

# نظرية المسؤولية الموضوعية أو المطلقة: مسؤولية المشغل أو المُستثمر الجوي أنموذجاً

أ. د. فاروق إبراهيم جاسم

أستاذ القانون التجاري، كلية القانون

الجامعة المستنصرية، بغداد، العراق

## الملخص:

يندرج هذا البحث في إطار المحور الثالث من محاور المؤتمر المتعلق بنظرية المسؤولية، وهو دراسة مسؤولية المشغل أو المُستثمر الجوي عن الأضرار التي تسببت فيها طائرته أو طائراته للأشخاص أو الأموال على السطح الناشئة عن سقوطها أو سقوط أشياء منها، والتي اتخذت مما يُعرف بنظرية المسؤولية الموضوعية أو المطلقة كأساس لمسألة المشغل أو المُستثمر المذكور عن تلك الأضرار، حيث تتعدّد مسؤوليته - بحسب الأصل - بمجرد وقوع الضرر، ومن دون الحاجة إلى إثبات خطأه أو إهماله، إذ كرّست الاتفاقيات الدولية التي نظمت مسؤولية المشغل أو المُستثمر الجوي هذا الاتجاه.

ولأجل إيضاح الفكرة الأساسية للبحث، فقد تمّ تقسيمه إلى مبحثين: خُصّص الأول منهما لبحث مفهوم المشغل الجوي وفقاً لما حدّدته الاتفاقيات الدولية التي نظمت هذه المسؤولية، ثم بيان الأضرار التي يُسأل عنها المشغل المذكور، بينما خُصّص المبحث الثاني لبحث الظروف التاريخية التي سبقت إقرار اتفاقية روما لعام 1933 التي تبنت نظرية المسؤولية الموضوعية أو المطلقة للمشغل الجوي، ثم الإشارة إلى الاعتبارات التي دعت واضعي هذه الاتفاقية إلى تبنيها، وبيان موقف اتفاقيتي روما لعام 1952 واتفاقية مونتريال لعام 2009 من نظرية المسؤولية الموضوعية أو المطلقة التي اتخذتها اتفاقية روما لعام 1933 كأساس لمسألة المشغل أو المُستثمر الجوي عن الأضرار المتقدم ذكرها.

وانتهى البحث إلى أن هناك تشدداً واضحاً في مسؤولية المشغل الجوي عن الأضرار التي يتعرض لها الركاب، في تطبيق صريح ومباشر لمقتضيات المسؤولية الموضوعية أو المطلقة.

**كلمات دالة:** النقل الجوي، سقوط طائرة، أضرار الملاحة الجوية، اتفاقية روما لعام 1933، اتفاقية مونتريال لعام 2009.

## المقدمة :

### أولاً: موضوع البحث

تُعدُّ مسؤولية المُشغِّل أو المُستثمر الجوي عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص أو الأموال على سطح الأرض - والناشئة عن سقوط الطائرة أو أشياء منها - نموذجاً لما يُعرف بالمسؤولية الموضوعية أو المطلقة<sup>(1)</sup> القائمة على مجرد تحقق الضرر، إذ تنعقد مسؤولية المشغِّل الجوي عن الأضرار المذكورة بمجرد وقوع الضرر، ومن دون الحاجة إلى إثبات خطأه أو إهماله.

وقد أخذت الاتفاقيات الدولية التي نظمت مسؤولية المشغِّل أو المستثمر الجوي عن الأضرار المذكورة بهذا الاتجاه. وأولى هذه الاتفاقيات هي اتفاقية روما المعروفة «باتفاقية توحيد بعض القواعد بشأن الأضرار التي تسببها الطائرات للأطراف الثالثة على السطح» الموقَّعة في 1933/5/29، ثم اتفاقية روما «بشأن الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالأطراف الثالثة على السطح» الموقَّعة في 1952/10/7 والمعدَّلة بمقتضى بروتوكول مونتريال الموقَّع في 1978/9/23.

وفي العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، فقد أقرَّ المؤتمر الدولي لقانون الجو المنعقد في مدينة مونتريال للمدة من (4/20 إلى 2009/5/2) اتفاقيتين دوليتين لتنظيم مسؤولية المشغِّل الجوي عن الأضرار التي تسببها طائرته أو طائراته للأشخاص أو الأموال على السطح. وقد عُرفت الأولى بـ «اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة» أو كما تُعرف اختصاراً بـ «اتفاقية المخاطر العامة»، بينما عرفت الثانية

(1) ويُطلق عليها باللغة الإنجليزية «liability Absoloute»، أي (المسؤولية المطلقة) أو «Strict liability»، أي (المسؤولية الصارمة). وقد حاولت بعض آراء الفقه التمييز بين المفهومين المتقدمين، إذ تنهض المسؤولية الصارمة «Strict» عندما يكون الفعل الصادر عن محدث الضرر هو السبب في وقوع الضرر، ومن دون الحاجة إلى إثبات خطأه أو إهماله. أما المسؤولية المطلقة فهي كالمسؤولية الصارمة تستغني عن فكرة الخطأ، إلا أنها تختلف عن المسؤولية الصارمة في أنها لا تتحقق إلا في ظل توافر الشروط التي حددها المشرع لتحقيقها، بينما لا تتطلب المسؤولية الصارمة شروطاً محددة لتحقيقها باستثناء وقوع الضرر، إلا أن هذا التمييز لا يبدو واضحاً، ومن ثم فإنه يبدو بأن «المسؤولية المطلقة» و«المسؤولية الصارمة» ما هي إلا مفاهيم مترادفة «Synonmously»، وهما يعبران عن الطابع المشدّد لهذه المسؤولية. يُنظر:

Adriaan Jeroen Mauritz, Liability of the Operators and Owners of Aircraft Damage Inflicted to Persons and Property on the Surface, Shaker Publishing, Maastricht- Netherlands, 2003, pp. 35-37.

أمّا في اللغة الفرنسية فيُطلق عليها «Responsabilité objective».

ب «اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والناجم عن أعمال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات» والتي تُعرف اختصاراً ب «اتفاقية التدخل غير المشروع»، وتمّ التوقيع على الاتفاقيتين في 2009/5/2.

وقد تبنت هذه الاتفاقيات أسس ومضامين ما يُعرف بنظرية المسؤولية الموضوعية أو المطلقة التي ظهرت في أواخر القرن التاسع عشر في الفقه الفرنسي كرد فعل على النظرية التقليدية للمسؤولية القائمة على أساس الخطأ التي مثلتها المواد (1382-1386) من القانون المدني الفرنسي<sup>(2)</sup>، أو لما نادى بعض الفقه في المدرسة القانونية الأنجلوأمريكية، وتبنته بعض أحكام القضاء، من وجوب التشدد في مسؤولية من يتولى استغلال آلة أو آلات ذات طبيعة خطيرة مما تحدثه من أضرار، وعدم اشتراط صدور خطأ أو إهمال منه لمساءلته عن هذه الأضرار<sup>(3)</sup>.

### ثانياً: أهمية البحث

تتجلى أهمية البحث في تأصيل بعض الجوانب المتعلقة بمسؤولية المُشغّل الجوي عن الأضرار التي تلحقها طائرته أو طائراته في أثناء طيرانها بالأشخاص أو الأموال على السطح، والتي لم تتناولها المؤلفات والبحوث والدراسات الصادرة باللغة العربية المتعلقة بمسؤولية المُشغّل المذكور بقدر من التعمق أو التفصيل، لاسيما تلك المتعلقة بالظروف التاريخية التي سبقت إقرار اتفاقية روما لعام 1933، والاعتبارات أو المسوّغات التي دعت واضعي هذه الاتفاقية إلى تبني نظرية المسؤولية الموضوعية كأساس لمساءلة المُشغّل الجوي عن الأضرار المتقدم ذكرها.

### ثالثاً: إشكالية البحث

تتمثل إشكالية البحث في الإجابة أولاً عن التساؤل بشأن مدى صواب تبني نظرية المسؤولية الموضوعية أو المطلقة كأساس لمساءلة المُشغّل الجوي عن الأضرار التي تلحقها طائرته أو طائراته بالأشخاص أو الأموال على السطح، وثانياً بمدى صلاحية هذه النظرية للتطبيق بعد مضي أكثر من قرن على ظهورها؟ ومضي مدة تقارب التسعين عاماً على تبنيها من اتفاقية روما لعام 1933، وذلك على الرغم من تغيير بعض الظروف التي حتمت تبنيها بفعل التطور الكبير في صناعة الطائرات والخدمات المرتبطة بنشاط الطيران.

(2) وقد عدل المرسوم (131-2016) الصادر في 2016/2/10 - بشأن تعديل قانون العقود والأحكام العامة للالتزامات الواردة في القانون المدني - تسلسل هذه المواد وأصبحت 1240-1244.

(3) كما في الحكم الصادر من محكمة نيويورك، وأيدته المحكمة العليا في هذه الولاية في 1822/12/1 في قضية جيلبي ضد سوان «Gullie. V.Swan» الذي سنبينه في موضع لاحق.

#### رابعاً: منهج البحث

سيعتمد البحث المنهج التحليلي لأجل بيان الجوانب المتعلقة بمسؤولية المُشغّل الجوي عن الأضرار التي تحدثها طائرته بالأشخاص أو الأموال على السطح، والإشارة إلى أحكام الاتفاقيات الدولية التي نظمت الجوانب المتعلقة بهذه المسؤولية وتقييم الحلول التي تبنتها.

#### خامساً: خطة البحث

لأجل فهم الدوافع التي أملت إلى الأخذ بالمسؤولية الموضوعية أو المطلقة للمُشغّل الجوي عن الأضرار المتقدم ذكرها، فإنه ينبغي أولاً تحديد مفهوم المُشغّل أو المُستثمر الجوي، ثم الوقوف على ماهية الأضرار التي يُسأل عنها، ثم الرجوع إلى الظروف التاريخية التي سبقت إقرار اتفاقية روما لعام 1933، والإشارة إلى الاعتبارات أو المسوّغات التي دعت واضعي هذه الاتفاقية إلى تبني المسؤولية الموضوعية أو المطلقة للمُشغّل الجوي عن الأضرار التي تلحقها طائرته أو طائراته بالأشخاص أو الأموال على السطح.

وبناءً على ما تقدّم، سنقسّم البحث إلى مبحثين على النحو الآتي:

المبحث الأول: مفهوم المُشغّل أو المُستثمر الجوي والأضرار التي يُسأل عنها

المبحث الثاني: الظروف التاريخية التي رافقت ظهور نظرية المسؤولية الموضوعية أو المطلقة للمُشغّل الجوي ومسوّغات تبنيها

## المبحث الأول

### تحديد مفهوم المشغل أو المُستثمر الجوي والأضرار التي يُسأل عنها

أدرك المجتمع الدولي منذ أوائل عصر الطيران حجم المخاطر الكبيرة الناشئة عند استخدام الطائرة في الملاحة الجوية والأضرار الناشئة عن هذا الاستخدام، ومن هذه الأضرار تلك التي تلحق بالأشخاص أو الأموال على سطح الأرض في أثناء تحليق الطائرة أو إقلاعها أو هبوطها<sup>(4)</sup>، فضلاً عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو أمتعتهم أو البضائع التي تتولى الطائرة نقلها.

ولذا بادر المجتمع المذكور - وبقصد تنظيم المسؤولية الناشئة عن استخدام الطائرة - إلى وضع أهم اتفاقيتين هما: اتفاقية وارسو بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي الموقعة في 1929/10/12، واتفاقية روما بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة على السطح الموقعة في 1933/5/29، إلا أن الاتفاقيتين المذكورتين اختلفتا بشأن الأساس المناسب لإقامة مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو أمتعتهم.

وكذلك الأساس المناسب لمساءلة المشغل الجوي عن الأضرار التي تتسبب فيها طائرته بالأشخاص أو الأموال على السطح، إذ لم يشأ واضعو اتفاقية وارسو إقامة مسؤولية الناقل

(4) بل إن المخاطر الناشئة عن الآلات أو الأجهزة للطائرة، والأضرار التي تسببها بالأشخاص أو الأموال على سطح الأرض، سبقت عصر ظهور الطائرة، وتمثل ذلك بالأضرار التي تسببها المناطيد أو البالونات «balloons» التي ظهرت قبل اختراع الطائرة، إذ تسبب استخدام هذه المناطيد في إلحاق الضرر بالعديد من الأشخاص أو الممتلكات، ونذكر من ذلك الحكم الصادر من محكمة العدل في ولاية نيويورك، والذي أيدته محكمة العدل العليا في هذه الولاية بحكمها الصادر في 1822/12/1 في قضية جيلي ضد سوان «Gullie. V. Swan»، حيث أقال المدعي سوان «Swan» الدعوى عن الضرر الذي لحق بالفواكه والخضراوات الموجودة في حقله جراء هبوط البالون الذي يقوده جيلي «Guille». وقد أسس المدعي دعواه على أساس التعدي «trespass» فقضت المحكمة بتعويض مقداره (90 دولاراً) عن الأضرار التي لحقت بحقله. وقد أسس هذا الحكم استناداً إلى قواعد القانون العام «Common Law» التي تعد التعدي على ممتلكات الغير سبباً يستدعي تحقق محدث الضرر. وقد عدَّ البعض من الفقه هذا الحكم نموذجاً لتقرير (المسؤولية الصارمة) «Strict liability» أو نموذجاً للمسؤولية القائمة بدون خطأ. يُنظر:

Paul Stephen Dempsey, Aircraft operator: Liability for Surface Damage, McGill, 2015, p. 7; William C. Wolf, Liability of Aircraft owners and operators For Ground Injury, Journal of Air Law and Commerce, Volume 24, Issue2, 1957, pp. 204-205; John Augustine Eubank, Land Damage Liability in Aircraft cases, Dickinson Law Review, Volume 57, 1953, p. 189.

الجوي عن الأضرار التي تلحق بالركاب أو أمتعتهم على أساس المسؤولية الموضوعية أو المطلقة لأنَّ في ذلك تشدُّداً لا يستقيم مع واقع نشاط النقل الجوي، الذي كان آنذاك نشاطاً حديث النشأة، وتقتضي المصلحة دعمه وتشجيعه.

كما استبعد واضعو اتفاقية وارسو إقامة مسؤولية الناقل المذكور على أساس الخطأ واجب الإثبات، ذلك لأنَّ إثبات خطأ الناقل أو تابعيه يكاد يكون أمراً عسيراً أو مستحيلاً، لاسيما أن أغلب حوادث النقل الجوي - في الظروف التي وضعت فيها الاتفاقية المذكورة - كانت مجهولة. ولذا تبنَّى واضعو اتفاقية وارسو حلاً توفيقياً يجعل من مسؤولية الناقل الجوي قائمة على أساس الخطأ المفترض من جانبه أو جانب تابعيه، وإعفاء الراكب من إثبات خطأ الناقل أو خطأ تابعيه<sup>(5)</sup>، مع السماح للناقل بنفي أو دفع مسؤوليته عن الضرر الذي لحق بالركاب أو أمتعته بإثبات أنه اتخذ هو وتابعوه التدابير الضرورية كافة لمنع وقوع الحادث أو إذا استحال عليه أو عليهم اتخاذها<sup>(6)</sup>.

ونخلص من مجمل ما تقدّم، أن الاعتبارات المتعلقة بتشجيع نشاط النقل الجوي - الذي كان نشاطاً وليداً أو حديث النشأة في تلك الحقبة - ودعمه وتطويره هي التي أملت التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي، وجعلها قائمة على الخطأ المفترض من جانبه أو جانب تابعيه، والسماح له بنفي قرينة الخطأ التي افترضتها الاتفاقية في جانبه مقابل إعفاء الراكب من إثبات خطأ الناقل، وبما يحقق قدراً من الموازنة بين الناقل والراكب.

إلا أنَّ الأمر بدا مختلفاً بالنسبة للأضرار التي تلحقها الطائرة في أثناء تحليقها، أو هبوطها، أو إقلاعها بالأشخاص، أو الأموال على السطح، إذ اتجهت إرادة واضعي اتفاقية روما لعام 1933 إلى التشدُّد في مسؤولية المشغل أو المستثمر الجوي وجعلها قائمة - بحسب الأصل - على مجرد وقوع الضرر. والتضييق على المشغل في دفع مسؤوليته إلى حدٍّ بعيد، وجعلها قاصرة على الفرض الذي يكون فعل المتضرر هو السبب في وقوع الضرر. فما الظروف التاريخية التي كانت سائدة قبل إقرار اتفاقية روما لعام 1933 وأثرها في التشدُّد في مسؤولية المشغل الجوي؟ وما المسوّغات التي دعت واضعي هذه الاتفاقية إلى

(5) وقد وصف البعض نظام المسؤولية الذي قرّره اتفاقية وارسو لعام 1929 بأنه (نتاج لصفقة تاريخية) (Was the Product of an historical bargain) أي تسوية بين نظم قانونية مختلفة. يُنظر:

George Leloudas, Risk and Liability in Air Law, Informa, London, 2009, Para 4-7.

(6) وهذا ما قرّره المادتان (17) و(20) من اتفاقية وارسو لعام 1929. وفي النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في ظل هذه الاتفاقية. يُنظر: محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999 - تحديث نظام وارسو، ط1، لجنة التأليف والتعريب والنشر، جامعة الكويت، 2000، ص 130-131.

تبنّي نظرية المسؤولية الموضوعية أو المطلقة للمُشغّل الجوي عن الأضرار المذكورة؟ إلاّ أنّه قبل البحث في هذه المسائل لا بُدّ من تحديد مفهوم المُشغّل أو المُستثمر الجوي، والإشارة إلى الأضرار التي يُسأل عنها.

وبناءً على ما تقدم، سيقسّم البحث الأول إلى مطلبين وبالشكل الآتي:

المطلب الأول: مفهوم المُشغّل أو المُستثمر الجوي

المطلب الثاني: الأضرار التي يُسأل عنها المُشغّل الجوي

## المطلب الأول

### مفهوم المُشغّل أو المُستثمر الجوي

لعلّ أولى التساؤلات التي تطرحها المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالأشخاص أو الأموال على السطح هو تحديد الشخص المسؤول عن هذه الأضرار. وبقصد تحديد ذلك، فقد ذهبت الاتفاقيات الدولية التي نظمت المسؤولية عن الأضرار المذكورة إلى تحديد الشخص المسؤول عن هذه الأضرار وأطلقت عليه لفظ المُشغّل أو المُستثمر. فما المقصود بهذا اللفظ؟<sup>(7)</sup>

حدّدت اتفاقية روما لعام 1952 المقصود بلفظ المُشغّل، إذ نصت المادة (2) من هذه الاتفاقية على أنّ: «1- الالتزام بتعويض الضرر المشار إليه في المادة (1) من هذه الاتفاقية يقع على عاتق مُشغّل الطائرة. 2- أ- وتحقيقاً لأهداف هذه الاتفاقية، يقصد بلفظ (المُشغّل): «الشخص الذي كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر. ومع ذلك يُعدُّ مُشغلاً الشخص الذي احتفظ لنفسه بحقّ الرقابة الملاحية، حتى لو خوّل غيره بطريق

(7) يطلق عليه باللغة الإنجليزية «aircraft operator». وهذا اللفظ يدلّ على معانٍ عدّة منها أنّه: «أي شخص طبيعي أو معنوي يتولى - أو لديه النية - في تشغيل طائرة أو أكثر»، أو أنّه: «أي شخص طبيعي أو معنوي يتولى تقديم خدمات النقل للبضائع أو الأشخاص وأمتعتهم أو البريد بواسطة طائرة»، أو أنّه: «أي شخص طبيعي أو معنوي - باستثناء الناقل، له سلطة استعمال الطائرة». يُنظر: مقالة بعنوان: «aircraft operator definition» متاحة على الموقع الإلكتروني: [lawinsider.com](http://lawinsider.com)، تاريخ الزيارة 2021/6/20. أمّا في اللغة الفرنسية، فيُطلق عليه «opérateur d'avion» أي مستثمر أو مشغّل الطائرة. وهذا هو اللفظ الذي أخذ به قانون الملاحة الجوية الفرنسي الصادر في 1924/5/31 وتم تكريسه في القوانين اللاحقة له، وكان آخرها تقنين النقل «Code de transport» الصادر بالأمر 1307-2010 في 2010/10/28. ويُعدُّ مستثمراً «exploitant» للطائرة مالكها الذي له حقّ استغلالها، أو مستأجرها الذي له الحقّ في استعمالها ورقابة وتوجيه طاقمها. يُنظر:

Vincent Greélière, Droit Aérien-Droit Spatal, Université de Toulouse, France, 2019, p. 279.

مباشر أو غير مباشر حق استعمال الطائرة. ب- ويُعدُّ مستعملاً للطائرة من استعملها بنفسه أو بتابعيه أو بوكلائه في أثناء ممارستهم لوظائفهم سواء أكان ذلك داخلياً أو غير داخل في نطاق اختصاصاتهم. 3- يفترض في المالك المقيّدة باسمه الطائرة، أنه المُشغّل لها، ومن ثمّ يكون مسؤولاً، ما لم يقيم الدليل خلال إجراءات تحديد مسؤوليته على أنّ شخصاً غيره هو المُشغّل، وعليه أن يبادر في هذه الحالة - متى سمحت إجراءات التقاضي - باتخاذ كافة التدابير اللازمة لإدخال هذا الأخير طرفاً في الدعوى»<sup>(8)</sup>.

يتضح من هذا النص أنّ اتفاقية روما لعام 1952 أسبغت وصف المُشغّل على كل من كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر، وسواء أكان يستعملها مباشرة من قبله أو بواسطة تابعيه أو وكلائه، وبغض النظر عمّا إذا كان هؤلاء يستخدمون الطائرة في نطاق وظائفهم أم خارج نطاق وظائفهم، أي أنّ المُشغّل يبقى مسؤولاً عن الحادث الذي ألحق ضرراً بالأشخاص أو الأموال على السطح، والصادر عن تابعيه أو وكلائه، ولو كان هؤلاء يستخدمون الطائرة تجاوزاً للصلاحيات أو الوظائف المناطة بهم، أي كانوا يستعملون الطائرة لأغراضهم الخاصة، أو أي غرض آخر لا يدخل في نطاق وظائفهم.

وقد قصد واضعو الاتفاقية بهذا النص عدم إتاحة الفرصة للمُشغّل بالتهرب من تطبيق أحكام الاتفاقية بالادعاء بأنّ الحادث الذي ألحق ضرراً بالأشخاص أو الأموال على السطح نشأ من فعل أو تصرف لا يدخل في نطاق الصلاحيات المناطة بتابعيه أو وكلائه، كالادعاء مثلاً أنّ قائد الطائرة قد خرج عن خط السير أو المسار المحدّد لطائرته من دون ضرورة، أو أنّ قائد الطائرة قام بحركات استعراضية خلافاً للأصول المرعية في الملاحة الجوية.

(8) أمّا نص المادة باللغة الإنجليزية فهو:

«1- The liability For Compensation Contemplated by Aircraft of this Convention Shall attach to the operator of the aircraft.

2- a- For purpose of this Convention the term «operator» shall mean the person who was making use of the aircraft at the time the damage was caused provided that if control of the navigation of the aircraft was retained by the person from who the right to make use of the aircraft was derived, whether directly or indirectly, that person shall considered the operator.

b- A person shall be considered to making use of an aircraft when he is using it personally or when his servants or agents are using the aircraft of their employment, whether or not within the scope of their authority.

3- The registered owner of the aircraft shall be presumed to be operator and shall be liable such unless, in the proceeding for determination of his liability he proves that some other person was the operator and, in so far as legal procedures permit takes appropriate measures to make that other person a party in the proceeding».



وقد أقامت (المادة 2/الفقرة 3) من الاتفاقية قرينة على توافر وصف المُشغّل، إذ عدّت مالك الطائرة المسجلة باسمه مُشغّلاً لها، ومسؤولاً عن تعويض الضرر الذي ألحقته الطائرة بالأشخاص أو الأموال على السطح، إلا أنّ هذه القرينة هي قرينة بسيطة، يمكن لمالك الطائرة دحضها، وذلك إذا أثبت في أثناء دعوى المسؤولية المقامة عليه أنّ شخصاً آخر هو الذي كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر، وله الطلب من المحكمة - إذا كان ذلك ممكناً - إدخاله طرفاً في الدعوى لتقرير مسؤوليته عن الضرر المذكور<sup>(9)</sup>.

أمّا اتفاقية مونتريال بشأن تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة (اتفاقية المخاطر العامة لعام 2009)، فقد عرّفت المُشغّل في (الفقرة د م 1)، التي نصت على أنّ: «المُشغّل: يعني الشخص القائم بتشغيل الطائرة بشرط إذا كانت ملاحه الطائرة تحت سيطرة شخص آخر يستمد منه حق تشغيل الطائرة، بطريقة مباشرة أو غير مباشرة وجب اعتباره هو المُشغّل. ويُعدُّ الشخص مشغلاً للطائرة عندما يستخدم الطائرة بصفة

(9) وقد أخذت بعض القوانين العربية بتعريف للمُشغّل أو المُستثمر الجوي يقترب ممّا قرّرته اتفاقية روما لعام 1952. ومن ذلك ما قرّرته (المادة 1/الفقرة 8) من قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 التي عرّفت المُستثمر بأنّه: «شخص طبيعي أو معنوي يقوم بتشغيل الطائرة لغرض الربح إمّا بنفسه أو بتأجيرها للغير وتخضع هيئة قيادتها لأوامره»، إلا أنّ القانون رقم 136 لسنة 2010 عدّل حكم هذه الفقرة. وأورد في (المادة 1/الفقرة 9) تعريفاً للمُستثمر بأنّه: «الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي يستثمر في أحد أنشطة الطيران المدني»، وكذلك تعريفاً للمُشغّل ورد في (المادة 1/الفقرة 10) أشار فيه إلى أنّ: «المُشغّل: الشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي يعمل في أحد أنشطة الطيران».

ويلحظ على هذا التعريف أنّ المشرّع المصري قد ابتعد كثيراً عن مفهوم المُشغّل الذي قرّرته اتفاقية روما لعام 1952، وكذلك ما تبنته اتفاقية مونتريال لعام 2009 من تعريف للشخص المذكور، سيرد الإشارة إليه في موضع لاحق. كما ابتعد عن التعريف الذي ذهب إليه غالبية الفقه المصري الذي سنشير إليه لاحقاً. كما عرّفت (المادة 1/الفقرة 8) من قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 20 لسنة 1991 المُستثمر بأنّه: «شخص طبيعي أو معنوي يقوم بتشغيل طائرة إمّا بنفسه، أو لحسابه، أو بتأجيرها للغير وتخضع هيئة قيادتها لأوامره». أمّا قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 فقد عرّف في (المادة 1/الفقرة 7) المُستثمر بأنّه: «الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يقوم بتشغيل طائرة تخضع هيئة قيادتها لأوامره، وسواء كان لحسابه أو نيابة عن شخص آخر». أمّا آراء الفقه العربي، فقد ذهبت إلى اتجاهين بشأن تعريف المُشغّل يذهب أولهما إلى أنّ المُشغّل هو كل من يقوم بتشغيل طائرة أو استعمالها سواء بنفسه أو بواسطة تابعيه، بينما ذهب الاتجاه الثاني إلى أنّ المُشغّل هو كل من له حق الرقابة والتوجيه على الطائرة.

في تفصيل هذه الآراء يُنظر: ريمون عقل فرحات، الموسوعة القانونية للنقل الجوي والبحري والبري، ج1، ط1، المنشورات الحقوقية، صادر، بيروت، 2004، ص 223؛ أبو زيد رضوان، القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، دت، ص 136؛ محمود مختار بريدي وعمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 230؛ مصطفى البنداري، قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة، ط2، الأفاق المشرقة ناشرون، الشارقة، 2015، ص 236؛ عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، 2014، ص 268.

شخصية أو عندما يستخدم موظفوه أو وكلاؤه تلك الطائرة في سياق وظائفهم، سواء كان ذلك ضمن نطاق سلطاتهم أم لم يكن كذلك».

يتضح من النص المتقدم، أنّ مشغل الطائرة هو إمّا:

(1) من كان يتولّى تشغيل الطائرة سواء بنفسه أو بواسطة تابعيه، أي من قبل موظفيه أو وكلائه، وسواء أكان استخدام هؤلاء للطائرة داخلًا في نطاق وظائفهم أم غير ذلك. ويتمثّل هذا الفرض في الأحوال التي يقوم بها مالك الطائرة باستغلال الطائرة في عمليات النقل الجوي للأشخاص أو البضائع، أو عندما يقوم مالك الطائرة باستغلال الطائرة عن طريق تأجيرها إلى الغير مع احتفاظه بسلطة الرقابة والتوجيه على أعمال الطاقم. وبناءً على ذلك فلا يُعدُّ قائد الطائرة مُشغلاً لها لأنّه لا يعدو سوى أن يكون تابعاً يتولّى تشغيل الطائرة وقيادتها لحساب مالكيها.

(2) من كان يتولّى تشغيل الطائرة بناءً على رخصة أو إذن من مالكيها يستمد منه الحقّ في تشغيلها بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، ويتمثّل هذا الفرض في حالة استئجار شخص ما لطائرة بطاقم يخضع لرقابته وتوجيهه بقصد استغلالها في النقل الجوي للأشخاص أو البضائع، أو لقيام بأي عمل آخر. ومن ثمّ فإنّه يُسأل عن الضرر الذي تسببه الطائرة للأشخاص أو الأموال على السطح، وليس مالكيها.

## المطلب الثاني

### الأضرار التي يُسأل عنها المشغل الجوي

بعد الانتهاء من تحديد مفهوم المشغل أو المستثمر الجوي، لا بُدَّ أن نحدّد بإيجاز شديد طبيعة الأضرار التي يُسأل عنها ونطاق هذه المسؤولية. ف فيما يتعلّق بطبيعة الأضرار التي يُسأل عنها المشغل الجوي، فقد أشارت اتفاقية روما لعام 1933<sup>(10)</sup> واتفاقية مونتريال لعام 2009 (اتفاقية المخاطر العامة) إلى أنّ المشغل المذكور يُسأل بوجه عام عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالأشخاص أو الأموال على سطح الأرض<sup>(11)</sup> من دون

(10) إذ أشارت (المادة 2/الفقرة 1) من اتفاقية روما لعام 1933 إلى أنّه ينشأ الحقّ في التعويض عند وجود ضرر بالأشخاص أو الممتلكات على السطح سببته طائرة في حالة طيران... «، أمّا (المادة 2/الفقرة 2) فقد بيّنت بأنّ نطاق الاتفاقية يقتصر على الأضرار الناشئة عن سقوط الطائرة أو أجزاء منها على السطح، والأضرار التي يسببها الأشخاص على منتهى بالشخص أو الأشخاص الثالثة على السطح.

(11) وهي (المادة 1الفقرة 1) من اتفاقية روما لعام 1952، و(المادة 2 الفقرة 1) من اتفاقية مونتريال بشأن التعويض عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالأطراف الثالثة، وهو ما سنتطرّق إليه عند البحث في نطاق مسؤولية المشغل الجوي.

تحديد أنواع هذه الأضرار، ولذا فقد ذهب البعض من الفقه إلى تقسيم هذه الأضرار على النحو الآتي:

(1) الأضرار التي تلحق بالأشخاص أو الأموال أو المنشآت على السطح والناشئة عن التماس أو (التأثير) المباشر «The impact of –or direct contact» بين الطائرة أو أجزائها وبين المتضرر على السطح<sup>(12)</sup>، وذلك نتيجة لسقوط الطائرة، أو أجزاء، أو أشياء، أو أشخاص منها، أو نتيجة للهبوط الاضطراري للطائرة على السطح لأي سبب، كنفاد الوقود أو عطل في أحد محركاتها، وما ينشأ عن ذلك من أضرار<sup>(13)</sup>.

(2) الأضرار التي تلحق بالأشخاص أو الأموال على السطح نتيجة لحوادث التصادم «Collisions» الجوي بين طائرتين أو أكثر، وسواء حصل التصادم في الجو، أي بين طائرات محلقة، أو بين طائرة محلقة وأخرى جاثمة على السطح<sup>(14)</sup>.

وينشأ عن النوعين المتقدمين صوراً متعددة للضرر، ومنها وفاة الأشخاص، أو إصابتهم بجروح، أو سقوط المباني، أو تدهمها، أو تصدعها وتلف، أو هلاك ما فيها من أموال. وكذلك احتراق الحقول الزراعية وتلف ما فيها من محاصيل. فضلاً عن الأضرار التي تلحق بالسفن أو القوارب أو المنشآت المقامة على ساحل البحر أو النهر، إلى غير ذلك من صور أخرى<sup>(15)</sup>.

(12) Adriaan J. Mauritz, op.cit., p. 11.

(13) فني قضية كروسبي ضد شركة كوكس آر كرافت «Crosby.V.Cox Aircraft co» التي تتلخص وقائعها بالمطالبة بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن تحطم طائرة المدعى عليه وسقوطها على ممتلكات المدعي (دوغلاس كروسبي) بعد نفاذ وقود الطائرة واضطرابها للهبوط على سطح مرآب ضمن ممتلكات المدعي. فقضت المحكمة - محكمة الدرجة الأولى أو البداية - بمسؤولية المُشغّل - شركة «Cox Aircraft.co» - مسؤولية صارمة «Strict» عن جميع الأضرار التي لحقت بالمدعي. ولدى الطعن في هذا الحكم أمام المحكمة العليا في واشنطن، أيدت هذه المحكمة في قرارها الصادر في 1987/12/10 الحكم الصادر عن محكمة الدرجة الأولى، وأشارت في قرارها إلى تحمل المُشغّل الجوي المسؤولية عن الحادث المذكور، وإن كان قد بذل أقصى درجات العناية لمنع وقوع الحادث. يُنظر في هذه القضية الموقع الإلكتروني: case-law.vlex، تاريخ الزيارة 2021/9/20.

(14) Adriaan J. Mauritz, op.cit., p. 11; Lawrence Vold, Strict Liability For Aircraft Crashes and Forced Landings on Ground Victims outside of Established landing areas, Hasting Law Journal, Volume 5, Issue1, (1953), p.1; Elizabeth Casper Brown, The Rome Conventions of 1933 and 1952: Do They Point Amoral, Journal of Air and commerce, volume 29, Issue 4, (1962), p. 420.

(15) إذ أشار الأستاذ بول ستيفن ديمبسي Paul Stephen Dempsy في مؤلفه السابق الإشارة إليه إلى بعض حوادث النقل الجوي التي ألحقت أضراراً بالأشخاص أو المنشآت على السطح، وذلك منذ ستينيات القرن الماضي، مبيناً ما أسفرت عن هذه الحوادث من وفاة الأشخاص على السطح، وتهدم المباني وسقوطها.... ويُنظر كذلك ما أشارت إليه الأستاذة إليزابيث كاسبر براون Elizabeth Casper Brown عن ما أسفر

أما فيما يتعلق بنطاق مسؤولية المُشغّل الجوي، فقد حدّدت اتفاقية روما لعام 1952 واتفاقية مونتريال لعام 2009 نطاق مسؤولية المُشغّل الجوي بقصد تحديد طبيعة الأضرار التي يُسأل عنها، والشروط الواجب توافرها لتحقيق هذه المسؤولية، ومن ثمّ استبعاد الأضرار التي لا تنطبق عليها أحكام الاتفاقيتين المذكورتان، إذ نصت (المادة 1/الفقرة 1) من اتفاقية روما لعام 1952 على أنّ: «لكل من أصابه ضرر على سطح الأرض الحقّ في التعويض طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية بمجرد أن يثبت أنّ الضرر قد نشأ من طائرة في حالة طيران، أو من شخص أو شيء سقط منها. ولا يمكن المطالبة بالتعويض إذا لم يكن الضرر نتيجة مباشرة للحادث الذي وقع، أو إذا كان الضرر قد نشأ من مجرد مرور الطائرة في المجال الجوي وفقاً لقواعد الملاحة الجوية المعمول بها»<sup>(16)</sup>.

أمّا اتفاقية مونتريال بشأن تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة، فقد قرّرت في (المادة 2/الفقرة 1) بأنّه: «تسري هذه الاتفاقية على الأضرار التي تلحق بالأطراف الثالثة على إقليم دولة طرف وتتسبب فيها طائرة في حالة طيران في رحلة جوية دولية، بخلاف الضرر الناشئ عن فعل تدخل غير مشروع».

يتضح من النصوص المتقدمة، أنّ اتفاقية روما لعام 1952 ومونتريال لعام 2009 تطبّق على الأضرار التي تلحق بالأشخاص على السطح. وقد أطلق النصّ الإنجليزي للاتفاقيتين المتقدم ذكرهما على هؤلاء الأشخاص لفظ «الشخص الثالث»<sup>(17)</sup> «Third Party» المعروف في مؤلفات الفقه الأنجلو أمريكي، أي الشخص الذي لا تربطه بالمُشغّل أية علاقة اتفاقية أم

عنه حادث التصادم بين طائرة «United Airlines» وبين طائرة «Transport World Airlines» في 1960/12/16 فوق مدينة نيويورك وما أسفر عنه من وفاة جميع ركاب الطائرتين وطاقمهما وأضرار جسيمة بالمباني في حادث عدّ الأسوأ «Worst disaster» في تاريخ الطيران، ص 418.

(16) وقد توسّعت محكمة النقض البلجيكية في تفسير عبارة «طائرة» الوارد في نص (المادة 1/الفقرة 1) من اتفاقية روما لعام 1952 لتشمل كذلك «البالون» أو «المنطاد»، حيث قضت هذه المحكمة في قرار لها صدر في 2010/2/1 في الطعن المقدم في حكم الاستئناف الصادر عن محكمة استئناف ديجون «DE Gand» في 2008/11/7 بأنّه ينبغي على المدعي - وفقاً لأحكام (المادة 1 الفقرة 1) من اتفاقية روما لعام 1952 - التي صادقت عليها بلجيكا بالقانون الصادر في 1966/6/14، والمادة (1-1351) من القانون المدني - الذي يطالب بالتعويض عن الأضرار التي لحقت به أن يثبت بأنّ الحادث يقع ضمن النطاق الذي تحمكه الاتفاقية المذكورة، وإن الضرر نشأ مباشرة من طائرة أو من شخص أو شيء سقط منها، وليس مجرد مرور الطائرة في المجال الجوي. وخلصت المحكمة إلى أنّ المدعى عليه مسؤول عن الأضرار التي لحقت بالسائح جرّاء حالة الذعر التي أصيب بها «حصان المدعية» عند رؤيته للبالون وهو يحلّق على ارتفاعات منخفضة. وعدّت المحكمة بأنّ الحادث يندرج ضمن نطاق تطبيق اتفاقية روما لعام 1952. الحكم منشور على الموقع الإلكتروني: Juricaf.org، تاريخ الزيارة 2021/9/15.

(17) وهذا هو اللفظ ذاته الذي استخدمته الترجمة الرسمية للاتفاقية باللغة العربية.

قانونية<sup>(18)</sup>، بينما استخدم النص الرسمي للاتفاقية باللغة الفرنسية لفظ (الغير) «tiers». ومن ثمّ فلا يُسأل المُشغّل عن الأضرار التي تلحق بالركاب، أو أمتعتهم، أو البضائع التي تتولى الطائرة نقلها، وهذا ما قرّرته المادة (24) من اتفاقية روما لعام 1952 التي أشارت إلى أنه: «لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الأضرار التي تصيب الأشخاص أو الأموال الموجودة على متنها»، وإنما تطبّق بشأنها أحكام الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي، كاتفاقية وارسو الموقّعة في 1929/10/12 واتفاقية مونتريال التي حلت محلّها، والموقّعة في 1999/5/28.

كما لا تطبّق اتفاقية روما لعام 1952 واتفاقية مونتريال لعام 2009 على الأضرار التي تلحقها طائرة بطائرة أخرى كلاهما في حالة طيران، وهذا ما قرّرته المادة (24) من اتفاقية روما لعام 1952، إذ بيّنت بعدم سريان الاتفاقية «على الأضرار التي تصيب طائرة في حالة طيران»، أي الأضرار التي تسببها طائرة بطائرة أخرى في حالة طيران جرّاء حادث التصادم الجوي. أمّا في حالة سقوط أي من الطائرتين أو أجزاء منهما ملحقة ضرراً بالأشخاص أو الأموال على السطح، فتطبّق أحكام الاتفاقيتين المذكورتين، ولا تطبّق اتفاقية روما لعام 1952 واتفاقية مونتريال لعام 2009 على الأضرار التي تلحق بالطرف الثالث (الغير) إذا كان هذا الأخير مرتبطاً بمشغّل الطائرة بعلاقة قانونية أو عقدية، وهذا ما قرّرته المادة (25) من اتفاقية روما لعام 1952 التي بيّنت بأنّه: «لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الأضرار التي تحدث على سطح الأرض إذا كانت المسؤولية عن هذه الأضرار نظّمها إمّا عقد بين من لحقه الضرر من جهة والمُشغّل أو الشخص الذي له حق استعمال الطائرة عندما وقع الضرر من جهة أخرى، وإمّا تنظّمها تشريعات العمل السارية على عقود العمل المبرمة بين هؤلاء الأشخاص».

ويؤخذ بهذا الحكم ذاته في اتفاقية مونتريال لعام 2009 انطلاقاً من تعريف (الطرف الثالث) أو (الغير) الذي أشارت إليه (المادة 1/الفقرة ط) بنصها على أنّ: «الطرف الثالث يعني شخصاً غير المشغّل أو الراكب أو شاحن البضائع»، فلا يُعدُّ الراكب أو شاحن البضائع طرفاً ثالثاً أو من الغير لأنّه يرتبط بالناقل بعقد نقل، كما لا يُعدُّ تابعو المُشغّل طرفاً ثالثاً، أو من الغير لأنّهم يرتبطون بالمُشغّل بعلاقة ينظّمها إمّا القانون أو العقد، فإذا ما أسفر الحادث عن وفاة تابعي الناقل (طاقم الطائرة)، أو إصابتهم بجروح، فلا تطبق بشأنهم أحكام اتفاقية مونتريال لعام 2009، وإنّما أحكام المسؤولية التي قرّرتها القواعد المنظمة للعلاقة بين المشغل وتابعيه.

(18) وهذا هو المعنى الذي تبنته اتفاقية مونتريال لعام 2009 - اتفاقية المخاطر العامة، إذ نصت (المادة 1/الفقرة ط) من هذه الاتفاقية على أنّ «الطرف الثالث» يعني شخصاً غير المُشغّل أو الراكب أو شاحن البضائع.

ولا يُسأل المُشغّل الجوي - وفقاً لما قرّره (المادة 1/الفقرة 1) من اتفاقية روما لعام 1952 و(المادة 2/الفقرة 1) من اتفاقية مونتريال لعام 2009 - سوى عن الأضرار التي تسببت فيها الطائرة بالأشخاص أو الأموال على السطح وهي في «حالة طيران»، ومن ثمّ إذا كانت الأضرار المذكورة لم تكن ناشئة عن طائرة في حالة طيران، كما لو احترقت أو انفجرت الطائرة وهي جاثمة على أرض المطار، أو أثناء قطرها إلى حظيرة الطائرات أو ورشة التصليح، فلا تطبّق بشأنها اتفاقية روما لعام 1952 واتفاقية مونتريال لعام 2009.

وتُعَدُّ الطائرة في حالة طيران وفقاً لما قرّره (المادة 1/الفقرة 2) من اتفاقية روما لعام 1952 «منذ اللحظة التي تبدأ فيها القوة المحركة عملها لفصل الطائرة عن سطح الأرض حتى اللحظة التي يكتمل فيها هبوط الطائرة ثانيةً. أمّا في حالة الطائرات الأخف من الهواء (الأيروسات)، فإنّ التعبير (في حالة طيران) ينصرف إلى المدة ما بين لحظة انفصالها عن سطح الأرض وتلك التي يُعاد فيها وصلها به ثانيةً».

أمّا اتفاقية مونتريال بشأن تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة لعام 2009، فقد حدّدت في (المادة 1/الفقرة ج) المقصود بعبارة (الطائرة في حالة الطيران)، إذ نصت على أنّه: «تعتبر الطائرة في (حالة طيران) في أي وقت منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب أو شحن البضائع على متنها ولغاية اللحظة التي يفتح أي باب منها لإنزال الركاب أو البضائع»<sup>(19)</sup>.

(19) ويبدو أنّ المفهوم الذي حدّته اتفاقية روما لعام 1952 «للطائرة في حالة طيران» هو أدق من المفهوم الذي قرّره اتفاقية مونتريال لعام 2009، إذ اعتمدت هذه الاتفاقية الأخيرة من غلق أبواب الطائرة في حال الإقلاع وفتحها في حال الهبوط ميعاداً لتحديد لحظة بدء الطيران وانتهائها، وتحديد نطاق سريان الاتفاقية، ومن ثمّ فإذا ما أحدثت الطائرة أضراراً بعد غلق أبوابها فإنّ الاتفاقية تطبّق، ولو كانت الطائرة رابضة على أرض المطار وكانت محركاتها في حالة سكون، ولم تشرع بالعمل، فكيف يمكن وصف الطائرة في هذه الحالة بأنّها في حالة طيران لمجرّد غلق أبوابها، وهي لا زالت ساكنة من دون حركة.

ونخلص إلى أنّ المفهوم الذي حدّته اتفاقية مونتريال لعام 2009 (للطائرة في حالة طيران) يبدو مخالفاً للمنطق، ومخالفاً للفظ (طيران) الذي يفيد تحليق الطائرة جواً، بينما كان المفهوم الذي تقرّره اتفاقية روما لعام 1952 (للطائرة في حالة طيران) يعتمد معياراً دقيقاً، ويعد الطائرة في حالة طيران من اللحظة التي تبدأ فيها القوة المحركة - أي محركات الطائرة - عملها لفصل الطائرة عن سطح الأرض - أي الارتفاع بها - حتى اللحظة التي يكتمل فيها هبوط الطائرة. وهذا المفهوم هو أكثر دقة ممّا قرّره اتفاقية مونتريال لعام 2009، إذ إنّ المخاطر الحقيقية للطيران، والأضرار الناشئة عنه، غالباً ما تبدأ من لحظة عمل محركات الطائرة بقصد رفعها، وليس من مجرد غلق أبوابها تأهباً للانطلاق. يُنظر: بحثنا الموسوم ملاحظات في اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة لعام 2009 - نطاق تطبيقها - أحوال عدم تطبيقها - شروط تطبيقها، المجلة القانونية، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، فرع الخرطوم، العدد الثالث، المجلد الأول، مايو 2018، ص 58.

ولا يُسأل المُشغّل الجوي عن الأضرار الناشئة عن مجرد مرور الطائرة في المجال الجوي طبقاً لقواعد الملاحة الجوية، وهذا ما قرّرتَه (المادة 1/الفقرة 1) من اتفاقية روما لعام 1952 التي أشارت إلى عدم تطبيق أحكام الاتفاقية: «إذا كان الضرر قد نشأ عن مجرد مرور الطائرة في المجال الجوي وفقاً لقواعد الملاحة الجوية المعمول بها»، وكرّسته (المادة 3/الفقرة 2) من اتفاقية مونتريال لعام 2009 (اتفاقية المخاطر العامة)، إذ نصت على عدم سريان الاتفاقية: «إذا نتج الضرر عن مجرد مرور الطائرة في المجال الجوي طبقاً لأنظمة الحركة الجوية المعمول بها».

وطبقاً لهذه النصوص، فإنّ المشغّل الجوي لا يُسأل عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص أو الأموال على السطح، طالما كان قائد الطائرة قد التزم في أثناء تحليقها بقواعد الملاحة الجوية المقرّرة، ومنها وجوب التحليق على ارتفاعات محدّدة، ومنع التحليق على ارتفاعات منخفضة أو منع التحليق ليلاً، فإذا ما جاوز قائد الطائرة قواعد الملاحة الجوية، ونشأ عن ذلك ضررٌ بالأشخاص أو الأموال على السطح، فإنّ مُشغّل الطائرة يُسأل عن تعويض هذه الأضرار<sup>(20)</sup>. ويشترط في الضرر الذي يُسأل عنه المُشغّل الجوي أن يكون «ناشئاً مباشرة عن الحدث»<sup>(21)</sup> كما قرّرت ذلك (المادة 2/الفقرة 2) من اتفاقية مونتريال لعام 2009.

(20) أبو زيد رضوان، مرجع سابق.

(21) وقد أشارت (المادة 1/الفقرة ب) من اتفاقية مونتريال لعام 2009 إلى أنّه: «يقع (حدث) عندما تلحق طائرة في حالة طيران ضرراً غير نتيجة لأحد أفعال التدخل غير المشروع». وهذا التعريف يبدو معيباً لأنّه لا يفسح عن حقيقة المقصود بعبارة (حدث). كما لم تحدّد (المادة 17/الفقرة 2) من اتفاقية مونتريال لعام 1999 المقصود بعبارة (الحدث)، وذلك عند إشارتها إلى أن: «يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة تلف الأمتعة المسجلة أو ضياعها أو تعييبها، بشرط أن يكون الحدث.....». كما لم تحدّد هذه الاتفاقية مفهوم (الحدث) الوارد في (المادة 17/الفقرة أولاً)، والتي أشارت إلى أن يكون: «الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية بشرط أن تكون الحادثة.....»، الأمر الذي أثار خلافاً بشأن المعنى المقصود بلفظ (الحدث) أو (الحدث)، ومن قبيل ذلك الحكم الصادر من المحكمة العليا في النمسا - الغرفة الرابعة بتاريخ 2019/12/19، في دعوى تتلخّص وقائعها بأنّه أثناء رحلة بين مدينة مايوركا في إسبانيا وفيينا تمّ تقديم قرح من القهوة الساخنة لأحد الركاب، وأثناء وضعه على المنضدة المخصصة أنزلت هذا الكوب، وسقط على ابنة الراكب البالغة ست سنوات، ممّا تسبب في إصابتها بحروق من الدرجة الثانية، وعند إقامة الدعوى من قبل والد المدعية قضت المحكمة بأحقيتها في التعويض، ولدى الطعن في الحكم أمام المحكمة العليا ذهبت هذه الأخيرة إلى أنّ هنالك خلاف بشأن مضمون لفظ (الحدث) الوارد في (المادة 17/الفقرة 1) من اتفاقية مونتريال لعام 1999، إذ تُفسّر بعض الآراء لفظ الحادث بأنّه: كل واقعة ذات صلة بالمخاطر المرتبطة عادة بالطيران، بينما تذهب آراء أخرى إلى مساءلة الناقل عن كل واقعة، وإن كانت لا صلة لها بالمخاطر المرتبطة بالطيران، ثمّ اختارت المحكمة حلاًً توفيقياً بتحميل الناقل تبعه الحادث المذكور، وإن كان لا صلة له بمخاطر الطيران، وعدّته مسؤولاً عن سقوط قرح القهوة الساخنة الذي ألحق حروقاً بابتنة المدعي.

يُنظر في هذا الحكم: الموقع الإلكتروني: Curia.europa.eu، تاريخ الزيارة 2021/9/20.



أي أن يكون نتيجة مباشرة للحدث، وتدخّل تدخلاً إيجابياً في وقوعه<sup>(22)</sup>، أمّا الأضرار غير المباشرة، فلا يُسأل عنها المُشغّل الجوي بحسب الأصل، ومثالها الأضرار الناشئة عن الضجيج أو الضوضاء الذي تحدثه الطائرات في أثناء تحليقها<sup>(23)</sup>.

ومن مجمل ما تقدّم، نخلص إلى أنّ اتفاقية روما لعام 1952 واتفاقية مونتريال لعام 2009 لا تطبّقان بشأن جميع الأضرار الناشئة عن استخدام الطائرة، بل هما تطبّقان على طائفة محدّدة من الأضرار وهي: تلك التي تلحق بالأشخاص أو الأموال على السطح، والناشئة عن طائرة في حالة طيران من دون أن يربطهم بمشغلها أو مستثمرها أية علاقة قانونية أو اتفاقية. وقد حتمت طبيعة هذه الأضرار ضرورة تبني نظامٍ مشدّدٍ لمسؤولية المُشغّل، كما سنبينه في المبحث الثاني.

(22) يُنظر: بحثنا ملاحظات في اتفاقية تعويض الضرر ...، مرجع سابق، ص 55.

(23) إذ لم تتضمّن الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية المنظمة للملاحة الجوية نصوصاً صريحة بجواز التعويض عن الأضرار الناشئة عن ضجيج، أو ضوضاء الطائرات الذي تحدثه في أثناء تحليقها أو إقلاعها أو هبوطها، وما ينجم من أضرار للأشخاص أو الأموال أو المنشآت على السطح، الأمر الذي دعا القضاء في الولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا إلى تبني فكرة التعويض عن الأضرار المذكورة، وإصدار العديد من الأحكام التي ألزمت المُشغّل الجوي بالتعويض عنها، وقد استقر هذا الاتجاه منذ أربعينيات القرن الماضي، في تحديد مفهوم الأضرار الناشئة عن ضجيج الطائرات وأنواعها، والخلاف الذي أثير في الفقه بشأن مدى جواز التعويض عنها، وموقف الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية من ذلك، وأحكام القضاء التي قضت بجواز التعويض عنها. يُنظر: بحثنا الموسوم أضرار ضجيج الطائرات والمسؤولية الناشئة عنها وفقاً للقوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد 16، العدد 1، يونيو 2019، ص 181-206.



## المبحث الثاني

### الظروف التاريخية التي رافقت ظهور نظرية المسؤولية الموضوعية أو المطلقة للمشغل الجوي ومسوغات تبنيها

سبقت الإشارة إلى أنّ المجتمع الدولي أدرك منذ أوائل عصر الطيران، واستخدام الطائرة في الملاحة الجوية حجم المخاطر أو الأضرار التي يمكن أن تلحقها الطائرة في أثناء طيرانها بالأشخاص أو الأموال على السطح، ولذا بادر إلى إقرار اتفاقية روما لعام 1933 لتنظيم المسؤولية عن هذه الأضرار. وقد تبنت هذه الاتفاقية نظرية المسؤولية الموضوعية أو المطلقة للمشغل الجوي كأساس لمساءلته عن الأضرار المذكورة. ولأجل معرفة أسباب اختيار واضعي الاتفاقية المذكورة ذلك، فلا بُدَّ من العودة إلى الظروف التاريخية التي سبقت إقرار اتفاقية روما لعام 1933، ثم الإشارة إلى المسوغات التي دعت واضعي الاتفاقية إلى تبني المسؤولية الموضوعية أو المطلقة للمشغل الجوي عن الأضرار المتقدم ذكرها.

ولذا سيقسم المبحث الثاني على مطلبين وبالشكل الآتي:

المطلب الأول: الظروف التاريخية التي سبقت إقرار اتفاقية روما لعام 1933

المطلب الثاني: المسوغات التي دعت إلى تبني المسؤولية الموضوعية أو المطلقة للمشغل الجوي

### المطلب الأول

#### الظروف التاريخية التي سبقت إقرار

#### اتفاقية روما لعام 1933

سبقت الإشارة إلى أنّ الاعتقاد السائد لدى الكثير من الأفراد في عشرينيات القرن الماضي بأنّ الطيران هو نشاط شديد أو بالغ الخطورة<sup>(24)</sup>، وذلك بسبب الأداة المستخدمة في هذا النشاط، أي الطائرة، إذ كانت صناعة الطائرات في أول مراحل ظهورها، وكانت

(24) Lawrence Vold, op.cit., p. 1; Paul Stephen Dempsey, op.cit., p. 8.

وقد تولّد عن هذا الاعتقاد آثار عدّة منها: عزوف الأفراد عن اختيار الطائرة كوسيلة للنقل بسبب شعورهم بافتقارها لمقتضيات الأمان. وكذلك عزوف شركات التأمين عن التأمين على الأنشطة التي تقوم بها الطائرة، ومنها التأمين على سلامة الراكب.

الطائرات المصنعة آنذاك تفتقد إلى مزايا الأمان المعروفة في الطائرات المصنعة حالياً. ومن ثمّ برزت الحاجة إلى ضرورة وضع القواعد المنظمة لاستخدام الطائرة، والمسؤولية الناشئة عن هذا الاستخدام، ومنها ما يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة في أثناء طيرانها بالأشخاص أو الأموال على السطح.

ولذا بادر المشرع الوطني في بعض الدول إلى إصدار القوانين المنظمة للمسؤولية المذكورة - كما سنبيّن ذلك في موضع لاحق - إلاّ أنّه بالنظر لاختلاف موقف هذه القوانين في تنظيم الجوانب المختلفة للمسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة في أثناء طيرانها بالأشخاص أو الأموال على السطح، فقد استدعت الحاجة إلى توحيد القواعد المنظمة للمسؤولية المذكورة على المستوى الدولي. وقد ظهرت أولى ملامح هذا الاتجاه في المؤتمر الدولي الأول للقانون الخاص الجوي الذي عُقد في باريس في 1925/10/27 بناءً على دعوة من الحكومة الفرنسية.

وتمخض المؤتمر عن تشكيل لجنة أُطلق عليها «اللجنة الفنية الدولية للخبراء القانونيين الجويين»<sup>(25)</sup>، وهي لجنة متخصصة بدراسة وإبداء الرأي في الجوانب المتعلقة بقواعد القانون الخاص الجوي، وقد انبثقت من اللجنة المذكورة - لجنة أُطلق عليها باللجنة الثالثة - وعهد إليها دراسة وتقديم الحلول بشأن المشاكل المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار التي تقع في أثناء تحليق الطائرة على الأشخاص أو الأموال على السطح. وبدأت هذه اللجنة أعمالها في 1927/5/17 واستمر عملها لغاية عام 1933، إذ تمخض عملها عن إعداد مشروع اتفاقية روما لعام 1933<sup>(26)</sup>.

وكان على هذه اللجنة تقرير العديد من المسائل بشأن المسؤولية من الأضرار التي تلحقها الطائرات في أثناء طيرانها بالأشخاص على السطح، ومن ذلك:

(1) اختيار الأساس الذي تُبنى عليه مسؤولية المُشغلّ الجوي، وهل يتمثّل باختيار المسؤولية الموضوعية أو المطلقة القائمة - بحسب الأصل - على مجرد تحقق الضرر؟ أم جعلها مسؤولية قائمة على أساس الخطأ المفترض؟

(25) ويُطلق عليها بالفرنسية: «Comité international Technique d'experts juridiques Aériens»، أو اختصاراً: «C.I.T.E.J.A.»، ويُطلق عليها بالإنجليزية: «An international Technical committee of Aerial legal experts»

(26) في تفصيل ذلك، يُنظر:

Peter H. Sand. Jorge de sousa and Geoffry N. Pratt, An Historical Survey of International Air Law before the Second World War, McGill Law Journal, Vol. 7, (1944), pp. 38-39; Adriaan. J. Maurtiz, op.cit., p. 1.

(2) اختيار نوع المسؤولية وفيما إذا كانت محدودة، بحيث يُسأل المُشغّل في حدود مبالغ معينة في حال وقوع الضرر، وكما هو الحال بما قرّرته اتفاقية وارسو لعام 1929<sup>(27)</sup> أم جعل مسؤولية المُشغّل الجوي مسؤولية غير محدودة عن الأضرار التي سببتها طائرته بالأشخاص أو الأموال على السطح؟

(3) تحديد الشخص المسؤول عن الأضرار المذكورة وهل هو مالك الطائرة أم شخص آخر؟

(4) تحديد الأساس الذي يتمّ بمقتضاه تقدير التعويض عن الأضرار المذكورة.

وقد عكفت اللجنة المذكورة إلى دراسة موقف القوانين الوطنية التي كانت تنظم مسؤولية المُشغّل الجوي عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالأشخاص أو الأموال على السطح في تلك الحقبة، وتبيّن لها - بعد الاطلاع عليها - أنّها تبنت أساسين للمسؤولية المذكورة أولهما: إقامة مسؤولية المُشغّل الجوي على أساس المسؤولية الموضوعية أو المطلقة. وثانيهما: إقامة مسؤولية المُشغّل الجوي على أساس الخطأ المفترض من جانبه<sup>(28)</sup>.

ونبين هذين الاتجاهين تباعاً:

#### الاتجاه الأول: إقامة مسؤولية المُشغّل الجوي على أساس المسؤولية الموضوعية أو المطلقة

اختارت غالبية القوانين الوطنية التي صدرت أعقاب الحرب العالمية الأولى إقامة مسؤولية المُشغّل الجوي عن الأضرار التي تتسبب بها طائرته في أثناء طيرانها بالأشخاص أو الأموال على السطح على أساس المسؤولية الموضوعية أو المطلقة لمالك الطائرة أو من يستعملها أو يحوزها، سواء بشكل مشروع أو غير مشروع، بحيث تُعدُّ مسؤوليته قائمة بمجرد تحقق الضرر، ومن دون الحاجة إلى البحث في أسباب وقوع الضرر، أو تكليف المتضرر بإثبات خطأ أو إهمال أولئك الذين تقدم ذكرهم. كما لا يجوز لمحدث الضرر دفع مسؤوليته عن الحادث الذي أدى إلى وقوع الضرر، حتى وإن كان سبب الحادث قوة قاهرة، إلا في حالة ما إذا ثبت أنّ فعل المتضرر هو السبب في وقوع الضرر<sup>(29)</sup>.

(27) المادة (22) من اتفاقية وارسو لعام 1929 التي حدّدت مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الذي يلحق بالراكب أو أمتعته أو البضائع التي تعهد الناقل بنقلها بمبالغ معينة لا يجوز تجاوزها إلا في حالات محددة.

(28) André Kaftal, The Problem of liability for Damages Caused by Aircraft Surface, Journal of Air Law, Volume 5, April 1934, p. 184.

(29) Adriaan.J. Mautz, op.cit., p. 62; Kaftal, op.cit., p. 179.

ومن القوانين الوطنية التي كانت تأخذ بهذا الاتجاه القانون الفرنسي والألماني والدانماركي والإيطالي والمجري والفنلندي والنرويجي والسويدي والسويسري والمكسيكي والسلفادوري، وبعض قوانين الولايات المتحدة الأمريكية، فضلاً عن قوانين أخرى<sup>(30)</sup>.

وبقصد بيان موقف هذه القوانين نأخذ بعض الأمثلة على ذلك:

### أولاً: القانون الفرنسي

نظّم قانون الملاحة الجوية الصادر في 31/5/1924<sup>(31)</sup> مسؤولية المُشغّل أو المُستثمر الجوي، إذ قرّرت المادة (53) من هذا القانون أنّ: «مُستثمر الطائرة مسؤول بحكم القانون عن الأضرار التي تسببها حركات طائرته والأشياء التي تسقط منها على الأشخاص أو الأموال على السطح، ولا يجوز له دفع مسؤوليته إلا إذا أثبت خطأ المصاب أو الضحية»<sup>(32)</sup>.

ويبدو ممّا تقدم، أنّ هذا القانون كان يتبنّى المسؤولية الموضوعية للمُستثمر أو المُشغّل الجوي عن الأضرار التي تسببها حركات طائرته - سواء في أثناء تحليقها أو إقلاعها أو هبوطها - جرّاء سقوطها أو سقوط أشياء منها على الأشخاص أو الأموال على السطح.

وقد أشار البعض بأنّ تبني القانون المذكور لمبدأ المسؤولية الموضوعية للمُستثمر أو المُشغّل الجوي قد تمّ بناءً على التقرير الذي قدّمه الفقيه جورج ريبيرت (George Rupert) في عام 1921 إلى (لجنة المجتمع للدراسات التشريعية)، إذ أشار في تقريره إلى فكرة المخاطر الناشئة عن الطيران، وضرورة الأخذ بنظام مشدّد للمسؤولية عن حوادث الطيران، وبما يجعلها متحقّقة بمجرد وقوع الضرر، وعدم جواز دفع هذه المسؤولية إلا في حالة ما إذا كان فعل المتضرر هو السبب في وقوع الضرر<sup>(33)</sup>.

(30) Adriaan. J. Maurtiz, op.cit., p. 62.

(31) Loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne.

(32) وقد كرّس المشرّع الفرنسي هذه الأحكام في القوانين اللاحقة لقانون الملاحة الجوية الصادر في 31/5/1924، إذ ألغى القانون 58-346 الصادر في 1958/4/3 قانون الملاحة الجوية الصادر في 31/5/1924، إلا أنّه أبقى على حكم المادة (53) المشار إليها في المتن، وأصبح تسلسلها المادة (1-141) وبالألفاظ ذاتها التي وردت في النص الملغى، ثم ألغى هذا النص بصدور تقنين النقل «Code de transport» الصادر بالأمر رقم 1307-2010 بتاريخ 2010/10/29، الذي قام بتجميع القوانين المنظمة للنقل بمختلف أنواعه في مدونة واحدة، وأصبح تسلسلها المادة (2-6131) من التقنين المذكور - وأبقى على حكمها ذاته والألفاظ المستخدمة في القوانين السابقة، إذ أشار هذا النص إلى أنّ:

L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface. Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime.

(33) Kaftal, op.cit., p. 190.

## ثانياً: القانون الألماني

نظّم قانون الملاحة الجوية الألماني الصادر في 1922/8/1<sup>(34)</sup> أحكاماً بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص على السطح، إذ تبني هذا القانون نظامين للمسؤولية عن هذه الأضرار نظمت أحكامها المادة (19) والمادة (28)، إذ أسست المادة (19) هذه المسؤولية على المبدأ العام الذي يقضي بإلزام أي شخص ينتفع من تشغيل الآلات ذات طبيعة خطيرة بتحمل المسؤولية الناشئة عن الضرر الناشئ عن تشغيلها من غير الحاجة إلى إثبات خطأه. وقد طبقت المادة (19) هذا المبدأ على الأضرار التي تلحق بالأشخاص على السطح والناشئة عن عملية تشغيل الطائرة أو أي جهاز مماثل لها، إلا أنها اشترطت لتطبيق أحكامها، ومساءلة محدث الضرر، أن يكون الضرر ناشئاً عن الحادث<sup>(35)</sup>. وتعدّ المسؤولية التي نظمتها المادة (19) من القانون المذكور مسؤولية موضوعية تنهض بمجرد وقوع الضرر، ولا يجوز دفعها إلا بإثبات خطأ الشخص المصاب أو المتضرر<sup>(36)</sup>.

## ثالثاً: القانون الإنجليزي

نظّم قانون الملاحة الجوية الإنجليزي لعام 1920<sup>(37)</sup> في القسم (9) أحكام المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة في أثناء طيرانها بالأشخاص أو الأموال على السطح، إذ أشار هذا القسم إلى أن: «الأضرار المادية والخسائر التي تسببها الطائرة في أثناء تحليقها أو إقلاعها أو هبوطها، وكذلك الأضرار الناشئة عن سقوط أشخاص أو أشياء منها على الأشخاص أو الممتلكات أو الأراضي أو المياه على السطح، فيكون مالك الطائرة مسؤولاً عنها من دون الحاجة إلى إثبات إهمال الشخص المذكور أو إثبات نية إلحاق الضرر، إلا إذا كانت الخسارة أو الضرر قد أسهم في حدوثها إهمال الشخص المتضرر».

(34) ويُطلق عليه باللغة الألمانية (Luft Verkersgesetz). وهذا القانون لا زال نافذاً، على الرغم من تعديله لمرات عدّة كان آخرها بالقانون الصادر في 2013/8/7. في نصوص هذا القانون باللغة الإنجليزية يُنظر: الموقع الإلكتروني: global-regulation.com، تاريخ الزيارة 2021/9/21.

(35) Kaftal, op.cit., pp. 195-198.

(36) Ibid., p. 197.

وممّا تجدر الإشارة إليه أنّ المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص على السطح تنظمها حالياً المادة (33) من قانون الملاحة الجوية المتقدم ذكره في صيغتها المعدّلة، والتي تقرّر بأن مالك الطائرة يكون ملزماً بتعويض الضرر الناشئ عن وفاة الشخص أو إصابته عن الحادث الذي يقع في أثناء تشغيل الطائرة. وهذه المسؤولية لا زالت توسم بأنها مسؤولية مشدّدة أو (صارمة) (Strict)، ولا يجوز دفعها باستثناء ما إذا كان خطأ المتضرر قد أسهم في وقوع الضرر. يُنظر:

Claudia Hess & Rainer Ammann, Aviation Liability in Germany, available at: Lexology.com (accessed 21/6/2021).

(37) Air Navigation act 1920.

وقد ذهب بعض آراء الفقه الإنجليزي في تفسير هذا الحكم إلى أن القانون المذكور قد تبنّى مبدأ المسؤولية المطلقة لمالك الطائرة في التعويض عن الأضرار المذكورة، وذلك بعدم اشتراطه إثبات خطأ مالك الطائرة أو إهماله لمساءلته عن الأضرار التي حددها القسم المذكور<sup>(38)</sup>.

### الاتجاه الثاني: إقامة مسؤولية المُشغّل الجوي على أساس المسؤولية المفترضة

كما وجدت اللجنة المكلفة بإعداد اتفاقية روما لعام 1933 أنّ القلّة من القوانين - التي كانت نافذة في تلك الحقبة - تقيم مسؤولية المُشغّل عن الأضرار التي تلحقها طائرته أو طائراته في أثناء تحليقها بالأشخاص على السطح على أساس المسؤولية المفترضة لمالك الطائرة أو مُشغّلها. ومن هذه القوانين القانون النمساوي والشيكوسلوفاكي والبولندي<sup>(39)</sup>.

ولنأخذ هذا القانون الأخير مثلاً، إذا كان المرسوم الصادر عن رئيس الجمهورية في 14/3/1928 قد نظم المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأشخاص على السطح على أساس الخطأ المفترض (Presumption Fault) للمُشغّل أو مالك الطائرة، ويمكن لهذا الأخير دفع مسؤوليته عن الضرر إذا أثبت خطأ المتضرر، أو القوة القاهرة، أو عدم اتخاذ المتضرر التدابير الضرورية (necessary measures) لتجنب الحادث. وقد أشارت المادة (60) من المرسوم المذكور إلى هذه الأحكام.

وبعد دراسة اللجنة المكلفة بوضع اتفاقية روما لعام 1933 للقوانين الوطنية التي نظمت المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة في أثناء تحليقها للأشخاص على السطح، فقد اتجهت إرادة أعضاء اللجنة إلى تغليب الاتجاه الذي يقيم مسؤولية المُشغّل الجوي عن الأضرار المذكورة على أساس المسؤولية الموضوعية أو المطلقة<sup>(40)</sup>. وهذا ما أشارت إليه (المادة 2/الفقرة 1) التي بيّنت أنّه: «ينشأ الحقّ في التعويض عند وجود ضرر بالأشخاص أو الممتلكات على السطح سببه طائرة في حالة طيران ...».

(38) Arnold. D. McNair, The Law of air, Butter Wourth Co. Ltd, London, 1932, p. 68.

وتجدر الإشارة إلى أنّ المملكة المتحدة لم تنضم إلى اتفاقيتي روما لعام 1933 و1952 ولا اتفاقية مونتريال لعام 2009. وتطبّق بشأن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأشخاص أو الأموال على السطح - لاسيما بعد خروج بريطانيا من الاتحاد الأوروبي عام 2021، وعدم تطبيق التوجيهات الأوربية - أحكام القسم 2-76 من قانون الملاحة الجوية لعام 1982 الذي يطابق في مضمونه أحكام القسم 9 من قانون الملاحة الجوية لعام 1920.

(39) Adriaan. J. Mauritz, op.cit., p. 62.

(40) ومما تجدر الإشارة إليه أنّ تبنّي المسؤولية المطلقة للمُشغّل الجوي طرح في الاجتماع الأول للجنة المذكورة في عام 1927 من قبل عضو اللجنة الإيطالي أنطونيو أمبروزيني (Antonio Ambrosini) وفقاً لما كان يقرره القانون الفرنسي والسويسري آنذاك، إلا أنّ هذا المقترح لم يتم قبوله في البداية، ونشأ الخلاف في الاجتماع الثاني للجنة في عام 1928 المنعقد في مدريد بين اتجاه يدعو إلى تبني المسؤولية المفترضة وآخر يدعو إلى تبني المسؤولية المطلقة، لكن إرادة أكثرية أعضاء اللجنة رجّحت اختيار المسؤولية المطلقة. يُنظر: Elizabeth Casper Brown, op.cit., p. 420.

إلا أن الاتفاقية - وبهدف ترضية المُشغّلين الجويين - عمدت إلى جعل مسؤولية المُشغّل الجوي عن الأضرار التي تنظمها مسؤولية محدودة، إذ حدّدت المادتان (8 و9) الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يُلزم به المُشغّل على أساس وزن الطائرة، غير أن المادة (14) من الاتفاقية خرجت عن هذا الأصل، وأقرت المسؤولية غير المحدودة للمُشغّل الجوي أو من كانت الطائرة تحت حيازته، في أحوال معيّنة منها الحيازة غير المشروعة للطائرة، إذ تكون مسؤولية الحائز في هذه الحالة غير محدودة، أو إذا فشل المُشغّل في اتخاذ التدابير الضرورية لمنع الاستعمال غير المشروع، إذ يكون مسؤولاً مع الحائز مسؤولية غير محدودة. وأخيراً إذا كان سبب الضرر إهمال جسيم (Gross Negligens) من جانب المُشغّل أو سوء السلوك المتعمد (Wilful Misconduct) من قبله.

## المطلب الثاني

### المسوّغات التي دعت إلى تبني المسؤولية

#### الموضوعية للمُشغّل الجوي

حتّمت العديد من المسوّغات أو الاعتبارات الاقتصادية والاجتماعية والقانونية والفنية تبني اتفاقية روما لعام 1933 للمسؤولية الموضوعية أو المطلقة للمُشغّل الجوي، إلا أنه قبل البحث في هذه الاعتبارات فإنه ينبغي الإشارة إلى أن نظرية المسؤولية الموضوعية أو المسؤولية المطلقة ليست وليدة العصر الذي بدأ فيه استخدام الطائرة في الملاحة الجوية، بل تمتد جذورها إلى ما قبل هذا العصر.

ولذا نبين بإيجاز شديد مضمون هذه النظرية والاعتبارات التي دعت إلى ظهورها، ومن دون التوسع في عرض الأفكار المتعلقة بها، ومنها الخلافات التي أثّرت بشأنها، والقوانين التي أخذت بها، ذلك لأن هذا التوسع سيُخرج البحث عن نطاقه وهدفه المتمثل بدراسة مسؤولية المُشغّل الجوي، بوصفها نموذجاً تأثر بنظرية المسؤولية الموضوعية أو المطلقة، إذ إنه من المعروف أن هذه النظرية الأخيرة لا تعتدُّ بالخطأ كركن أو شرط لتحقيق مسؤولية محدث الضرر<sup>(41)</sup>، حيث تنعقد مسؤولية هذا الأخير من غير الحاجة إلى

(41) إذ يرى البعض أن فكرة الخطأ لم تظهر في القانون الروماني إلا في مراحل متأخرة، ولم تحظَ بالمكانة ذاتها التي حظيت بها في تقنين عام 1804، وقد حاول فقهاء القانون الفرنسي القديم مثل دومات (Domat) أو بواتي (Pothier) إقامة المسؤولية على فكرة الخطأ، وجعل هذه الفكرة الأخيرة، أساس المسؤولية، وحجر الزاوية فيها، وذلك لرغبتهم بالجمع بين المسؤولية المدنية والمسؤولية الأخلاقية تأثراً بمبادئ القانون الكنسي. يُنظر:

Geneviève Viney, Traite de droit Civil - Introduction la responsabilité, 4e édition, L.G.D.J., Paris, 2019, No.5-12-16.

إثبات الخطأ<sup>(42)</sup>.

لقد أدت الثورة الصناعية، والمخاطر الناشئة عن الآلة، وما تعرّض له العمال ومستخدمو وسائل النقل من أضرار إلى تراجع فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية الشخصية، حيث وجد ضحايا الآلات أنفسهم في حالة عجز حقيقي عن إثبات الضرر، الأمر الذي أفرز تعارضاً واضحاً بين ما تهدف إليه النصوص المنظمة للمسؤولية التقصيرية من إشاعة الاستقرار النسبي في تنظيم حركة الحياة، وبين ما حصل من تغييرات حقيقية في البنية الاجتماعية والاقتصادية بفعل التطور المذكور<sup>(43)</sup>.

وكان للقضاء الدور المهم في إنشاء فكرة المسؤولية الموضوعية أو المطلقة، حيث اتجه القضاء الفرنسي منذ عام 1896 إلى تفسير المادة (1384) من القانون المدني - المتعلقة بمسؤولية الشخص عن الأشياء التي تحت حراسته - بكونها مسؤولية لا تتطلب الخطأ، ويجعل منها قاعدة تطبّق على الأضرار الناشئة عن فعل الأشياء<sup>(44)</sup>.

أمّا في الفقه الأنجلو أمريكي، فقد ظهرت نظرية المسؤولية المطلقة، قبل عصر اختراع الطائرة واستخدامها في الملاحة الجوية، إذ قرّرت ما يعرف بقواعد القانون العام (Common Law) قيام المسؤولية المطلقة في حال ما إذا كان الفعل الصادر عن الشخص يمثل تعدياً<sup>(45)</sup> (Trespass) على ممتلكات الأشخاص أو أمنهم أو راحتهم<sup>(46)</sup>. وهذا مثله منذ وقت مبكر الحكم الصادر في قضية جايبي ضد سوان (Guille. V. Swan) الصادر عن محكمة العدل في ولاية نيويورك، وأيدته المحكمة العليا في حكمها الصادر في 1922/12/1 بشأن الأضرار التي ألحقها أحد البالونات بمزرعة المدعي، وقد سبق بيان هذا الحكم في موضع سابق.

ثمّ كرّس القضاء الأمريكي هذا المبدأ بشأن مسؤولية المُشغّل الجوي عن الأضرار التي تلحقها الطائرة أو الطائرات بالأطراف الثالثة على السطح، كما في الحكم الصادر في

(42) عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، م2، ج2، نظرية الالتزام بوجه عام - مصادر الالتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2000، ص 1223.

(43) Geneviève Viney, op.cit., No. 18.

(44) Ibid, No. 23.

(45) إذ إنّه من المقرّر في القانون الأنجلو سكسوني أنّ المسؤولية المدنية (الفعل الضار Tort) تتحقّق في أربع حالات هي: التعديّ (Trespass) والإهمال (Negligance) والإزعاج (Nuisance) والتدليس (Misrepresentation)، وتستند هذه الحالات إلى فكرة الخطأ بوصفه انحرافاً (deviation) عن السلوك المتوقع أو المعتاد للأفراد. في تفصيل ذلك، يُنظر:

Smith & Keenan, English Law, 9<sup>th</sup> edition, Pitman, London, 1989, pp. 340-341.

(46) William C. Wolf, op.cit., p. 205.



قضية مجموعة روشستر للغاز والكهرباء Rochester Gas and Electric Group. V. Dunlop عن محكمة نيويورك في 1933/9/6، حيث قضت المحكمة بمسؤولية المدعى عليه عن الأضرار التي لحقت بالمدعي، وذلك بعد تحطم طائرة المدعى عليه، واصطدامها ببرج فولاذي داعم للأسلاك وأسفر عن تحطمه، إذ عدَّ الفقه هذا الحكم نموذجاً للمسؤولية بدون خطأ<sup>(47)</sup>.

أمّا المسوّغات التي دعت واضعي اتفاقية روما لعام 1933 إلى تبني المسؤولية الموضوعية أو المطلقة للمُشغّل الجوي فتتمثّل بالآتي:

(1) سبقت الإشارة إلى أنّ الاعتقاد الذي كان سائداً في أوائل عصر استخدام الطائرة في الملاحة الجوية، ونشاط النقل الجوي، أنّ الطيران هو نشاط شديد أو فائق الخطورة، وهو يميّز عن باقي الأنشطة الخطرة بأنّه نشاط أحادي المخاطر (one sidedness of risk)<sup>(48)</sup>. وقد أسهمت عوامل عدّة في ترسيخ هذا الاعتقاد لعلّ أهمّها أنّ صناعة الطائرات كانت في تلك الحقبة في مهدها، ولم تكن الطائرات المصنّعة آنذاك تتمتع بمواصفات الأمان والسرعة الذي تتمتع به الطائرات المصنّعة حالياً. ولذا كان من الواجب التشدّد في المسؤولية الناشئة عن استخدام الطائرة، وذلك بوصفها آلة ينجم عنها مخاطر متعددة تؤثر على حياة الأفراد، وحاجة هؤلاء إلى الأمان والطمأنينة<sup>(49)</sup>. وينبغي أن يتحمّل من يتولى تشغيل الطائرة تبعه هذا النشاط، وما ينشأ عنه من أضرار تلحق بالأشخاص أو الأموال على السطح، طالما أنّه كان يجني منفعة من هذا النشاط<sup>(50)</sup>.

(2) عدم التساوي بين مركز مُشغّل الطائرة وبين الشخص الذي لحقه الضرر<sup>(51)</sup>. ففي نطاق المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة في أثناء طيرانها بالأشخاص على السطح، فإنّ من أصابه الضرر جرّاء نشاط الطائرة هو بمعزل عن الحادث الذي أدّى إلى وقوع الضرر، ولم يسهم في وقوعه، خلافاً للمُشغّل الذي تسبب في وقوع الضرر. وبناءً على ما تقدّم، فإنّه لا يمكن في إطار هذه المسؤولية التدرّج بفكرة تقاسم المخاطر بين المُشغّل وبين المتضرر - كسبب لتخفيف مسؤولية المُشغّل - ذلك لأنّ المتضرر أو المتضررين لم يشاركوا في عمليات الاستغلال الجوي الذي تقوم به الطائرة التي كانت السبب في وقوع الضرر.

(47) John Augustine Eubank, op.cit., p. 188.

(48) George Leloudas. op.cit., Para. 7-8; Lawrence Vold, op.cit., p. 1.

(49) Ibid.

(50) Adriaan. J. Maurtiz. op.cit., p. 38.

(51) George Leloudas, op.cit., Para.7-6.

(3) استحالة أو صعوبة إقامة الدليل على خطأ المُشغَّل<sup>(52)</sup>، إذ لا يمكن للمتضرر عملياً إثبات خطأ قائد الطائرة الذي تسبب في وقوع الضرر، لاسيما أنّ الطائرة تحلق على ارتفاعات يتعدّر في بعض الأحيان رؤيتها. ومن ثمّ فلا يمكن في إطار مسؤولية المُشغَّل الجوي تطبيق القاعدة العامة في الإثبات القاضية بأنّ البيّنة على من ادّعى (Res ipsa lequitur)، وتكليف المتضرر بإثبات خطأ أو إهمال المُشغَّل<sup>(53)</sup>.

(4) إذا كانت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية قد أقرت بمبدأ حرية الطيران وتحليق الطائرة فوق ممتلكات الأفراد ضمن قيود معينة<sup>(54)</sup>، إلّا أنّ الإقرار بهذا المبدأ لا يعفي المُشغَّل من الأضرار التي تلحقها طائرته أو طائراته بالأشخاص على السطح<sup>(55)</sup>.

(5) إنّ الإقرار بالمسؤولية الموضوعية أو المطلقة للمُشغَّل الجوي، وتحمله تبعه الحادث في حال وقوعه، سيؤدّي إلى نتيجة مهمة هي حرص من يتولّى قيادة الطائرة على اتباع الأصول الفنية المعتمدة في الملاحة الجوية، وبما يضمن عدم تعرض المُشغَّل إلى تبعات مالية كبيرة في حال وقوع الحادث الذي ينشأ عنه الضرر<sup>(56)</sup>.

(6) فضلاً عما تقدم، فقد أشار البعض من الفقه إلى أنّ تبني اتفاقية روما لعام 1933 للمسؤولية المطلقة للمُشغَّل الجوي أمر فرضته الاعتبارات (الأبوية الاجتماعية) «Paternalistic Social» السائدة في تلك الحقبة<sup>(57)</sup>، أي الاعتبارات المتعلقة بالدور الذي تقوم به الدولة أو السلطات العامة بوصفها (سلطة أبوية) ينبغي عليها السعي لحماية الأفراد الخاضعين لسلطتها.

هذه هي مجمل المسوّغات التي دعت واضعي اتفاقية روما لعام 1933 إلى تبني مبدأ المسؤولية الموضوعية أو المطلقة للمُشغَّل الجوي عن الأضرار التي تتسبب فيها طائرته، والتي يمكن ردّها إلى فكرة واحدة هي حماية الأشخاص على السطح من الأضرار الناشئة عن تحليق الطائرة. فهل احتفظت هذه المسوّغات بأهميتها عند إعداد اتفاقية روما لعام 1952 التي حلّت محل اتفاقية روما لعام 1933؟ أم أنها فقدت أهميتها؟

(52) Adriaan. J. Mauritz, op.cit., p. 38.

(53) Ibid.

(54) وقد تقرّر هذا المبدأ لأول مرة في معاهدة باريس بشأن تنظيم الملاحة الجوية الموقّعة في 1919/10/13 التي حاولت إقامة نوع من التوازن بين مبدأ سيادة الدولة على فضاءها الجوي وبين مبدأ حرية الملاحة الجوية.

(55) Rene Mankiwicz, Some Aspects of Civil Law Regarding Nuisance and Damage Caused by Aircraft, Journal of Air and commerce, Volume 25, 1958, p. 44.

(56) Kaftal, op.cit., p. 179.

(57) George Leloudas, op.cit., Para. 7-5.

لقد كان الهدف من وضع اتفاقية روما لعام 1952 - هو تحقيق التوازن بين مصالح المُشغّلين الجويين - شركات النقل الجوي - وبين حماية الأشخاص على السطح، وذلك تشجيعاً لنشاط النقل الجوي الدولي، وليس مجرد تعديل لاتفاقية عام 1933، بل وضع نظام جديد لمسؤولية المُشغّل الجوي له القدرة على التجاوب مع التطوّر - الذي كان قيد الظهور - في صناعة الطائرات في خمسينيات القرن الماضي، وتحسن مستويات الأمان<sup>(58)</sup>، إلا أنّ هذا الهدف لم يتحقّق، إذ وجد واضعو اتفاقية روما لعام 1952 أنفسهم في الوضع ذاته الذي كان عليه واضعو اتفاقية عام 1933، وبقيت المسوّغات التي دعت إلى تبني المسؤولية الموضوعية أو المطلقة التي سبق ذكرها، والاعتبارات المتعلقة بحماية الأشخاص على السطح محتفظة بأهميتها.

ومن ثمّ فقد كرّست اتفاقية روما لعام 1952 نظام المسؤولية الموضوعية المشدّدة للمُشغّل الجوي الذي سبق أن تبنته اتفاقية عام 1933<sup>(59)</sup>، إذ نصت (المادة 1/الفقرة 1) من الاتفاقية على أنّ: «لكل من أصابه ضرر على سطح الأرض الحقّ في التعويض طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية بمجرد أن يثبت أنّ الضرر قد نشأ من طائرة في حالة طيران أو من شخص أو شيء سقط منها...». وقد عملت الاتفاقية على التضييق من وسائل دفع المُشغّل الجوي، إذ لم تجز لهذا الأخير التحلّل من المسؤولية إلا إذا قام الدليل على أنّ الضرر يرجع إلى إهمال أو امتناع أو خطأ الشخص الذي لحقه الضرر من دون سواه أو تابعيه أو وكلائه من دون سواهم وفقاً لما قرّره (المادة 6/الفقرة 1) من الاتفاقية.

وهذا الدفع محدود الأثر، إذ إنّ الأضرار التي تلحق بالأشخاص أو الأموال على السطح، والناشئة من طائرة في حالة طيران، تقع بمعزل عن هؤلاء، ومن النادر جداً أن يكون لهم دور في وقوع الضرر.

وقد أدركت المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) أنّ الحاجة تدعو إلى تحديث اتفاقية روما لعام 1952، فشكّلت في عام 2004 فريقاً خاصاً لمراجعة هذه الاتفاقية وفقاً لأسس معيّنة، منها الإقرار بنظام لحماية الأشخاص على السطح - ضحايا حوادث النقل الجوي - لا ينزل كحد أدنى - عمّا قرّره اتفاقية مونتريال لعام 1999 بشأن مسؤولية

(58) Ibid, Para.7-33.

(59) ومن الضروري الإشارة إلى أنّ الولايات المتحدة الأمريكية قد قدّمت مقترحاً في مؤتمر قانون العجو الدولي الذي سبق إقرار اتفاقية روما لعام 1952 بتبني المسؤولية المفترضة للمُشغّل الجوي بدلاً عن المسؤولية الموضوعية أو المطلقة التي قرّرتها اتفاقية عام 1933، وبما يسمح للمُشغّل دفع مسؤوليته إذا أثبت عدم صدور خطأ أو إهمال منه، أو كانت أسباب الحادث الذي نشأ عنه الضرر مجهولة. وسوّغ هذا المقترح بالتطوّر الحاصل في صناعة الطائرات ومساهمته في الحد من حوادث الطيران، وعزز المقترح بإحصائية تدلّل بوضوح انخفاض حوادث الطيران في الولايات المتحدة الأمريكية من عام 1946 لغاية عام 1951، إلا أنّ هذا المقترح رفضته بعض الوفود المشاركة في المؤتمر، وذلك لقناعته بعدم كفاية معايير السلامة المقررة للطيران في تلك الحقبة. يُنظر: 36-37 George Leloudas, op.cit., Para7-

الناقل الجوي، والعمل على الإقرار بتعويضات مناسبة - تغطي الأضرار التي يتعرّض لها الأشخاص على السطح<sup>(60)</sup>.

وقد عملت اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة، أو كما تُعرف اختصاراً (باتفاقية المخاطر العامة) التي تمّ التوقيع عليها في مدينة مونتريال في 2009/5/2 على الأخذ بالمبادئ المتقدمة، إذ أشارت في ديباجتها بأنّ الدول الأطراف في هذه الاتفاقية: «إذ تسلّم بالحاجة إلى ضمان تعويضات ملائمة للأطراف الثالثة التي تلحق بها أضرار نتيجة أحداث تشمل طائرة في أثناء الطيران» وكذلك: «إذ تسلّم بأهمية ضمان مصالح الضحايا من الأطراف الثالثة والحاجة إلى تقديم تعويض عادل، وكذلك الحاجة إلى إتاحة استمرار استقرار صناعة الطيران».

أمّا فيما يتعلّق بمسؤولية المُشغّل الجوي، فقد قرّرت (المادة 3/الفقرة 1) من الاتفاقية بأنّه: «يجب أن يتحمّل مُشغّل الطائرة مسؤولية تعويض الضرر الذي لحق بالأطراف الثالثة بشرط أن يكون سبب الضرر طائرة في حالة طيران». ووفقاً لهذا النص، فإنّه يبدو بأنّ اتفاقية مونتريال لعام 2009- شأنها شأن الاتفاقيات السابقة لها - قد عملت على تبني المسؤولية المطلقة أو الصارمة للمُشغّل الجوي، ولا يجوز لهذا الأخير دفع مسؤولية إثبات عدم صدور خطأ أو إهمال منه<sup>(61)</sup>، إلاّ إذا أثبت المُشغّل - وفقاً لما قرّرت المادة (10) - بأن: «الضرر قد تسبب فيه أو أسهم في حدوثه إهمال أو خطأ آخر أو امتناع عن الفعل من جانب المدعي، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه...».

وقد سبقت الإشارة إلى أنّ مثل هذا الدفع - في نطاق المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأشخاص على السطح - محدود الأثر بسبب الطبيعة الخاصة لهذه المسؤولية، وما ينشأ عنها من أضرار تنشأ بمعزل عن الأشخاص الذين تعرضوا إليها<sup>(62)</sup>.

(60) Paul Stephen Dempsy, op.cit., p. 21.

(61) Ibid., p. 25.

(62) وبشأن تبني اتفاقية مونتريال لعام 2009 (اتفاقية المخاطر العامة) للمسؤولية المطلقة للمُشغّل الجوي، فقد ذهب بعض الآراء بشأن سقوط حطام من طائرة في حالة طيران - إلى عدم صحة الاتجاه الذي يدعو إلى التخفيف من مسؤولية المُشغّل والسماح له بدفع مسؤوليته عن الأضرار التي تلحقها طائرته بالأطراف الثالثة أو الغير، إذا أثبت عدم صدور إهمال منه بحجة أن الطيران التجاري أصبح أكثر أمناً، ولم يعد نشاطاً شديداً الخطورة كما في السابق، إذ لا زالت هذه الأضرار محتققة بطابعها الجدي، ويمكن أن ينشأ عنها خسائر في الأرواح أو الأموال. وللدلالة على ذلك يشير كاتب المقالة إلى أحد حوادث سقوط حطام من الطائرة على الأرض، وذلك عندما غادرت طائرة الشحن Boeing 747-400 في 2021/2/20 مطار ماستريخت (Mastricht) في هولندا، وبعد إقلاعها حصل عطل مفاجئ في أحد محركاتها نجم عنه سقوط كمية من الحطام (Debris) في مدينة (ميرسن)، وأسفر سقوطه عن إصابة شخصين، وإلحاق الضرر بعدد من المنازل والمركبات. يُنظر:

Scott Ashbourne, There's an Aircraft Engine in My Yard: Liability For Falling Aircraft Debris, Available at: www.anbi.com, published on: 2/3/201, Accessed on: 20/9/2021.

## الخاتمة:

لقد ارتبط تشديد أو تخفيف مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق الراكب أو أمتعته، بفكرة التوازن بين مصلحة الناقل الجوي وبين مصلحة الراكب، ومدى جواز تخفيف أو تشديد مسؤولية الناقل الجوي. وهذا الأمر - كما هو معروف - له صلة واضحة بمستوى صناعة الطائرات أو الخدمات المرتبطة بهذا النشاط. ولذا أثر واضع اتفاقية وارسو لعام 1929 - انطلاقاً من فكرة الموازنة بين مصلحة الناقل ومصلحة الراكب، والمستوى المتواضع لصناعة الطائرات آنذاك - التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي، وإقامتها بحسب الأصل على الخطأ المفترض من جانبه، وبما يمكنه من دفع مسؤوليته في الأحوال التي حدّتها الاتفاقية، وذلك تشجيعاً لنشاط النقل الجوي الذي كان في أولى مراحل ظهوره.

الأمر بدأ مختلفاً عند وضع اتفاقية مونتريال لعام 1999 - التي حلّت محل اتفاقية وارسو - إذ إنّ التطوّر الكبير في صناعة الطائرات والمنشآت الأرضية المرتبطة بنشاط الطيران في العقود الثلاثة التي سبقت إقرار هذه الاتفاقية أدّى إلى تحسّن مستويات الأمان، وقلة حوادث النقل الجوي، وهذا ما حثّم إعادة النظر في مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لما كانت تقرّره اتفاقية وارسو، والتوجه إلى التشديد في مسؤولية الناقل الجوي، إذ أقامت اتفاقية مونتريال لعام 1999 مسؤولية الناقل المذكور - وفقاً للأساسين: يتمثل أولهما بإقامة مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالراكب، كوفاته أو إصابته - والتي أشارت إليها المادة (17) من الاتفاقية - على أساس المسؤولية الموضوعية وفقاً لما قرّرتها (المادة 21/الفقرة 1) من الاتفاقية، والثاني هو إقامة مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض من جانبه وفقاً لما قرّرتها (المادة 21/الفقرة 2) من الاتفاقية. وهكذا يبدو بأنّ واضعي اتفاقية مونتريال قد اتجهت إرادتهم إلى التشديد من مسؤولية الناقل الجوي انطلاقاً من تحسّن مستويات الأمان في الطائرات الحديثة.

أمّا فيما يتعلّق بأثر التطوّر الكبير في صناعة الطائرات والخدمات المرتبطة بنشاط الطيران في مسؤولية المُشغّل الجوي عن الأضرار التي تلحقها طائرته بالأشخاص أو الأموال على السطح، فلم يكن لهذا التطوّر أثر كبير في تغيير طبيعة مسؤولية المُشغّل، إذ إنّ مخاطر الطيران لا زالت قائمة - على الرّغم من التطوّر المذكور - وهذا ما تدلّ عليه حوادث الطيران، كسقوط الطائرة أو أجزائها أو أشياء منها على السطح، وما ينشأ عن ذلك من أضرار تلحق بالأشخاص أو الأموال أو المنشآت، لاسيما أنّ الطائرات الحديثة

تتميّز بكون حجمها وثقل وزنها عمّا كانت عليه الطائرات القديمة.

ومن ثم فإنّ دواعي التشدّد في مسؤولية المُشغّل الجوي عن الأضرار المذكورة، ما زالت قائمة، بل إنّ طبيعة الأضرار التي يُسأل عنها المُشغّل تستدعي على الدوام التشدّد في مسؤوليته، وذلك بسبب الفارق بين مركز الراكب في عقد النقل الجوي، وبين مركز الشخص الذي يتعرّض لمخاطر الطائرة على السطح، إذ إنّ الراكب يدرك حجم الأخطار التي يمكن أن تتعرّض لها الطائرة في أثناء تحليقها، ومع ذلك فإنّ اختيارها كوسيلة للنقل لمزاياها المعروفة مؤثّر.

ومع أنّ إدراك الراكب لهذه المخاطر لا يعني قبولاً - وإن كان ضمناً - لهذه المخاطر لأنّه لا يمكن التسليم بمثل هذا الفرض، إلاّ أنّه مع ذلك لا يمكن التقليل من أهمية هذا الإدراك واستبعاده بشكل نهائي. أمّا في نطاق المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة في أثناء طيرانها بالأشخاص على السطح، فإنّ هؤلاء بمعزل عن الظروف التي أدت إلى وقوع الحادث، وما نشأ عنه من أضرار.

وهكذا نخلص إلى أنّ الأضرار التي تلحق بالأشخاص أو الأموال على السطح لا زالت قائمة على الرّغم من التقدم الكبير في صناعة الطائرات والخدمات المرتبطة بنشاط الطيران، ممّا يستدعي التشدّد في مسؤولية المُشغّل الجوي عن الأضرار المذكورة، وهذا ما ذهب إليه إرادة واضعي اتفاقية مونتريال لعام 2009 - اتفاقية المخاطر العامة.

وبناءً على كل ما تقدم، فإنّ الاعتبارات التي دعت إلى التمسك بنظرية المسؤولية الموضوعية أو المطلقة للمُشغّل الجوي والمسوّغات التي استند إليها واضعو اتفاقية روما لعام 1933 بشأن التشدّد في مسؤولية الشخص المذكور - والتي تتلخّص بفكرة حماية الأشخاص على السطح - لا زالت محتفظة بأهميتها، على الرّغم من اختلاف الظروف التي رافقت وضع اتفاقية روما لعام 1933 عن الظروف التي رافقت وضع اتفاقية مونتريال لعام 2009.

## قائمة المراجع:

### أولاً: باللغة العربية

- محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999 - تحديث نظام وارسو، ط1، لجنة التأليف والتعريب والنشر، جامعة الكويت، 2000.
- محمود مختار بريري وعمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
- مصطفى البنداري، قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة، ط2، الآفاق المشرقة ناشرون، الشارقة، 2015.
- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، 2014.
- عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني الجديد، م2، ج1، نظرية الالتزام - مصادر الالتزام بوجه عام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2000.
- ريمون عقل فرحات، الموسوعة القانونية للنقل الجوي والبحري والبري، ج1، ط1، المنشورات الحقوقية، صادر، بيروت، 2004.
- أبو زيد رضوان، القانون الجوي - قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، د.ت.

### ثانياً: باللغات الأجنبية

- Adriaan Jeroen Mauritz, Liability of the Operators and Owners of Aircraft Damage Inflicted to Persons and Property on the Surface, Shaker Publishing, Maastricht- Netherlands, 2003.
- André Kaftal, The Problem of Liability for Damages Caused by Aircraft Surface, Journal of Air Law, Volume 5, April 1934.
- Arnold. D. McNair, The Law of Air, Butter Wourth Co. Ltd, London, 1932.
- Elizabeth Casper Brown, The Rome Conventions of 1933 and 1952: Do

- they Point Amoral, Journal of Air and Commerce, Volume 29, Issue 4, (1962).
- Geneviève Viny, Traite de Droit Civil - Introduction à la Responsabilité, 4e edition, L.G.D.G, Paris, 2019.
  - George Leloudas, Risk and Liability in Air Law, informa, London, 2009.
  - John Augustine Eubank, Land Damage Liability in Aircraft cases, Dickinson Law Review, Volume 57, 1953.
  - Lawrence Vold, Strict Liability for Aircraft Crashes and Forced Landings on Ground Victims Outside of Established Landing Areas, Hasting Law Journal, Volume 5, Issue1, 1-1953.
  - Paul Stephen Dempsey, Aircraft operator: Liability for Surface Damage McGill, 2015.
  - Peter H. Sand. Jorge de Sousa, Geoffry N. Pratt, An Historical Survey of International Air Law Before the Second World War, McGill Law Journal, Volume7, (1944).
  - Scott Ashbourne, There's an Aircraft engine in my Yard: Liability for Falling Aircraft Debris, [www.anbi.com/](http://www.anbi.com/)
  - Vincent Greélière, Droit Aérien Droit Spatal, Université de Toulouse, France, 2019.
  - William C. Wolf, Liability of Aircraft Owners and Operators for Ground Injury, Journal of Air Law and Commerce, Volume 24, Issue 2, (1957).



## المحتوى:

الصفحة	الموضوع
531	الملخص
532	المقدمة
535	المبحث الأول: تحديد مفهوم المُشغَّل أو المُستثمر الجوي والأضرار التي يُسأل عنها
537	المطلب الأول: مفهوم المُشغَّل أو المُستثمر الجوي
540	المطلب الثاني: الأضرار التي يُسأل عنها المُشغَّل الجوي
547	المبحث الثاني: الظروف التاريخية التي رافقت ظهور نظرية المسؤولية الموضوعية أو المطلقة للمُشغَّل الجوي ومسوغات تبنيها
547	المطلب الأول: الظروف التاريخية التي سبقت إقرار اتفاقية روما لعام 1933
553	المطلب الثاني: المسوغات التي دعت إلى تبني المسؤولية الموضوعية للمُشغَّل الجوي
559	الخاتمة
561	قائمة المراجع

