

محاضرات القانون الجوي المحاضرة الخامسة

المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض

إنَّ الأضرار التي تحدثها الطائرات لا تقتصر على الأشخاص أو البضائع التي تتولى الطائرة نقلها فحسب، وإنما قد تلحق الطائرات أضرار بالأشخاص أو الأموال على سطح الأرض، كما لو سقطت الطائرة أو احترقت أو اصطدمت بأحد المباني أو ألقت كل أو بعض حمولتها في مكان ما على سطح الأرض، وأسفر ذلك عن قتل أو إصابة أو هلاك أو تلف بعض المباني أو المزروعات أو المنشآت .

وقد أدرك المجتمع الدولي منذ وقت مبكر طبيعة الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض، لذا اتجهت الجهود إلى وضع بعض القواعد التي تحكم المسؤولية الناشئة عن الأضرار المذكورة. فوضعت اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين مشروعاً لاتفاقية دولية تم إقرارها في مؤتمر عقد في مدينة روما عام ١٩٣٣. وقد تضمنت الاتفاقية مبادئ عدّة من أهمها تأسيس المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض وفقاً لمبدأ المخاطر وتحمل التبعة، وليس وفقاً لفكرة الخطأ، وجعل مستغل الطائرة (المستثمر) مسؤولاً عن التعويض عن الأضرار المذكورة، وكذلك تحديد مسؤولية المستغل عن الأضرار بمبالغ معينة ضماناً لعمل مرفق النقل الجوي^(١)، إلا أنه بالنظر لعزوف العديد من الدول في التصديق على الاتفاقية المذكورة بسبب الاعتراضات التي أثارته بشأن بعض أحكامها، لذا تم مراجعتها ووضع اتفاقية جديدة بديلة عنها تم إقرارها في ١٩٥٢/١٠/٧ في مدينة روما، وعرفت باتفاقية روما بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة على سطح الأرض. وقد دخلت الاتفاقية حيز النفاذ بتاريخ ١٩٥٨/٢/٤، وتم تعديلها بمقتضى بروتوكول مونتريال ١٩٧٨ .

وقد أخذت بعض القوانين العربية، كقانون الطيران المدني العراقي وقانون الطيران المدني المصري، بأحكام هذه الاتفاقية. ونبحث في نطاق تطبيق الاتفاقية وحالات عدم تطبيقها (مبحث أول) وشروط تحقق المسؤولية والشخص المسؤول عن الأضرار ووسائل دفع المسؤولية (مبحث ثانٍ) وأحكام التعويض عن المسؤولية (مبحث ثالث) .

(١) في المبادئ التي تضمنتها اتفاقية روما ١٩٣٣، يُنظر: ريمون عقل فرحات، مصدر سبق ذكره، ص ٤٧٦-٤٧٧ .

المبحث الأول

نطاق تطبيق اتفاقية روما وحالات عدم تطبيقها

نصت الفقرة (١) من المادة (١) من اتفاقية روما بشأن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض ١٩٥٢ على أن " لكل من أصابه ضرر على سطح الأرض الحق في التعويض طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية بمجرد ثبوت أن 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 للحدث الذي وقع، أو إذا كان الضرر قد نشأ من مجرد مرور الطائرة في المجال الجوي وفقاً لقواعد الملاحة الجوية المعمول بها " .

ونبحث في نطاق تطبيق الاتفاقية (مطلب أول) وحالات عدم تطبيقها (مطلب ثانٍ).

المطلب الأول

نطاق تطبيق الاتفاقية

حددت المادة (٢٣) من اتفاقية روما نطاق تطبيقها، إذ نصت :

" ١ - تسري هذه الاتفاقية على الأضرار المشار إليها في المادة (١) التي تقع في إقليم دولة متعاقدة وناجمة عن طائرة تم تسجيلها في إقليم دولة متعاقدة أخرى .

٢ - تحقيقاً لأغراض هذه الاتفاقية تُعتبر السفينة أو الطائرة في أعالي البحار كأنها جزء من إقليم الدولة التي تم تسجيلها" .

ويستفاد من نص هذه المادة، وكذلك من نص المادة (١) من الاتفاقية أن نطاق تطبيق هذه الاتفاقية هو قاصر على الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض من طائرة وهي في حالة طيران، سواء تعلقت بالأشخاص أم الأموال .

أما الأضرار التي تلحق بالركاب أو البضائع التي تتولى الطائرة نقلها، وكذلك الأضرار التي تلحقها طائرة بطائرة أخرى في حالة طيران، فهي لا تطبق بشأنها أحكام الاتفاقية، وهذا ما نصت عليه المادة (٢٤) من الاتفاقية التي بينت على أن " لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الأضرار التي تصيب طائرة في حالة طيران أو تصيب الأشخاص أو الأموال الموجودة على متنها" ، إذ تطبق بشأن النوع الأخير من الأضرار القواعد الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي التي قررتها اتفاقية وارشو ١٩٢٩، واتفاقية مونتريال ١٩٩٩ التي حلت محلها .

ولا تطبق اتفاقية روما ١٩٥٢ كذلك إذا كان الغير الذي لحقه الضرر على سطح الأرض مرتبطاً بعلاقة تعاقدية بمستغل أو مستثمر الطائرة أو كان من تابعيه، وهذا ما أشارت إليه المادة (٢٥) من الاتفاقية التي نصت على أنه " لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الأضرار التي تحدث على سطح الأرض إذا كانت المسؤولية عن هذه الأضرار نظمها أما عقد بين من لحقه الضرر من جهة والمستغل أو الشخص الذي له حق استعمال الطائرة عندما وقع الضرر

من جهة أخرى، وأما تنظيمها تشريعات العمل السارية على عقود العمل المبرمة بين هؤلاء الأشخاص " .

فلا تطبق اتفاقية روما عند وجود علاقة عقدية بين المضرور والمسؤول، ومثال ذلك اتفاق إدارة مزرعة ما مع إحدى شركات الطيران على رش المزرعة بالمبيدات بوساطة طائرات الهليكوبتر فتسقط إحدى الطائرات وتصيب المزرعة بأضرار^(٢) ، أو كان الغير على سطح الأرض الذي لحقه الضرر من تابعي المستغل ينظم العلاقة بينهما عقد تحكمه قواعد قانون العمل .

كما لا تطبق اتفاقية روما ١٩٥٢ على الأضرار الناشئة عن مجرد مرور الطائرة في الفضاء الجوي طبقاً لقواعد الملاحة الجوية، وهذا ما قرره الفقرة (١) من المادة (١) من الاتفاقية. ويقصد بهذه الضرر تلك الناجمة عن الضوضاء الذي تحدثه الطائرات في أثناء مرورها في الفضاء^(٣) طبقاً لقواعد الملاحة الجوية، إذ إنه من المتعذر تلافي مثل هذه الأضرار، إلا أن عدم خضوع هذه الأضرار لأحكام الاتفاقية ليس معناه عدم إمكان التعويض عنها، وإلا عدّ ذلك اعتداءً على حقوق المالك على السطح، وفي هذه الحالة يخضع التعويض للقانون الوطني طبقاً لقواعد الإسناد في قانون القاضي^(٤). وقد انتقد البعض من الفقه موقف الاتفاقية في عدم التعويض عن الأضرار الناشئة عن الضوضاء بكونه يمثل ثغرة في نظام المسؤولية الذي تبنته^(٥).

المطلب الثاني الأحوال التي لا تطبق فيها أحكام الاتفاقية

لا تطبق اتفاقية روما ١٩٥٢ في أحوال معينة تتمثل بما يأتي :

أولاً: الأضرار الناشئة عن تحليق الطائرة

سبقت الإشارة إلى أن الفقرة (١) من المادة (١) من اتفاقية روما قد استبعدت من نطاق تطبيق الاتفاقية الأضرار الناجمة عن تحليق الطائرات في الفضاء الجوي أو مرورها طالما كانت الطائرة قد التزمت في أثناء مرورها بقواعد الملاحة الجوية المعمول بها. وقد سبق القول أن هذه الأضرار تتمثل بالضوضاء أو الضجيج الذي يصدر عن الطائرة في أثناء تحليقها^(٦). أما إذا كانت الطائرة التي صدر عنها الضوضاء أو الضجيج قد تجاوزت

(٢) يُنظر: الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ٣٦٩.

(٣) المصدر نفسه، ص ٣٧٩، وكذلك الدكتور إبراهيم فهمي إبراهيم شحاته، مصدر سبق ذكره، ص ٤٠٨.

(٤) الدكتور إبراهيم فهمي إبراهيم شحاته، مصدر سبق ذكره، ص ٤٠٨.

(٥) الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ٣٨٠.

(٦) يُنظر ما سبق: ص من هذا المؤلف .

قواعد الملاحة الجوية المعمول بها في أثناء مرورها، كما إذا قامت بالتحليق على ارتفاعات منخفضة من دون ضرورة، وبالشكل الذي يخالف قواعد الملاحة الجوية وأدى ذلك إلى إلحاق الضرر ببعض الأشخاص أو الأموال، ففي هذه الحالة تتحقق مسؤولية المستغل، وتطبق بشأنها أحكام الاتفاقية .

ثانياً: الأضرار التي تلحق بطائرة أخرى في حالة طيران أو أشخاص أو أموال على متنها

استبعدت المادة (٢٤) من اتفاقية روما من نطاق تطبيقها الأضرار التي تلحقها طائرة بطائرة أخرى كلاهما في طيران، أو أشخاص أو أموال موجودة على متن الطائرة. فاتفاقية روما لا تطبق بشأن حوادث التصادم الجوي بين الطائرات؛ لأنها تحكم الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض وليس في الجو^(٧).

أما إذا نشأ عن التصادم الجوي أضراراً بالأشخاص أو الأموال على سطح الأرض فتطبق أحكام الاتفاقية^(٨)، وتطبق أحكام الاتفاقية كذلك إذا كانت إحدى الطائرتين رابضة على الأرض والأخرى في حالة طيران ألحقت أضراراً بتلك التي تجثم على الأرض^(٩).

ثالثاً: الأضرار الناشئة عن الطائرات الحربية أو طائرات الكمارك أو الشرطة

استبعدت اتفاقية روما من نطاق تطبيقها الأضرار التي تلحقها الطائرات الحربية أو طائرات الكمارك أو الشرطة، إذ نصت المادة (٢٦) على أنه " لا تسري أحكام الاتفاقية على الأضرار الناجمة عن الطائرات الحربية أو طائرات الكمارك أو طائرات الشرطة " .

ووفقاً لما تقدّم، فإن الأضرار التي تلحقها الطائرات الوارد ذكرها في النص المتقدم لا تطبق بشأنها أحكام الاتفاقية، وإنما أحكام القانون الوطني .

ولم تستبعد الاتفاقية من نطاق تطبيقها طائرات الدولة الأخرى غير المخصصة للخدمات الحربية أو الكمارك أو الشرطة، ومثالها طائرات البريد^(١٠) أو الطائرات المخصصة للأغراض الزراعية أو الصحية أو العلمية، إذ تطبق بشأن الأضرار التي تلحقها بالغير أحكام الاتفاقية.

وقد عدل بروتوكول مونتريال ١٩٧٨ نص المادة (٢٦) من الاتفاقية وأصبحت هذه المادة تنص على عدم سريان أحكام الاتفاقية على الأضرار الناجمة عن الطائرات المستعملة في

(٧) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٨٠، وكذلك الدكتور أكرم ياملكي، مصدر سبق ذكره، ص ١٧٥.

(٨) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ١٧٥.

(٩) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٨.

(١٠) يُنظر: الدكتور محمود مختار أحمد بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٢١٨.

الخدمات الحربية أو خدمات الكمارك أو الشرطة. وهذا التعديل سيسهم . كما يرى البعض . في توسيع نطاق عدم تطبيق الاتفاقية، إذ ينطبق بشأن جميع الأضرار الناجمة عن الطائرات المملوكة لأشخاص طبيعية أو معنوية خاصة أو طائرات الدولة أياً كان تخصيصها فيما لو استعملت من السلطات الحربية أو سلطات الكمارك أو الشرطة للأغراض الحربية أو لأغراض الكمارك أو الشرطة ^(١١).

المبحث الثاني شروط تحقق المسؤولية والشخص المسؤول عن الأضرار ووسائل دفع المسؤولية

حددت اتفاقية روما ١٩٥٢ الشروط الواجب توافرها لتحقيق المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض (مطلب أول) ومن هو الشخص المسؤول عن هذه الأضرار (مطلب ثانٍ) ووسائل دفع المسؤولية (مطلب ثالث) ونبين هذه المسائل تباعاً :

المطلب الأول شروط تحقق المسؤولية

يشترط لتحقيق المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض توافر الشروط الآتية :

- أولاً: وقوع ضرر أصاب الغير على سطح الأرض .
- ثانياً: أن يقع الضرر على إقليم دولة متعاقدة .
- ثالثاً: أن يقع الضرر من طائرة مسجلة في إقليم دولة أخرى متعاقدة.
- رابعاً: أن يقع الضرر من طائرة في حالة طيران. ونبين هذه الشروط تباعاً :
- أولاً: وقوع ضرر أصاب الغير على سطح الأرض

وفقاً لما قرره الفقرة (١) من المادة (١) من اتفاقية روما، فإنه يشترط لقيام المسؤولية التي نظمتها هذه الاتفاقية وقوع ضرر للغير على سطح الأرض سواء أكان ذلك في نفسه أو ماله .

ويقصد بالغير كل من لا يرتبط بمستغل الطائرة برابطة تعاقدية ^(١٢)، ومن ثم فلا يُعد من الغير المسافرين الذين تربطهم بمستغل الطائرة عقد نقل جوي، إذ يخضع هذا العقد لأحكام اتفاقية وارشو ١٩٢٩ والاتفاقيات المعدلة أو الملحقة بها .

(١١) المصدر نفسه، ص ٢١٨-٢١٩.

(١٢) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٨.

وكذلك لا يُعدُّ من الغير تابعي المستغل الذين يعملون لحسابه في خدمة طائراته في أثناء هبوطها أو إقلاعها^(١٣)، إذ ينظم عقد العمل أو قوانين العمل العلاقة بين هؤلاء، إلا أن اتفاقية روما لم تحدد طبيعة الضرر الواجب التعويض عنه وعناصره، ومن ثم ينبغي الرجوع إلى القانون الوطني لتحديد هذه المسائل^(١٤).

والأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض قد تكون أضراراً مباشرة وذلك إذا نتج ذلك عن سقوط الطائرة أو شخص أو شيء منها. وقد تكون أضرار غير مباشرة وذلك إذا نشأت عن مجرد تحليق الطائرة في الفضاء الجوي الذي يعلو السطح، فأحدث بعض الضوضاء أو الإزعاج^(١٥). ووفقاً لما قرره الفقرة (١) من المادة (١) من اتفاقية روما، فإن الضرر الواجب التعويض عنه هو الضرر المباشر، أي ذلك الذي يكون نتيجة مباشرة للحادث وتدخل تدخلاً إيجابياً في حدوثه. أما الأضرار الناشئة عن الضوضاء أو الضجيج الذي تحدثه الطائرات في أثناء مرورها في الفضاء الجوي فلا تدخل بشأنها أحكام الاتفاقية، كما سبقت الإشارة إلى ذلك^(١٦)، طالما التزمت الطائرة بقواعد الملاحة الجوية المعمول بها في أثناء مرورها في الفضاء الجوي، وتخضع هذه الأضرار لأحكام القانون الوطني .

ثانياً: أن يقع الضرر على إقليم دولة متعاقدة

ينبغي بمقتضى المادة (٢٣) من اتفاقية روما . ولغرض تطبيق أحكامها . أن يقع الضرر على إقليم دولة متعاقدة، ومن ثم فإذا وقع الضرر على إقليم دولة غير متعاقدة فلا تطبق أحكام الاتفاقية، وإنما قواعد القانون الوطني الذي تشير إليه قواعد الإسناد في قانون القاضي. وقد تضمنت اتفاقية روما أحكاماً بشأن تحديد المقصود بإقليم الدولة. فوفقاً لما قرره الفقرة (٢) من المادة (٢٣) فإن إقليم الدولة لا يقتصر فحسب على اليابسة والأنهار والمياه الإقليمية، بل يمتد إلى السفينة أو الطائرة في أعالي البحار، إذ تُعدّان كأنهما جزء من إقليم الدولة، ومن ثم فإن الضرر الذي يقع على سفينة أو طائرة في أعالي البحار يُعدُّ ضرراً واقعاً على سطح إقليم دولة التسجيل، فالطائرة أو السفينة تعد كما لو كانت امتداداً لسطح إقليم

(١٣) المصدر نفسه، ص ١٤٨-١٤٩.

(١٤) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٢٧.

(١٥) يُنظر: الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، مصدر سبق ذكره، ص ٥٥.

(١٦) يُنظر ما سبق: ص من هذا المؤلف .

الدولة^(١٧). وبذلك فقد وضعت الاتفاقية حداً للخلاف الذي أثير بشأن اتفاقية روما الأولى لعام ١٩٣٣ بشأن مدى تطبيق الاتفاقية على السفينة التي تجوب أعالي البحار^(١٨).

وكذلك أشارت الاتفاقية إلى أن إقليم الدولة يمتد ليشمل كل الأقاليم التي تمثلها في الدولة في علاقاتها الخارجية، إذ نصت الفقرة (١) من المادة (٣٦) بأنه " تسري هذه الاتفاقية على كافة الأقاليم التي تمثلها دولة متعاقدة في ميدان العلاقات الخارجية ... " إلا أنه من الجائز بمقتضى الفقرة (٢) من المادة المذكورة " لكل دولة عند إيداع وثيقة تصديقها أو انضمامها أن تصرّح بأن قبولها لهذه الاتفاقية لا يقيد إقليمياً معيناً من الأقاليم التي تقوم هي بتمثيلها في ميدان العلاقات الخارجية " . وفي هذه الحالة لا تطبق أحكام الاتفاقية بشأن الأقاليم أو الإقليم الذي تتولى تمثيله في علاقاته الخارجية، وكذلك قررت المادة (٣٧) بأنه :

- ١- " إذا ما آل كل أو جزء من إقليم دولة متعاقدة إلى دولة غير متعاقدة، فإن هذه الاتفاقية تتوقف عن التطبيق على الإقليم المذكور وذلك من تاريخ هذا المآل .
- ٢- إذا أصبح جزء من إقليم دولة متعاقدة لدولة مستقلة مسؤولة عن علاقاتها الخارجية الخاصة، فإن تطبيق هذه الاتفاقية لا يسري على ذلك الإقليم الذي أصبح دولة مستقلة وذلك ابتداءً من تاريخ صيرورته مستقلاً ... " .

ثالثاً: أن يقع الضرر من طائفة مسجلة في إقليم دولة متعاقدة أخرى

ينبغي طبقاً لما قرره الفقرة (١) من المادة (٢٣) من اتفاقية روما أن ينشأ الضرر الذي لحق بالغير على سطح الأرض من طائفة مسجلة في إقليم دولة متعاقدة أخرى، أي من طائفة مسجلة في إقليم دولة غير الدولة المتعاقدة التي وقع الضرر على إقليمها. فاتفاقية روما ١٩٥٢ لا تطبق إلا إذا توافر العنصر الأجنبي بأن كانت الطائفة التي أحدثت الضرر مسجلة في دولة أخرى غير الدولة التي وقع الضرر على إقليمها^(١٩). ومن ثم فلا تطبق أحكام المعاهدة إذا وقع الضرر من طائفة غير مسجلة في دولة متعاقدة، أو من طائفة مسجلة في إقليم الدولة التي وقع الضرر على إقليمها، وإنما تسري أحكام القانون الوطني الذي تحدده قواعد الإسناد لدولة القاضي في حالة ما إذا وقع الضرر قد وقع على طائفة مسجلة في دولة غير متعاقدة، وأحكام القانون الوطني للدولة التي وقع الضرر على إقليمها إذا وقع من طائفة مسجلة في إقليم الدولة التي وقع

(١٧) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧٩.

(١٨) الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، مصدر سبق ذكره، ص ٥٥.

(١٩) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧٦-٢٧٧.

الضرر على إقليمها^(٢٠). وهكذا يبدو أن واضعي الاتفاقية لم يشاؤوا سلب اختصاص التشريعات الوطنية في حالة إحداث طائرة وطنية أضراراً على سطح الدولة التي تم تسجيلها لديها^(٢١). ولا أهمية لجنسية المضرور، إذ تطبق أحكام الاتفاقية بصرف النظر عما إذا ينتمي إلى دولة متعاقدة أو غير متعاقدة^(٢٢). فالعبرة بمكان الضرر لا بجنسية المضرور، ويمكن تسجيل الطائرة وليس بجنسية أو موطن المستغل^(٢٣)، إذ تُعدُّ الطائرة أجنبية بمجرد أنها مسجلة في دولة أخرى، ولو كانت مملوكة لشخص يتمتع بجنسية الدولة التي وقع فيها الضرر^(٢٤).

رابعاً: أن يقع الضرر من طائرة في حالة طيران

وفقاً لما قرره الفقرة (١) من المادة (١) من اتفاقية روما، فإن يشترط كذلك لتطبيق أحكام الاتفاقية أن يكون الضرر الذي لحق بالغير على سطح الأرض قد نشأ من طائرة في حالة طيران. وتُعدُّ الطائرة في حالة طيران وفقاً لما قرره الفقرة (٢) من المادة (١) من الاتفاقية " منذ اللحظة التي تبدأ فيها القوة المحركة عملها لفصل الطائرة عن سطح الأرض حتى اللحظة التي يكتمل فيها هبوط الطائرة ثانية. أما في حالة الطائرات الأخف من الهواء (الأبروستات) فإن التعبير (في حالة طيران) ينصرف إلى الفترة ما بين لحظة انفصالها عن سطح الأرض وتلك التي يعاد فيها وصلها به ثانية " .

ووفقاً للنص المتقدم، فإن الطائرة تكون في حالة طيران . وتسري أحكام الاتفاقية بشأن الأضرار التي تسببها . ابتداءً من لحظة تحركها بقوة الدفع الذاتية، سواء أكانت محركاتها ما زالت على أرض الممر استعداداً للإقلاع أو كانت سابحة في الجو وذلك حتى هبوطها أرض المطار وانتهاء عمليات الهبوط بسكون ماكيناتها^(٢٥). ومن ثم فإذا كانت الأضرار ناجمة عن الطائرة في مدة سابقة على تحركها بقوة الدفع الذاتية، أو هي رابضة في أرض المطار، أو بعد هبوطها تماماً فلا تطبق في هذه الأحوال أحكام الاتفاقية، وإنما يجب إعمال القانون الوطني الذي ينعقد له الاختصاص^(٢٦)، ولا تطبق أحكام الاتفاقية كذلك إذا كانت الطائرة متحركة ولكن ليس بهدف الإقلاع^(٢٧)، أو كانت الطائرة في حالة سكون، كما انفجرت الطائرة لسبب أو لآخر

(٢٠) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٢١١.

(٢١) الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، مصدر سبق ذكره، ص ٥٧.

(٢٢) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧٧.

(٢٣) الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ٣٦٧.

(٢٤) الدكتور إبراهيم فهمي شحاته، مصدر سبق ذكره، ص ٤٠٦.

(٢٥) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٧.

(٢٦) المصدر نفسه، ص ١٤٧.

(٢٧) الدكتورة حفيظة الحداد، مصدر سبق ذكره، ص ٩٤.

وهي رابضة على أرض المطار، أو وقعت الأضرار في أثناء دفع الطائرة أو قطرها لإخراجها من حظائرها أو إعادتها إليها، أو وقعت بعد تشغيل محركات الطائرة لغير الإقلاع، كتجربة محركاتها أو مراوحها مثلاً^(٢٨).

المطلب الثاني: تحديد المسؤول عن الأضرار

حددت اتفاقية روما ١٩٥٢ الشخص المسؤول عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض، إذ نصت المادة (٢) على أن :

" ١ - الالتزام بتعويض الضرر المشار إليه في المادة الأولى من هذه الاتفاقية يقع على عاتق مستغل الطائرة .

٢ - أ - وتحقيقاً لأغراض هذه الاتفاقية، يقصد بعبارة (المستغل) الشخص الذي كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر. ومع ذلك يعد مستغلاً الشخص الذي احتفظ لنفسه بحق الرقابة الملاحية حتى لو خول غيره بطريق مباشر أو غير مباشر حق استعمال الطائرة. ب - ويعد مستغلاً للطائرة من استعملها بنفسه أو بتابعيه أو بوكلائه في أثناء ممارستهم لوظائفهم سواء أكان ذلك داخلياً أو غير داخل في نطاق اختصاصاتهم... " .

يبدو من النص المتقدم، إن الأصل أن دعوى المسؤولية التي تنظمها اتفاقية روما تقام على مستغل الطائرة (المستثمر). ويقصد به الشخص الذي كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر سواء استعملها بنفسه أو بواسطة تابعيه أو وكلائه. ويعد مستغلاً كذلك الشخص الذي له حق الرقابة الملاحية حتى لو خول غيره سواء بطريق مباشر أو غير مباشر حق استعمال الطائرة. ومن ثم فإن قائد الطائرة أو الوكيل لا يعد مستغلاً لكونه يعمل تحت رقابة وإشراف المستغل، ولا يباشر الاستعمال لحساب نفسه^(٢٩).

وهكذا يبدو أن تحديد المقصود بمستغل الطائرة يتحدد في ضوء توافر عنصرين هما استعمال الطائرة وقت وقوع الحادث وتوافر الرقابة والإشراف على الطائرة^(٣٠).

أما في حالة تأجير الطائرة فينبغي التمييز بين حالتين أولهما إيجار الطائرة بطاقمها لرحلة أو رحلات معينة مع احتفاظ المؤجر بحق الرقابة أو الإشراف فإن المؤجر يُعد مستغلاً للطائرة وفقاً لاتفاقية روما، وثانيهما إيجار الطائرة سواء بطاقمها أو بدون ذلك مع الإقرار

(٢٨) في تفصيل هذه الأحوال يُنظر: الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٢١٤.

(٢٩) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٨٧.

(٣٠) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٢.

للمستأجر بحق الإشراف والرقابة، فإن المستأجر هو الذي يعد مستغلاً للطائرة وذلك بوصفه حارساً قانونياً^(٣١).

وقد أقامت الفقرة (٣) من المادة (٢) من اتفاقية روما قرينة على أن مالك الطائرة المسجل باسمه في سجل الطائرات هو المستغل لها، إذ نصت " مفروض في المالك المقيدة باسمه الطائرة أنه المستغل لها... إلا أن هذه القرينة هي قرينة بسيطة . كما قررت الفقرة المذكورة صراحة . إذ يجوز لمالك الطائرة نقضها بإثبات إنه لم يكن مستعملاً للطائرة وقت وقوع الحادث، أو لم يكن له حق الإشراف والرقابة عليها. ومن الجلي أن هذا الحكم قصد به التيسير على المضرور في اقتضاء التعويض.

الاستعمال المؤقت للطائرة:

حددت اتفاقية روما الشخص المسؤول عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض في حالة الاستعمال المؤقت للطائرة من قبل شخص ما أو جهة ما، إذ قررت المادة (٣) بأنه " إذا لم يكن للشخص المستغل للطائرة وقت وقوع الضرر دون سواه الحق في استعمالها لمدة تزيد على أربعة عشر يوماً يبدأ حسابها من اللحظة التي تولد فيها هذا الحق، فإن الشخص الذي خوله إياه يكون مسؤولاً معه بالتضامن، ويلتزم كل منهما وفقاً للشروط الواردة في هذه الاتفاقية وحدود المسؤولية المقررة بها " .

وبمقتضى هذا النص إذا قامت شركة الطيران مالكة الطائرة بتأجيرها للغير لمدة لا تزيد عن أربعة عشر يوماً من دون أن تتنازل تماماً عن حق استعمال الطائرة تماماً، وإنما تحتفظ بحقها في استعمالها في أي وقت، ففي هذه الحالة فإن مستأجر الطائرة . وإن كان يُعدُّ مستغلاً بوصفه مستعملاً للطائرة . إلا أنه لا يعد المستغل الوحيد؛ لأنه لا يملك حقاً خالصاً على الطائرة^(٣٢)، أي لا يستأثر باستغلالها بمفرده، فإذا ما وقع الضرر فإن مالك الطائرة ومستأجرها يكونوا مسؤولين بالتضامن عن الأضرار التي ألحقتها الطائرة بالغير على سطح الأرض وذلك بالشروط والحدود التي قررتها الاتفاقية . وقد سَوَّغ الفقه هذا الحكم بحماية المضرور على سطح الأرض من خطر عدم الملاءة المالية للمستعمل المؤقت^(٣٣)

(٣١) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٣، الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر

فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٣١.

(٣٢) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٤.

(٣٣) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره ، ص ١٥٤.

الاستعمال غير المشروع للطائرة :

وكذلك واجهت اتفاقية روما حالة الاستعمال غير المشروع للطائرة وحددت الشخص المسؤول عن الأضرار التي تلحقها بالغير على سطح الأرض في هذه الحالة، إذ نصت المادة (٤) من الاتفاقية " إذا استعمل شخص طائرة بغير رضا من له الحق في توجيه ملاحقتها فإن هذا الأخير، ما لم يثبت أنه اتخذ من جانبه العناية اللازمة لتفادي هذا الاستعمال، يكون مسؤولاً بالتضامن مع من استعملها بغير رضائه عن الأضرار الموجبة للتعويض المشار إليها في المادة الأولى، ويلتزم كل منهما وفقاً للشروط الواردة في هذه الاتفاقية وحدود المسؤولية المقررة بها".

يبدو من النص المتقدم أن من يملك حق توجيه الطائرة (المستغل) والشخص الذي ليس له الحق في استعمالها، كالمستأجر الذي انتهت مدة إيجارته، وكذلك المودع لديه الطائرة أو التابع الذي يستعمل الطائرة خارج حدود صلاحياته، يُعدّان مسؤولين بالتضامن وذلك في ضوء الشروط الواردة في الاتفاقية وحدود المسؤولية المقررة فيها عن تعويض الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض إلا إذا أثبت المستغل الشرعي للطائرة أنه بذل كافة التدابير اللازمة لتفادي الاستعمال غير المشروع للطائرة، ففي هذه الحالة لا يُعدّ مسؤولاً عن الأضرار التي ألحقها الطائرة بالغير، وإنما يُعدّ المستعمل غير الشرعي هو المسؤول عنها.

وقد يقترن الاستعمال غير الشرعي للطائرة باستيلاء غير مشروع عليها، كما في حالة سرقة الطائرة أو خطفها، ففي هذه الحالة تتعقد مسؤولية المستولي غير الشرعي للطائرة والمستغل الشرعي لها بالتضامن، وفي ضوء الحدود الواردة في الاتفاقية، وتقوم فيما زاد عن هذه الحدود في مواجهة المستولي غير الشرعي للطائرة، إلا إذا أثبت المستغل الشرعي أنه بذل التدابير اللازمة لتفادي الاستعمال غير المشروع، ففي هذه الحالة تنحصر المسؤولية بالمستولي غير الشرعي بشكل كامل^(٣٤)، ولا يجوز له تحديد مسؤوليته وذلك وفقاً لما قرره الفقرة (٢) من المادة (١٢) من الاتفاقية التي قررت بأنه " إذا استولى شخص على طائرة بطريق غير مشروع واستعملها دون رضا من له الحق في استعمالها كانت مسؤوليته غير محدودة ". وهكذا فإن المستولي على الطائرة لا يجوز له الإفادة من تحديد المسؤولية التي نظمها الاتفاقية؛ لأنّ المسؤولية المحدودة مقررة لمصلحة المستغل الشرعي للطائرة فحسب^(٣٥).

(٣٤) الدكتور محمود مختار بريري، عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٣٤.

(٣٥) الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٩١.

المطلب الثالث وسائل دفع المسؤولية

حددت اتفاقية روما ١٩٥٢ الأسباب أو الوسائل التي يتمكن بمقتضاها المستغل دفع مسؤوليته عن الأضرار التي لحقت بالغير على سطح الأرض، إلا أنه لما كانت وسائل دفع المسؤولية ترتبط بالأساس الذي تقوم عليه المسؤولية، لذا لا بُدَّ من الإشارة إلى أساس مسؤولية المستغل، ومن ثم بيان وسائل أو أسباب دفعها.

أساس المسؤولية:

إذا كانت آراء الفقه قد ذهبت إلى تكيف المسؤولية التي تنظمها اتفاقية روما ١٩٥٢ بأنها مسؤولية تقصيرية وذلك لعدم وجود اتفاق أو عقد بين الغير الذي لحقه الضرر وبين المستغل، إلا أنها اختلفت في تحديد أساس المسؤولية إلى اتجاهين وبالشكل الآتي :

الاتجاه الأول: ذهبت أكثرية آراء الفقه إلى أن اتفاقية روما أقامت مسؤولية المستغل على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة، فالمسؤولية المقررة في اتفاقية روما هي مسؤولية موضوعية أساسها فكرة تحمل مستغل الطائرة تبعة المخاطر الجوية^(٣٦). فالمستغل هو المستفيد من ثمرة هذا النشاط فهو يجني غنمه وعليه أن يتحمل غرمه^(٣٧)، إذ ينبغي أن يتحمل مستغل الطائرة تبعة نشاطه الضار، وأن يحصل المضرور على التعويض بمجرد إثبات الضرر وبصرف النظر عن الخطأ ما دامت تتوافر رابطة السببية بين نشاط المسؤول والضرر الذي لحق بالمضرور^(٣٨). فمناط المسؤولية المقررة في اتفاقية روما هو الضرر المنسوب إلى المسؤول، وتجد تسويغها في اعتبارات العدالة التي تقضي بتحمل المسؤول تبعة المخاطر التي يستحدثها بنشاطه في الجو^(٣٩). ولما كان أساس المسؤولية هي فكرة المخاطر وتحمل التبعة، فلا توجد حاجة إلى إثبات خطأ المستغل أو تابعيه^(٤٠)، وإنما يكفي أن يثبت المضرور علاقة السببية بين فعل الطائرة (أو ما ومن سقط منها) والضرر^(٤١).

(٣٦) يُنظر: الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، مصدر سبق ذكره، ص ٥٥.

(٣٧) الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ٣٤٩.

(٣٨) المصدر نفسه، ص ٣٥٠.

(٣٩) الدكتور إبراهيم فهمي شحاته، مصدر سبق ذكره، ص ٤١٠.

(٤٠) الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، مصدر سبق ذكره، ص ٥٥.

(٤١) الدكتور إبراهيم فهمي شحاته، مصدر سبق ذكره، ص ٤٠٧، وبالمعنى نفسه، الدكتور ثروت أنيس

السيوطي، مصدر سبق ذكره، ص ٣٧٢.

الاتجاه الثاني: مقابل الاتجاه الأول ذهبت بعض الآراء إلى أن المسؤولية التي نظمها اتفاقية روما لا يمكن عدّها مسؤولية موضوعية تقوم بمجرد تحقق الضرر دون أدنى سبيل للتخلص منها، ذلك لأنّ الاتفاقية المذكورة تسمح لمستغل الطائرة دفعها استناداً إلى أسباب معينة^(٤٢).

وفضلاً عما تقدم، فإن بعض الفقه يذكر بأن الوفود التي أسهمت في وضع اتفاقية روما ١٩٥٢ اختلفت بشأن أساس المسؤولية، فتمسك البعض بفكرة الخطأ، بينما تمسكت غالبية الوفود بتأسيس المسؤولية على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة، وانتهى الأمر بالتوصل إلى حلول توفيقية، فمن جهة أقرت الاتفاقية مبدأ المسؤولية الموضوعية التي تتعقد بقوة القانون في مواجهة مستغل الطائرة متى ما أثبت المضرور على سطح الأرض أن ما لحق به من ضرر نشأ مباشراً من طائرة في حالة طيران، أو من شخص أو شيء سقط منها. ولا يستطيع مستغل الطائرة التخلص من المسؤولية أو التخفيف منها إلا إذا أثبت أن الضرر كان نتيجة لخطأ المضرور نفسه. ومن جهة أخرى فإن الاتفاقية وضعت حد أعلى للمسؤولية يستفيد منه المستغل، وهذه الإفادة مرتبطة ألا يكون الضرر نتيجة لفعل أو امتناع عمدي من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلاؤه^(٤٣).

وبالمقارنة بين الآراء المتقدمة يبدو بأن الاتجاه الأول الذي يؤسس مسؤولية المستغل على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة هو الأجدر بالتأييد لكونه يتفق مع أحكام الاتفاقية، لاسيّما ما قرره المادة (١) التي أقامت مسؤولية المستغل بمجرد تحقق الضرر من دون الحاجة إلى إثبات خطأ المضرور، كما تقضي بذلك القواعد العامة في المسؤولية التقصيرية، ذلك لأنّ إثبات الخطأ المذكور هو أمر يكون في الغالب مستحيلاً على المضرور، إذ كيف يكون بإمكانه إثبات خطأ المستغل، والطائرة تحلق على ارتفاعات بعيدة من سطح الأرض. أما ما ذكره البعض من الفقه من أن المسؤولية التي نظمها اتفاقية روما لا يمكن عدّها مسؤولية موضوعية بمجرد تحقق الضرر؛ لأنّ الاتفاقية سمحت للمستغل في بعض الأحوال دفع مسؤوليته^(٤٤)، فهو لا يتفق مع أحكام الاتفاقية ويخالف الحكمة المبتغاة من تشريعها، وهو حماية الغير على سطح الأرض من الأضرار التي تلحق به من طائرة في حالة طيران، فضلاً عن أن الاتفاقية قد عملت على التضيق من وسائل أو أسباب دفع المسؤولية، فلا يستطيع مستغل الطائرة التحلل من المسؤولية أو التخفيف منها بإدعاء القوة القاهرة، كعاصفة عاتية واجهت الطائرة فأسقطتها، أو

(٤٢) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٢٦-٢٢٧.

(٤٣) الدكتورة حفيظة الحداد، مصدر سبق ذكره، ص ٩٣-٩٤.

(٤٤) يُنظر ما سبقت الإشارة : ص من هذا المؤلف .

التمسك بفعل الغير، كقيام أحد الركاب بإطلاق الرصاص على أحد الأشخاص على السطح، أو التمسك بحالة الضرورة، كالقاء بعض حمولة الطائرة للتخلص من الخطر الذي يواجهها ^(٤٥) .
أما أسباب دفع المسؤولية كما حددتها اتفاقية روما فهي تتمثل بما يأتي:

أولاً: خطأ المضرور أو تابعيه أو وكلاؤه

نصت المادة (٦) من اتفاقية روما على أن :

" ١- الشخص الذي تقوم مسؤوليته طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية لا يلتزم بتعويض الضرر إذا ما أقام الدليل على أن الضرر يرجع إلى إهمال أو امتناع أو خطأ الشخص الذي لحقه الضرر دون سواء أو تابعيه أو وكلاؤه دون سواهم ... " .

يتضح من النص المتقدم، أن مستغل الطائرة يستطيع دفع مسؤوليته إذا أثبت بأن الضرر يرجع إلى إهمال أو امتناع أو خطأ المضرور نفسه، أو إهمال أو امتناع أو خطأ تابعيه أو وكلاؤه.

ويشترط في فعل المضرور أو تابعيه أو وكلاؤه أن يرتبط بالضرر ارتباط السبب بالنتيجة، بأن يكون هو السبب المباشر للضرر ^(٤٦)، إلا أنه لا يشترط أن تتوافر فيه عناصر القوة القاهرة، كعنصر عدم التوقع أو عنصر عدم إمكانية تلافيه أو دفعه، وإنما يكفي أن يثبت مستغل الطائرة بأن فعل المضرور كان السبب الأساس في وقوع الضرر ^(٤٧). ومن قبيل ذلك أن يثبت المستغل بأن المضرور قد هرع إلى أرض المطار عند هبوط الطائرة التي تقل أبنائه فدهمته الطائرة التي لم تكن قد توقفت محركاتها بعد ^(٤٨)، أو أن يثبت بأن المضرور قد أصيب نتيجة محاولة سرقة أحد الطرود من بين حطام الطائرة المشتعلة ^(٤٩)، أو أن يثبت خطأ تابعي المضرور، ومن ذلك أنهم أهملوا في نقل مواشيه بعيداً عن الطائرة بعد سقوطها في مزرعته واندلاع النيران بها ^(٥٠) .

وقد أشارت اتفاقية روما إلى الحالة التي يسهم فعل المضرور أو تابعيه في إحداث الضرر من دون أن يؤدي ذلك إلى نفي المسؤولية تماماً عن المستغل، إذ قضت الفقرة (١) من المادة (٦) بأنه " يتعين النزول بالتعويض نزولاً مضطرباً يتفق مع درجة هذا الاشتراك في إحداث الضرر " .

(٤٥) في تفصيل ذلك يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٦.

(٤٦) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٥٨.

(٤٧) المصدر نفسه، ص ١٥٨.

(٤٨) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٣٦.

(٤٩) المصدر نفسه، ص ٢٣٦.

(٥٠) المصدر نفسه، ص ٢٣٦.

ثانياً: النزاع المسلح أو الاضطرابات المدنية

نصت المادة (٥) من اتفاقية روما على أن :

" الشخص الذي تقوم مسؤوليته طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية لا يلتزم بتعويض الضرر الذي يقع مباشرة نتيجة لنزاع مسلح أو لاضطرابات مدنية ... " .

بمقتضى هذا النص يستطيع المستغل التخلص من المسؤولية عن الأضرار التي لحقت بالغير على سطح الأرض إذا أثبت أن الضرر قد نشأ بشكل مباشر نتيجة لنزاع مسلح أو اضطرابات مدنية. ويشترط أن يتوافر في هذا النزاع المسلح أو الاضطرابات المدنية عناصر القوة القاهرة التي تتمثل بعنصر عدم التوقع وعنصر عدم إمكانية الدفع^(٥١)، ومن ثم إذا كانت تلك النزاعات المسلحة أو الاضطرابات موجودة أو محتملة الوجود، ومع ذلك قامت طائرة أو طائرات المستغل بالتحليق أو محاولة الهبوط فوق المناطق التي يسودها النزاع أو الاضطرابات، ففي هذه الحالة تنهض مسؤولية المستغل بشكل كامل في مواجهة المضرورين، وعلى هؤلاء يقع عبء الإثبات^(٥٢).

ثالثاً: حرمان المستغل من استعمال الطائرة بمقتضى أمر من السلطات العامة

نصت المادة (٥) من اتفاقية روما على أن " الشخص الذي تقوم مسؤوليته طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية لا يلتزم بتعويض الضرر ... إذا كان قد حيل بينه وبين استعمال الطائرة بمقتضى أمر صادر من السلطات العامة " .

بمقتضى هذا النص لا يُعَدُّ المستغل مسؤولاً عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض إذا أثبت بأنه كان محروماً من استعمال الطائرة بمقتضى أمر صادر عن السلطات العامة، وقد سَوَّغ الفقه عدم مسؤولية المستغل في مثل هذه بأنه يفقد صفته كمستغل للطائرة وتنتقل هذه الصفة إلى الدولة التي استحوذت على الطائرة، ومن ثم تصبح هي المسؤولة عما تسببه الطائرة من أضرار بالغير على سطح الأرض^(٥٣).

(٥١) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٦١.

(٥٢) المصدر نفسه، ص ١٦١.

(٥٣) الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٤١.

المبحث الثالث أحكام التعويض عن المسؤولية

أقرت اتفاقية روما ١٩٥٢ بنظام تحديد المسؤولية كأصل عام، إلا أنها خرجت عنه في أحوال معينة وذلك بجعل مسؤولية المستغل عن الأضرار مسؤولية غير محدودة. ونبين أولاً أحكام المسؤولية المحدودة (مطلب أول) وأحكام المسؤولية غير المحدودة (مطلب ثانٍ).

المطلب الأول المسؤولية المحدودة

أخذت اتفاقية روما ١٩٥٢، كغيرها من الاتفاقيات والمعاهدات المنظمة للنقل الدولي^(٥٤)، بنظام تحديد مسؤولية المستغل عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض وذلك بقصد تخفيف الأعباء على شركات الطيران من المطالبات التي لا تتمكن هذه الشركات من الوفاء بها، والتي قد تؤدي إلى إشهار إفلاسها، ومن ثم تعطيل حركة الملاحة الجوية الدولية.

وقد حددت المادة (١١) من الاتفاقية حدود مبالغ الحد الأعلى للتعويض الذي يلزم المسؤول عن الضرر بدفعه، إذ قررت بأنه " ١- مع عدم الإخلال بما تنص عليه أحكام المادة (١٢) فإن مبلغ التعويض الواجب الدفع بواسطة كافة المسؤولين وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية عن الضرر المشار إليه في المادة (١)، لا يجوز أن يتجاوز عن كل طائرة وكل حادث :

- أ- (٥٠٠.٠٠٠ فرنك) للطائرة التي تزن (١٠٠٠ كيلو غرام) فأقل .
- ب- (٥٠٠.٠٠٠ فرنك) يضاف إليها (٤٠٠ فرنك) عن كل كيلو غرام يزيد على الألف للطائرة التي يزيد وزنها عن ألف كيلو غرام ولا يتجاوز ستة آلاف كيلو غرام .
- ج - (٢.٥٠٠.٠٠٠ فرنك) يضاف إليها (٢٥٠ فرنك) عن كل كيلو غرام يزيد عن (٦٠٠٠) كيلو غرام للطائرة التي يزيد وزنها عن ستة آلاف كيلو غرام ولا يتجاوز عشرين ألفاً.
- د - (٦.٠٠٠.٠٠٠ فرنك) يضاف إليها (١٥٠ فرنك) عن كل كيلو غرام يزيد عن عشرين ألف كيلو غرام للطائرة التي يزيد وزنها عن عشرين ألف كيلو غرام ولا تتجاوز خمسين ألفاً .
- هـ - (١٠.٥٠٠.٠٠٠ فرنك) يضاف إليها (١٠٠ فرنك) عن كل كيلو غرام يزيد على خمسين ألف كيلو غرام التي يزيد وزنها عن خمسين ألف كيلو غرام " .

وقد حددت الفقرة (٣) من المادة (١١) المقصود بوزن الطائرة، إذ بينت بأنه يقصد به " الحد الأقصى لوزن الطائرة المصرح به لإقلاعها في شهادة صلاحيتها للطيران ولا يدخل فيه وزن الغاز الرافع إذا كان موجوداً " .

(٥٤) كاتفاقية وارشو بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لعام ١٩٢٩، والاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة لها، وكذلك اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ التي حلت محل الاتفاقية المذكورة .

وقد انتقد البعض من الفقه اتخاذ الاتفاقية وزن الطائرة كمعيار لتحديد مبالغ التعويض وذلك بوصف هذا المعيار بأنه تحكيمي، إذ لا يوجد ارتباط بالضرورة بين وزن الطائرة والأضرار التي تلحقها، كما أن هذا الوزن لا يعكس القيمة الحقيقية للطائرة^(٥٥).

وقد حددت الفقرة (٢) من المادة (١١) الحد الأقصى للتعويض في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية بما لا يزيد عن (٥٠٠.٠٠٠ فرنك) عن كل حالة. ولا يختلف هذا المبلغ باختلاف البلد الذي ينتمي إليه المضرور أو وضعه الاجتماعي^(٥٦).

وطبقاً لما قرره المادة (١٣) من الاتفاقية، فإن الحد الأقصى للتعويض الذي تقدم ذكره، لا يجوز تجاوزه في حال تعدد المسؤولين عن الضرر والتضامن بينهم وذلك في الأحوال التي تقرر فيها مسؤولية المستغل الشرعي للطائرة مع غيره كالمستغل المؤقت للطائرة وفقاً لأحكام المادة (٣) من الاتفاقية.

وقد اعتمدت اتفاقية روما في احتساب مبالغ الحد الأقصى للتعويض الفرنك الفرنسي كوحدة نقدية يتم بمقتضاها احتساب المبالغ المذكورة. وقد حددت الفقرة (٤) من المادة (١١) من الاتفاقية المقصود بالفرنك المذكور بأنه الفرنك الذهبي عيار (٦٥.٥) بنسبة (٩٠.٠) في الألف^(٥٧). ومبالغ التعويض يمكن تحويلها إلى عملات وطنية بحسب قيمتها وقت صدور الحكم.

وقد بينت الفقرة (٢) من المادة (١٣) بأنه في حالة الأضرار الناشئة عن تصادم طائرتين في حالة طيران فيحق للمضرور أن يطالب بالتعويض بحده الأقصى عن كل طائرة بحسب وزنها أسهمت في إحداث الضرر، وإذا كان من الجائز له أن يجمع بين التعويضين في أحدهما الأقصى، إلا أنه لا يستطيع مطالبة كل مستغل إلا في حدود مبلغ التعويض الذي حدد لطائرته. ويستثنى من ذلك إذا صدر منه أو من أحد تابعيه عملاً عمدياً أو امتناعاً قصد به إحداث الضرر فتكون مسؤوليته غير محدودة طبقاً للمادة (١٢) من الاتفاقية.

تعديل الحدود القصوى لمبالغ التعويض بمقتضى بروتوكول مونتريال ١٩٧٨:

أجرى بروتوكول مونتريال ١٩٧٨ تعديلات على المادة (١١) من اتفاقية روما ١٩٥٢ مستبدلاً الوحدة النقدية التي يتم بها احتساب مبالغ التعويض من الفرنك الذهب إلى حقوق

(٥٥) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٦٤.

(٥٦) المصدر نفسه، ص ١٦٥.

(٥٧) وهذه هي الوحدة النقدية ذاتها التي أخذت بها اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ في المادة (٢٢) في احتساب مبالغ الحد الأعلى للتعويض الذي يلزم الناقل الجوي بدفعه في دعاوى المسؤولية التي نظمها الاتفاقية.

السحب الخاصة^(٥٨)، وكذلك عدل في وزن الطائرة الذي يتم على أساه احتساب التعويض وبالشكل الآتي:

أولاً: (٣٠٠٠.٠٠٠) وحدة سحب خاصة بالنسبة للطائرات التي يقل وزنها عن أو يساوي (٢٠٠٠) كيلو غرام .

ثانياً: (٣٠٠٠.٠٠٠) وحدة سحب خاصة يضاف إليها (١٧٥) وحدة سحب خاصة عن كل كيلو غرام يزيد على (٢٠٠٠) كيلو غرام بالنسبة للطائرات التي يزيد وزنها على (٢٠٠٠) كيلو غرام ويقل عن أو يساوي (٦٠٠٠) كيلو غرام .

ثالثاً: (١.٠٠٠.٠٠٠) وحدة سحب خاصة يضاف إليها (٦٢.٥) وحدة سحب خاصة عن كيلو غرام يزيد على (٦٠٠٠) كيلو غرام بالنسبة للطائرات التي يزيد وزنها على (٦٠٠٠) كيلو غرام ويقل عن أو يساوي (٣٠٠٠٠) كيلو غرام .

رابعاً: (٢.٥٠٠.٠٠٠) وحدة سحب خاص يضاف إليها (٦٥) وحدة سحب خاصة عن كيلو غرام يزيد على (٣٠٠٠٠) كيلو غرام بالنسبة للطائرات التي يزيد وزنها على (٣٠٠٠٠) كيلو غرام .

وكذلك عدل البروتوكول الفقرة (٢) من المادة (١١) من اتفاقية روما المتعلقة بالتعويض عن الوفاة أو الإصابة البدنية بما لا يزيد عن (١٢٥٠٠٠) وحدة سحب خاصة بالنسبة لكل شخص .

وقد بين بروتوكول مونتريال ١٩٧٨ بأن وحدات حقوق السحب الخاصة يقصد بها تلك التي يصدرها صندوق النقد الدولي، ويتم تحويل المبالغ المذكورة إلى أرقام دائرية في العملات الوطنية عند التقاضي بحسب قيمة هذه العملات بالنسبة لحقوق السحب الخاصة يوم صدور الحكم.

وقد ميّز البروتوكول بين الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي وبين الدول غير الأعضاء فيه. ففيما يتعلق بالدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، فيتم احتساب قيمة العملة الوطنية بالنسبة لحقوق السحب الخاصة وفقاً للتقدير الذي يجريه الصندوق بمقتضى عملياته يوم صدور الحكم .

أما الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي فيتم احتساب قيمة عملتها الوطنية وفقاً للوسائل التي تحددها التشريعات المعمول بها في تلك الدول. أما الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي التي لا تسمح تشريعاتها الوطنية باللجوء إلى نظام وحدات حقوق السحب الخاصة فلها أن تعلن عند التصديق أو الانضمام إلى الاتفاقية أو في أي وقت لاحق أن مبالغ

(٥٨) Special drawing rights وهي الوحدات النقدية التي يعتمد عليها صندوق النقد الدولي .

التعويض المقررة في الاتفاقية سيتم تحديدها بالنسبة للإجراءات القضائية التي تتم على إقليمها وفقاً للآتي :

- ١- (٤.٥٠٠.٠٠٠) وحدة نقدية بالنسبة للطائرات التي يقل وزنها عن أو يساوي (٢٠٠٠) كيلو غرام .
- ٢- (٤.٥٠٠.٠٠٠) وحدة نقدية يزيد عليها (٢٦٢.٥) وحدة نقدية عن كل كيلو غرام يزيد على (٢٠٠٠) كيلو غرام بالنسبة للطائرات التي يزيد وزنها على (٢٠٠٠) كيلو غرام ويقل عن أو يساوي (٦٠٠٠) كيلو غرام .
- ٣- (١٥.٠٠٠.٠٠٠) وحدة نقدية يزيد عليها (٩٣٧.٥) وحدة نقدية عن كل كيلو غرام يزيد على (٦٠٠٠) كيلو غرام بالنسبة للطائرات التي يزيد وزنها على (٦٠٠٠) كيلو غرام ويقل عن أو يساوي (٣٠٠٠٠) كيلو غرام .
- ٤- (٣٧.٥٠٠.٠٠٠) وحدة نقدية يزيد عليها (٩٧٥) وحدة نقدية عن كل كيلو غرام يزيد على (٣٠٠٠٠) كيلو غرام بالنسبة للطائرات التي يزيد وزنها على (٣٠٠٠٠) كيلو غرام .
- ٥- (١٨٧٥.٠٠٠) وحدة نقدية في حالة الوفاة أو الإصابة البدنية كحد أقصى بالنسبة لكل شخص .

وقد حدد البروتوكول قيمة الوحدة النقدية التي يتم بها احتساب مبالغ التعويض المقررة طبقاً للاتفاقية بأنها الوحدة التي تشتمل على ٦٥.٥ ميلغرام ذهب عيار ٩٠٠ في الألف. ويجوز تحويل المبالغ المذكورة إلى أرقام دائرية في العملات الوطنية طبقاً للتشريعات المرعية في الدول المعنية .

المطلب الثاني المسؤولية غير المحدودة

خرجت اتفاقية روما ١٩٥٢ عن الأصل العام الذي قرره بشأن تحديد المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض، وأقرت بالمسؤولية غير المحدودة عن الأضرار المذكورة في حالتين هما :

أن تكون الأضرار قد نجمت عن فعل متعمد أو امتناع مقصود من جانب المستغل أو من جانب تابعيه لإحداث الضرر. وكذلك في حالة الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة . ونبين هاتين الحالتين تباعاً :

أولاً: أن تكون الأضرار قد نجمت عن فعل متعمد أو امتناع مقصود من جانب المستغل أو من جانب تابعيه أو وكلاؤه لإحداث الضرر

نصت الفقرة (١) من المادة (١٢) من اتفاقية روما: " تكون مسؤولية المستغل غير محدودة إذا ما أثبت الذي لحقه الضرر أن ما أصابه من ضرر قد تم عن فعل متعمد أو امتناع مقصود من جانب المستغل أو تابعيه أو وكلاؤه لإحداث ضرر. ومع ذلك ففي حالة الفعل المتعمد أو الامتناع المقصود من جانب التابعين أو الوكلاء يجب أن يثبت أنهم أتوا ذلك أثناء قيامهم بوظائفهم وفي حدود اختصاصهم " .

ويتضح من النص المتقدم، إن مسؤولية مستغل الطائرة تُعد مسؤولية غير محدودة إذا أثبت المضرور أن الأضرار التي لحقت به سواء في شخصه أو أمواله نشأت نتيجة لفعل متعمد أو امتناع مقصود من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلاؤه وذلك بقصد إحداث الضرر، ومن ثم فإن الخطأ الجسيم لا يكفي لإطلاق المسؤولية^(٥٩)؛ وذلك لأن الخطأ المذكور قد يكون مجرداً من نية إحداث الضرر. ويقع على عاتق المضرور عبء إثبات أن الضرر الذي لحقه قد نشأ عن فعل أو امتناع عمدي من جانب المستغل أو من جانب تابعيه أو وكلاؤه بقصد إحداث الضرر. وعليه أن يثبت في حالة صدور الفعل أو الامتناع من جانب تابعي الناقل أن هؤلاء تصرفوا في أثناء وقوع الضرر أثناء قيامهم بوظائفهم، وفي حدود اختصاصاتهم. ومما لا شك فيه أن عبء الإثبات الذي قرره الاتفاقية هو عبء ثقيل، إذ كيف يستطيع المضرور على سطح الأرض إثبات الفعل أو الامتناع العمدي بقصد إحداث الضرر هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن المستغل بإمكانه التخلص من المسؤولية غير المحدودة وتحديد مسؤوليته إذا أثبت بأن الفعل أو الامتناع العمدي قد صدر من تابعيه في وقت لم يكن هؤلاء يقومون بوظائفهم وكانوا خارج حدود اختصاصاتهم .

ثانياً: حالة الاستيلاء غير الشرعي على الطائرة

سبقت الإشارة بأن الفقرة (٢) من المادة (١٢) من اتفاقية روما قررت بالمسؤولية غير المحدودة في حالة استيلاء شخص ما على طائرة بطريق غير مشروع واستعملها من دون رضا من له الحق في استعمالها، إذ لا يستطيع المستولي غير الشرعي الإفادة من نظام تحديد المسؤولية الذي قرره الاتفاقية^(٦٠).

(٥٩) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٦٩ .

(٦٠) يُنظر ما سبق: ص من هذا المؤلف.