلاقة التي تربطها بالناقل الجوي من جهة، وبالركاب أو الغير من جهة أخرى، كما يبرز التساؤل حول موقع هذه المسؤولية في ظل تعدد الأنظمة القانونية التي قد تنطبق عليها، من قانون العمل، إلى قانون الطيران المدني، مروراً بالقانون المدني والاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالنقل الجوي، وبناءً عليه، يتناول هذا المبحث تحليل الإطار القانوني لعلاقة مضيغة الطيران بشركة

الطيران، وبيان الطبيعة القانونية لهذه العلاقة، وصولاً إلى تحديد مدى إمكان قيام المسؤولية المدنية عن الأضرار التي قد تقع بفعل المضيفة أثناء تأدية عملها.

المطلب الأول

التكليف القانوني لعلاقة مضيضة الطيران بشركة الطيران

تُعد مضيضة الطيران من فئة العمال المأجورين الذين تربطهم علاقة تعاقدية بشركة الطيران بوصفها جهة مستخدمة (عاطف، ٢٠٠٨، ص٧٦)، وتخضع هذه العلاقة - من حيث الأصل - لأحكام عقد العمل على وفق قانون العمل، وطبقاً للمادة (١/سادساً) من قانون العمل العراقي رقم (٣٧) لسنة ٢٠١٥، فإن تعريف العامل ينطبق في هذه القاعدة على مضيضة الطيران بوصفها تؤدي عملاً مأجوراً منتظماً تحت إدارة وتوجيه شركة الطيران.

وقد أشار الفقه إلى أنّ معيار التبعية القانونية يعد أساساً لتكليف علاقة العمل، ويُعد الشخص عاملاً إذا توافرت في علاقته بالغير عناصر التبعية، والإشراف مقابل أجر (السنهوري، ٢٠٠٦، ص٢٦).

يتسم عمل مضيضة الطيران بعدة خصائص قانونية مميزة، من بينها:

١. الطابع غير الإقليمي للعمل، إذ أن أداء العمل يتم على متن الطائرة أثناء الرحلات الدولية، مما يطرح إشكالية في تحديد القانون الواجب التطبيق عند قيام النزاع (الشيخ، ٢٠٠٨، ص٩٨).

٢. ارتباط العمل بعنصر السلامة الجوية، إذ تتضمن مهام المضيضة التفاعل مع حالات الطوارئ وتطبيق إجراءات الأمان، على وفق ما تحدده لوائح الطيران المدني والشركة المشغلة (العربي وآخرون، ١٩٩٨، ص٦٥).

٣. الخضوع المزدوج للتبعية: إذ تكون المضيضة خاضعة لإشراف شركة الطيران إدارياً، ولقائد الطائرة فنياً أثناء الرحلة، تطبيقاً لما تنص عليه تعليمات التشغيل القياسية الخاصة بالطيران المدني.

وقد أشار الفقه إلى أن العمل الجوي يتميز بخصوصية قانونية تستدعي تنظيمًا خاصًا، فالعمل الجوي يخضع من جهة لأحكام قانون العمل، لكنه يتطلب مراعاة للطبيعة الخاصة للمجال الجوي، ما يستدعي تدخل قواعد القانون الجوي (فودة، ٢٠١٨، ص١٠١).

بوجه عام، تخضع علاقة مضيضة الطيران بشركة الطيران لأحكام قانون العمل، غير أن القانون الجوي - سواء المحلي، أم الدولي - يتدخل في تنظيم جوانب خاصة، كالتدريب، شروط اللياقة الصحية، إجراءات السلامة، والتعليمات الفنية أثناء الطيران، وقد نصت اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي لعام ١٩٤٤، في ملحقتها السادس، على ضرورة أن يكون الطاقم الجوي مؤهلاً ومدرباً لأداء مهامه على وفق معايير السلامة الدولية، بما في ذلك طاقم الضيافة (ICAO, 2018).

وفي ضوء ذلك، فإن العلاقة القانونية بين المضيضة، وشركة الطيران تُعد ذات طبيعة مزدوجة أساسها عقد عمل يخضع للقانون العام، لكنها محاطة بقيود وتنظيمات مستمدة من القانون الجوي، والأنظمة الداخلية لشركات النقل الجوي.

المطلب الثاني

المركز القانوني لمضيضة الطيران في التشريعات الوطنية والدولية

إنّ التشريعات الوطنية، والدولية تنظر إلى مضيضة الطيران كعضو رسمي من ضمن الطاقم الجوي، وتُخضعها لضوابط تنظيمية خاصة، ولم نعر في التشريعات المقارنة على تنظيم خاص للمركز القانوني لمضيضة الطيران وهذا حال المشرع المدني الفرنسي، والعراقي، كما أنه لم يُفرد في قانون العمل العراقي رقم (٣٧) لسنة ٢٠١٥ نصوصاً خاصة تنظم مهنة مضيضة الطيران، أو طاقم الضيافة الجوية، كما لم يتطرق صراحة إلى المسؤولية المدنية للعاملين في النقل الجوي، لكن يُفهم من المواد العامة في الباب الثالث من القانون (عقد العمل) أن العامل، بما في ذلك مضيضة الطيران، ملزمة بأداء عملها وفقاً لشروط العقد والتعليمات الداخلية وواجبات العناية، وأنها تخضع للمساءلة التأديبية، أو المدنية إذا أخلّت بهذه الالتزامات.

المادة (٤٢/ثانياً) من قانون العمل العراقي رقم ٣٧ لسنة ٢٠١٥، تعدّ هي قاعدة قابلة للتطبيق على مضيضة الطيران عند إخلالها بواجبات السلامة، أو الإضرار بالركاب، إلا أن قانون العمل يُحيل في حالات الضرر للركاب، أو الأطراف الثالثة إلى قواعد المسؤولية المدنية العامة، أو الخاصة (مثل قانون النقل، أو القانون الجوي).

أما في إطار قانون الطيران المدني العراقي رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤ وهو الإطار القانوني الأكثر صلة، غير أن القانون لا يحتوي على نصوص صريحة تفصل المسؤولية المدنية لمضيضة الطيران، ولكنه يتناول مسؤولية الطاقم الجوي بشكل عام، ويؤسس مسؤولية الناقل الجوي عن أعمال تابعيه، ومن أبرز المواد هي المادة (١٧٧)، (قانون الطيران المدني العراقي، ١٩٧٤، مادة ١٧٧) وهي مطابقة تقريباً لنص المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩. ومن هذا النص تُستدل على أن:

١. المسؤولية المدنية لا تقع على عاتق شركة الطيران (الناقل) عن الأضرار التي تصيب الراكب، الناتجة عن خطأ مضيضة الطيران وهي من تابعيه (إشارة إلى السوابق القضائية غير المباشرة).
٢. ولا يمنع ذلك من الرجوع على المضيضة شخصياً إذا ثبت أن الضرر ناتج عن خطأ جسيم، أو متعمد شخصي منها.

ولم يرد في القانون أي نص يُعفي مضيضة الطيران من المسؤولية الشخصية، ما يعني أن القواعد العامة في القانون المدني رقم ٤٠ لسنة ١٩٥١ تبقى مرجعاً لتحديد مسؤوليتها، إذ ينظّم القانون المدني قواعد

المسؤولية التقصيرية في المواد (٢٠٤-٢٢٧)، وهي تنطبق في حالة تسبب مضيعة الطيران بضرر للراكب خارج إطار العلاقة التعاقدية أو في حال قيام خطأ شخصي منها.

تنص المادة (٢٠٤) على أن: "كل تعدٍ يصيب الغير بأي ضرر آخر غير ما ذكر في المواد السابقة يستوجب التعويض"، من ثم إذا تسببت المضيعة بخطأ خارج عن نطاق مهامها المحددة، أو ارتكبت إهمالاً جسيماً أدى لضرر جسدي، أو معنوي لأحد الركاب، فإنها قد تُسأل شخصياً أمام القضاء، دون أن يمنع ذلك من مساءلة شركة الطيران تبعاً لمسؤولية المتبوع عن التابع.

وهو ما ذهب إليه المشرع الفرنسي في قانونه المدني الصادر في ١٨٠٤ وتعديله في عام ٢٠١٦، إذ نص في المادة ١٢٤٠ على أنه: "كل فعل يقوم به شخص ويسبب ضرراً للغير يلزم من وقع الضرر بخطئه بتعويضه".

يمكن تلخيص موقف المشرعين العراقي والفرنسي عن المسؤولية المدنية لمضيعة الطيران في النقاط الآتية:

١. لا يوجد نص صريح ومباشر يُنظم المسؤولية المدنية لمضيعة الطيران في قانون الطيران أو العمل أو القانون المدني.

٢. يُخضع المشرع هذه المسؤولية إلى قواعد عقد العمل (فيما يخص علاقة المضيعة بالشركة)، وقواعد القانون الجوي (فيما يخص مسؤولية الناقل)، وقواعد المسؤولية المدنية العامة (فيما يخص الرجوع على المضيعة شخصياً).

٣. يُعد هذا النقص التشريعي ثغرة قانونية تستوجب المعالجة بوسائل تنظيمية وتشريعية أكثر وضوحاً، أسوة بالاتفاقيات الدولية المقارنة.

أما اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤، فقد أوجبت في الملحق رقم (٦) أن يكون هناك طاقم مساعد مؤهل على متن الطائرة، لضمان تنفيذ تعليمات السلامة الجوية أثناء الرحلة (ICAO, 2018). تتمثل أبرز التزامات مضيعة الطيران (أكاديمية الضيافة الجوية، ٢٠٢٥)، وفقاً للوائح شركات الطيران والاتفاقيات الدولية، فيما يأتي:

١. تنفيذ تعليمات قائد الطائرة وسلطات الطيران المدني.

٢. ضمان الالتزام بإجراءات السلامة داخل المقصورة.

٣. التعامل اللائق مع الركاب، بما يحافظ على سلامتهم البدنية والنفسية.

٤. الإبلاغ عن أي حادث محتمل، أو تصرف مريب قد يهدد الرحلة.

وقد أكدت المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) أن أفراد طاقم الضيافة مسؤولون عن الإجراءات الأولية للطوارئ والإخلاء، وهم جزء من منظومة السلامة الجوية (ICAO, 2014, p. 15)

كما تخضع مضيعة الطيران لعدد من الاتفاقيات الدولية التي تنظم نطاق مسؤوليتها المهنية، ومن أبرزها: اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، التي نظمت مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب الركاب، واعتبرت أن أفعال، أو إهمال موظفي الشركة تدخل من ضمن نطاق مسؤولية الناقل، بما يشمل طاقم الضيافة (Montreal Convention, 1999, Articles 17 & 20). كذلك تخضع للوائح وكالة سلامة الطيران الأوروبية (EASA)، التي تفرض معايير تدريب وسلوك محددة للمضيفات، فضلاً عن تعليمات الإيكافو التي تفرض نظاماً مهنيًا صارمًا فيما يتعلق بتأهيل أفراد الطاقم الجوي، ويجري تطبيقها في التشريعات المحلية في معظم الدول.

وبناءً على ما تقدم، يتضح أن مضيعة الطيران تتمتع بوضع قانوني مزدوج فهي من جهة عاملة تخضع لعقد عمل، ومن جهة أخرى مسؤولة عن تنفيذ التزامات خاصة من ضمن نظام النقل الجوي، مما يجعل من مسؤوليتها المدنية موضوعاً معقداً يستدعي تنظيراً وتحليلاً خاصاً.

المبحث الثاني

صور المسؤولية المدنية المترتبة على مضيعة الطيران

تمثل المسؤولية المدنية أحد أبرز أوجه المحاسبة القانونية للعاملين في قطاع الطيران، بالنظر إلى طبيعة المخاطر المرتبطة بسلامة الركاب، وأمن الرحلة الجوية، وتكتسب مسؤولية مضيعة الطيران خصوصيةً تتبع من طبيعة مهامها داخل الطائرة، والتي تجمع بين تقديم الخدمات والرعاية من جهة، والإسهام في إجراءات السلامة الجوية من جهة أخرى، وفي هذا المبحث سيتم استعراض أبرز صور المسؤولية المدنية التي قد تتحملها مضيعة الطيران، وذلك عن طريق مطلبين، هما المطلب الأول المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالركاب، والمطلب الثاني المسؤولية عن الإخلال بواجبات السلامة الجوية.

المطلب الأول

المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالركاب

تعد الحماية المدنية للمسافرين من الركائز الأساسية في تنظيم النقل الجوي، وقد أناطت الأنظمة القانونية جزءاً من هذه الحماية بطاقم الضيافة الجوية، وتقوم مسؤولية مضيعة الطيران عن الأضرار التي تصيب الركاب في حال تحقق ثلاثة أركان تقليدية هي: الخطأ، الضرر، وعلاقة السببية.

أولاً: قيام الخطأ المهني في سلوك المضيعة، ويتمثل الخطأ المهني في إخلال المضيعة بواجباتها أثناء الرحلة، سواء بالإهمال أو بسوء التصرف أو بعدم اتخاذ التدابير الواجبة، وتختلف صور الخطأ، منها التقصير في التعامل مع حالة طبية حرجة لأحد الركاب، الإهمال في ضبط الأبواب والمقاعد أو عدم توجيه الركاب بوضوح أثناء الإقلاع أو الهبوط، الاستهزاء أو السلوك اللفظي المسيء الذي يلحق ضرراً نفسياً بالمسافر.

وقد أكدت محكمة التمييز الفرنسية في أحد أحكامها أن تصرفات طاقم الضيافة تدخل من ضمن أعمال الناقل الجوي، ويُسأل عنها الأخير، إلا في حال كان الخطأ شخصيًا ومتعمدًا من الموظف (Cour de Cassation, Civ. 1ère, 7 mars 2006, n° 04-16.928).

ثانيًا: وقوع ضرر مادي، أو معنوي للمسافر، والذي قد يتمثل الضرر في إصابة جسدية ناتجة عن الإهمال، كما في حال التعثر بسبب عدم تنظيف الممر، أو ضرر معنوي ناتج عن المعاملة السيئة، أو التمييز العنصري، أو التجاوز على الخصوصية.

وفي هذا الصدد، قضت محكمة أمريكية بتعويض راكب تعرض لتمييز عنصري من طاقم الضيافة، معتبرة أن التصرف خروج جسيم عن الالتزام بالعناية من قبل الناقل الجوي وموظفيه (US Court of Appeals, 9th Circuit, 2017).

ثالثًا: قيام العلاقة السببية، لأنه يجب أن يكون هناك ارتباط مباشر بين الخطأ المرتكب من قبل المضيفة والضرر الذي لحق بالمسافر، وفي النقل الجوي تشدد المحاكم في إثبات هذه العلاقة بسبب خصوصية البيئة التي تقع فيها الحوادث، وقد اعتبرت اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ في المادة (١٧) أن المسؤولية تقوم إذا كان الضرر ناجمًا عن حادث وقع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو النزول (Montreal Convention, 1999).

وتُعد أفعال طاقم الضيافة -- بما في ذلك المضيفات -- من الأعمال التي يُسأل عنها الناقل الجوي ما دامت قد وقعت أثناء أداء المهام الوظيفية، من ثم، إذا تسببت المضيفة بخطأ خارج عن نطاق مهامها المحددة، أو ارتكبت إهمالًا جسيمًا أدى لضرر جسدي، أو معنوي لأحد الركاب، فإنها قد تُسأل شخصيًا أمام القضاء المدني طبقًا للقواعد العامة للتعويض عن الضرر المادي، أو الأدبي، في القانونيين المدنيين العراقي والفرنسي (المادة ٢٠٤ قانون مدني عراقي، المادة ١٢٤٠ قانون مدني فرنسي).

المطلب الثاني

المسؤولية عن الإخلال بواجبات السلامة الجوية

تمثل السلامة الجوية أحد الأبعاد الأساسية لمسؤولية مضيفة الطيران، وتدرج ضمن التزاماتها المهنية في إطار ما تفرضه لوائح الطيران المدني، وتتمثل تلك الواجبات بما يأتي:

أولاً- الامتناع عن التبليغ أو الإخطار بالمخاطر: تُعد مسؤولية المضيفة مضاعفة في حال امتناعها عن الإبلاغ عن حالة فنية خطيرة، أو سلوك راكب مريب، أو ملاحظات أمنية جوهرية. ويدخل ذلك في نطاق الخطأ المهني الجسيم، لأنه يشكل إخلالًا جوهريًا بواجبات الوظيفة.

وتشير تعليمات المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) إلى أن أفراد طاقم الضيافة ملزمون بالتبليغ الفوري لقائد الطائرة عن أي حادث يهدد السلامة، ويُعد الإهمال في ذلك إخلالاً جوهرياً يستوجب المساءلة (ICAO, 2020, p. 47).

ثانياً - مخالفة التعليمات الأمنية، أو التقنية أثناء الرحلة: يتوجب على المضيفة الالتزام الكامل بتعليمات قائد الطائرة، واللوائح التنظيمية للطيران المدني، وتشمل المخالفات التي تؤدي إلى المسؤولية المدنية (فتح أبواب أو مخارج الطوارئ دون إذن أو ضرورة، أو ترك معدات السلامة في حالة غير صالحة، أو عدم تقديم الإرشادات الواجبة للركاب قبل الإقلاع أو الهبوط).

وقد عدت محكمة التمييز الأردنية في قرارها رقم ٢٠١٦/٥٦٧ أن الإخلال بإجراءات السلامة الجوية من قبل أفراد الطاقم يُعد سبباً موجباً لتحمل شركة الطيران المسؤولية المدنية تجاه الركاب، مع إمكانية الرجوع على الموظف المتسبب بالضرر عند ثبوت الخطأ الشخصي (محكمة التمييز الأردنية، ٢٠١٦).

ثالثاً: حدود المسؤولية الشخصية للمضيفة: من حيث المبدأ تتحمل شركة الطيران المسؤولية المدنية عن أفعال مستخدمها بموجب مبدأ مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع، إذ نصت المادة ٢١٩ من القانون المدني العراقي على أنه: "١-- الحكومة والبلديات والمؤسسات الأخرى التي تقوم بخدمة عامة وكل شخص يستغل احد المؤسسات الصناعية او التجارية مسؤولون عن الضرر الذي يحدثه مستخدموهم، اذا كان الضرر ناشئاً عن تعدد وقع منهم اثناء قيامهم بخدماتهم. ٢-- ويستطيع المخدم ان يتخلص من المسؤولية اذا اثبت انه بذل ما ينبغي من العناية لمنع وقوع الضرر، أو إن الضرر كان لا بد واقعا حتى لو بذل هذه العناية."، كما نص المشرع الفرنسي في المادة ١٢٤٢ من القانون المدني على أنه: "يكون الشخص مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه الاشخاص الذين هم تحت رعايته..."، إلا أن ذلك لا يمنع من مساءلة المضيفة ذاتها إذا توافر الخطأ الشخصي الجسيم أو إذا كانت الأفعال المرتكبة خارجة عن نطاق الوظيفة.

وقد فُرق القضاء الفرنسي بين الخطأ الوظيفي الذي تُسأل عنه الشركة، والخطأ الشخصي الذي يُسأل عنه العامل مباشرة، كما في حال سوء المعاملة المتعمدة أو العنصرية، أو الإيذاء البدني غير المبرر (Cass. civ. 2e, 2008).

عليه ووفقاً لما تقدم، وفي حال توافرت أركان المسؤولية التقصيرية من قبل المضيفة في الطيران المدني فيصير إلى التحقق في طبيعة الإخلال وإمكانية إقامة دعوى مدنية على شخص المضيفة من دون شركة النقل الجوي التابعة إليها.

الخاتمة

يمثل موضوع المسؤولية المدنية عن عمل مضيعة الطيران أحد المسائل القانونية الحديثة التي فرضتها تطورات الواقع العملي للنقل الجوي، وما يرافقه من تعقيد في علاقات العمل ومخاطر تَمَسُّ حقوق وسلامة المسافرين، وقد كشف البحث عن فراغ تشريعي واضح في القانون العراقي فيما يتعلق بالتنظيم الدقيق لمهام مضيعة الطيران وحدود مسؤوليتها، بالرغم من الدور الحساس الذي تؤديه داخل بيئة عمل ذات طابع خاص، تتطلب كفاءة عالية وحسًا قانونيًا ومهنيًا دقيقًا، وعن طريق دراسة الإطارين العام، والخاص لعلاقة مضيعة الطيران بشركة الطيران، وتحليل صور المسؤولية المدنية المحتملة، برزت الحاجة إلى مقارنة قانونية أكثر تطورًا تستجيب لمتطلبات الواقع الجوي وتوازن بين حقوق الركاب والتزامات الطاقم، يمكن تلخيص أبرز ما توصل إليه البحث من نتائج ومقترحات في النقاط الآتية:

أولاً- الاستنتاجات

١. إنّ مضيعة الطيران تُعد قانوناً من فئة العاملين بعقد عمل مأجور، يخضع -- من حيث الأصل -- لقانون العمل العراقي رقم (٣٧) لسنة ٢٠١٥، غير أن طبيعة عملها تفرض خضوعاً مزدوجاً لقواعد القانون الجوي والأنظمة الفنية الصادرة عن سلطات الطيران المدني.
٢. إنّ القانون العراقي، سواء في قانون العمل أو قانون الطيران المدني رقم (١٤٨) لسنة ١٩٧٤، لم يتناول صراحة مسؤولية مضيعة الطيران المدنية، ما يجعل القواعد العامة في القانون المدني هي المرجع الرئيس في هذا الصدد، مع أنّها لم تصرح بتنظيم أحكام المسؤولية المدنية لمضيعة الطيران بصفة خاصة.
٣. إنّ مسؤولية مضيعة الطيران قد تنشأ عند الإخلال بواجبات المهنة، أو الإضرار بالركاب بفعل، أو امتناع غير مشروع، متى توافرت أركان الخطأ والضرر وعلاقة السببية، وقد يكون ذلك الضرر مادياً، أو أدبياً يستوجب التعويض.
٤. إنّ مسؤولية شركة الطيران تظل قائمة عن أفعال المضيعة أثناء العمل، إلا إذا ثبت أن الفعل قد تم خارج نطاق الوظيفة، أو انطوى على خطأ شخصي جسيم، ما يميز مساءلة المضيعة بصفة مستقلة بحكم مسؤولية المتبوع عن أخطاء تابعيه.
٥. إنّ الاتفاقيات الدولية (وخاصة اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ وملحقات شيكاغو) تشكل إطاراً مرجعياً يمكن الاستناد إليه في تنظيم المسؤولية المدنية للعاملين في الطيران، بما فيهم طاقم الضيافة الجوية.
٦. إنّ القضاء العراقي لم يُنتج بعد اجتهادات واضحة تتعلق مباشرة بمسؤولية مضيعة الطيران، مما يعزز أهمية البحث الفقهي في هذا المجال.

ثانياً- المقترحات

١. سن قواعد قانونية خاصة تنظم مهنة طاقم الضيافة الجوية، وتحدد المهام والمسؤوليات المدنية بشكل صريح، على غرار ما هو معمول به في بعض الاتفاقيات الدولية المقارنة.
٢. تعديل قانون الطيران المدني العراقي بإضافة نصوص تفصيلية تتعالج مسؤولية أفراد الطاقم الجوي، بما فيهم المضيفات، وتضع ضوابط موضوعية للتمييز بين الخطأ المهني والخطأ الشخصي.
٣. تضمين عقود العمل المرمة مع طاقم الضيافة بنوداً واضحة تتعلق بالمسؤولية القانونية، وحدود الالتزام، والإجراءات التأديبية أو المدنية عند الإخلال بالواجبات.
٤. إدخال مفاهيم المسؤولية المدنية في البرامج التدريبية للمضيفات، خاصة ما يتعلق بالسلامة الجوية، وأسلوب التعامل مع الركاب، وطرق الإبلاغ عن المخاطر.
٥. دعوة القضاء العراقي لتطوير اجتهاداته في هذا المجال، من خلال تبني مبادئ حديثة مستمدة من الاتفاقيات الدولية والقضاء المقارن، بما يحقق التوازن بين حماية المسافر وضمان حقوق العامل.
٦. تشجيع البحث الأكاديمي القانوني المتخصص في مجال الطيران المدني، وإدراج موضوعات مثل المسؤولية المهنية للمضيفات ضمن دراسات القانون المدني أو قانون النقل.

المصادر والمراجع

أولاً: الكتب القانونية

١. السنهوري، عبد الرزاق. (٢٠٠٦). الوسيط في شرح القانون المدني (ج ٧). دار النهضة العربية.
٢. الشيخ، أحمد إبراهيم. (٢٠٠٨). المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي. دار النهضة العربية.
٣. العربي، محمد فريد، وآخرون. (١٩٩٨). القانون الجوي - الملاحة الجوية والنقل الجوي. دار الجامعة الجديدة.
٤. عاطف، محمد الفقي. (٢٠٠٨). تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩. دار الفكر الجامعي.
٥. فودة، جمال. (٢٠١٨). القانون الجوي والمسؤولية المدنية للناقل الجوي. دار الجامعة الجديدة.

ثانياً: المقالات والمواقع الإلكترونية

- أكاديمية الضيافة الجوية. (٢٠٢٥، يوليو ١٩). مقال عن التزامات مضيافة الطيران. استرجع في

١٩ يوليو ٢٠٢٥، من <https://eiaacademy.com>

ثالثاً: القرارات القضائية

١. محكمة التمييز الأردنية. (٢٠١٦). قرار رقم ٥٦٧/٢٠١٦ (هيئة عامة). مجلة نقابة المحامين الأردنيين، ٤٤.
2. Cour de Cassation, Civ. 1ère. (2006, March 7). Arrêt n° 04-16.928.
3. Cour de Cassation, Civ. 2e. (2008, February 21). Arrêt n° 07-11.758.
4. US Court of Appeals, 9th Circuit. (2017). Doe v. United Airlines, Case No. 15-55133.

رابعاً: القوانين والاتفاقيات

١. اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي. (١٩٤٤).
٢. اتفاقية مونتريال لتوحيد قواعد النقل الجوي الدولي. (١٩٩٩).
٣. القانون المدني العراقي. (١٩٥١). رقم ٤٠.
٤. قانون العمل العراقي. (٢٠١٥). رقم ٣٧. العراق: دار الوقائع العراقية.
٥. قانون الطيران المدني العراقي. (١٩٧٤). رقم ١٤٨.
٦. القانون المدني الفرنسي. (١٨٠٤، معدل ٢٠١٦).

خامساً: المراجع الأجنبية

1. ICAO. (2014). Manual on Cabin Crew Safety Training (Doc 10002).
2. ICAO. (2018). Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation: Operation of Aircraft, Part I – International Commercial Air Transport.
3. ICAO. (2020). Cabin Safety Manual (Doc 10002, 2nd ed.).
4. Montreal Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air. (1999). Articles 17, 20.