



جامعة الأزهر

كلية الشريعة والقانون بأسسيوط

المجلة العلمية

-----

## المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تحدثها الطائرات بالغير على سطح الأرض

إعداد

د/ راوي محمد عبد الفتاح الفولي

أستاذ القانون التجاري المساعد

في كلية الحقوق، جامعة أسسيوط، جمهورية مصر العربية

(العدد السادس والثلاثون الإصدار الأول يناير ٢٠٢٤م الجزء الثاني)

## المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تحدثها الطائرات بالغير على سطح الأرض

راوي محمد عبد الفتاح الفولي.

قسم القانون التجاري، كلية الحقوق، جامعة أسيوط، جمهورية مصر العربية.

البريد الإلكتروني: elfouly74@yahoo.com

### ملخص البحث:

يشكل التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للأشخاص والممتلكات على سطح الأرض واحدة من أهم وأصعب المشاكل في مجال القانون الجوي، حيث يُجبر الطيارون على التحليق فوق البلدان والحقول أثناء الرحلة، وفي أي لحظة، قد يتسببون عن غير قصد في حدوث أضرار نتيجة سقوط طائراتهم أو سقوط أجسام منها، أو عن طريق الهبوط الاضطراري على ممتلكات خاصة أو عامة خارج المطار، قد تكون الإصابات الناتجة، من حيث المبدأ، فادحة للغاية، ولاسيما إذا اعترفنا أنه من أجل حماية الأشخاص على الأرض، يجب وضع قاعدة صارمة للمسؤولية -تتمثل في عدم السماح بأي دفاع من جانب الطيار ودون النظر في أسباب الضرر؛ وإذا اعترفنا، من ناحية أخرى بأن التعويض الناتج عن هذه المسؤولية يجب ألا يقتصر على مبلغ صغير، فإن النتيجة هي أن الطيارين يتعرضون باستمرار لخطر الدمار المالي نتيجة لأي حادث جوي واحد، ومع ذلك، إذا وضعنا أنفسنا في موقف الأشخاص الموجودين على الأرض، الذين لا يملكون عموماً أي وسيلة لتجنب أي ضرر تسببه الطائرة ولا يمكنهم حتى تحديد سبب الحادث، فإننا نرى أن تطبيق القانون المشترك commundroi في هذه الحالة سيكون غير عادل للغاية وحتى غير مقبول بالنسبة للجزء الأكبر من الناس الذين لا يستفيدون حتى الآن من الملاحة الجوية.

**الكلمات المفتاحية:** المسؤولية - الناشئة - الأضرار - الطائرات - سطح - الأرض.

## Liability Arising from Damage Caused by Aircraft to Third Parties on the Ground

Rawi Mohammad Abdul Fattah El-Fouly,

Department of Commercial Law, College of Law, Asiat University, Egypt.

Emial: [elfouly74@yahoo.com](mailto:elfouly74@yahoo.com)

**Abstract:**

Compensation for damage caused by aircraft to persons and property on the surface of the Earth is one of the most important and difficult problems in the field of air law. Pilots are forced to fly over countries and fields during the flight, and at any moment, they may inadvertently cause damage as a result of their aircraft falling, dropping some objects from it, or by emergency landing on private or public property outside the airport, and the resulting casualties may, in principle, be very catastrophic. In order to protect people on the ground, a strict rule of liability must be established - not allowing any defense on the part of the pilot and without considering the causes of the damage. On the other hand, the compensation resulting from this liability is not limited to a small amount. As the result, pilots are constantly exposed to the risk of financial ruin as a result of any single air accident. However, if we put ourselves in the position of people on the ground, who generally have no means of avoiding any damage caused by the aircraft and cannot even determine the cause of the accident, we see that the application of the common law in this case would be extremely unfair and even unacceptable for the largest number of people who do not yet benefit from air navigation.

**Key Words:** Liability - Arising From - Damage - Aircraft - Surface - Ground.

## بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

### مقدمة

يشكل التعويض عن الأضرار التي تسببها الطائرات للأشخاص والممتلكات على سطح الأرض واحدة من أهم وأصعب المشاكل في مجال القانون الجوي، حيث يُجبر الطيارون على التحليق فوق البلدان والحقول أثناء الرحلة، وفي أي لحظة، قد يتسببون عن غير قصد في حدوث أضرار نتيجة سقوط طائراتهم أو سقوط أجسام منها، أو عن طريق الهبوط الاضطراري على ممتلكات خاصة أو عامة خارج المطار.<sup>(١)</sup>

قد تكون الإصابات الناتجة، من حيث المبدأ، فادحة للغاية<sup>(٢)</sup> ولاسيما إذا

(١) نتيجة للعديد من حوادث الطيران في مدينة إليزابيث ، بالقرب من مطار نيويورك في نيويورك، نظم رئيس الولايات المتحدة لجنة مطار لدراسة مشاكل هذه الحوادث الجوية وغيرها. وقالت اللجنة برئاسة جيمس دوليتل في تقريرها: هكذا إحصائياً ، مقابل كل شخص قتل على الأرض بواسطة الطائرات ، يموت ٦٧٠٠ نتيجة لأسباب عرضية أخرى. وذكر التقرير كذلك أنه " . متوسط ٦ سنوات (١٩٤٦-١٩٥١) للقتلى على الأرض بسبب الطائرات يصل إلى ١٥. " يأتي الخطر الأكبر لتحطم طائرة في الوقت الذي تهبط فيه أو تفلح. تتسبب المطارات ، التي تقع بالقرب من مناطق مأهولة بالسكان ، في تحطم طائرة مما يؤدي إلى أضرار جسيمة للأشخاص والممتلكات على الأرض. وفي حديثه عن نسبة الهبوط الآمن إلى حوادث الطيران ، يقول التقرير: في ١٩٤٦-١٩٥١ ، كان هناك ما يقرب من ٦٥٠٠٠٠٠ هبوط على متن طائرة لشركات الطيران المجدولة وغير المنتظمة لكل حادث تحطم ، مما أدى إلى مقتل أشخاص على الأرض لم يكونوا ركاب طائرة. أدى إدراج ثلاث حوادث تحطم عام ١٩٥٢ داخل منطقة نيويورك - شمال شرق نيويورك - إلى انخفاض النسبة إلى ٤.٠٠٠.٠٠٠. على الرغم من التركيز غير العادي للحوادث في تلك المنطقة في وقت مبكر من عام ١٩٥٢ ، فإن احتمال حدوث هذا النوع من الحوادث كان يحدث ولا يزال ليس بعيداً.

See, James J. Plick, Liability of Aircraft for Injuries to Innocent Parties on the Ground , 3 Cp.h. U. L. Rev. 122 (1953).p 124

(٢) في ٤ أكتوبر ١٩٩٢ ، تحطمت رحلة إل عال ١٨٦٢ في مبنين سكنيين في بيجلمير مير ، وهي منطقة سكنية تقع على بعد ١٣ كيلومتراً شرق مطار شيفول. أقلعت الطائرة ، وهي حاملة شحن من طراز بوينج ٧٤٧ ، من المدرج (١) L بمطار شيفول في الساعة ١٧.٢٠ وعلى متنها ثلاثة من أفراد الطاقم وراكب لا يحقق إيرادات. بعد حوالي سبع دقائق من



اعترفنا أنه من أجل حماية الأشخاص على الأرض، يجب وضع قاعدة صارمة للمسؤولية -تتمثل في عدم السماح بأي دفاع من جانب الطيار ودون النظر في أسباب الضرر؛ وإذا اعترفنا، من ناحية أخرى، بأن التعويض الناتج عن هذه المسؤولية يجب ألا يقتصر على مبلغ صغير، فإن النتيجة هي أن الطيارين يتعرضون باستمرار لخطر الدمار المالي نتيجة لأي حادث جوي واحد. ومع ذلك، إذا وضعنا أنفسنا في موقف الأشخاص الموجودين على الأرض، الذين لا يكونون عموماً أي وسيلة لتجنب أي ضرر تسببه الطائرة ولا يمكنهم حتى تحديد سبب الحادث، فإننا نرى أن تطبيق القانون المشترك commundroi في هذه الحالة سيكون غير عادل للغاية وحتى غير مقبول بالنسبة للجزء الأكبر من الناس الذين لا يستفيدون حتى الآن من الملاحة الجوية<sup>(1)</sup>

صحيح أن تضارب المصالح بين الطيارين والأشخاص الموجودين على الأرض ليس له وجود فقط إلا من من الناحية النظرية. في الواقع، الوضع ليس بهذه الصعوبة لأن الضرر الذي تسببه الطائرات على الأرض ليس له أهمية تذكر يجب أن تسقط الطائرة على ممتلكات عقارية. ومع ذلك، فإن الحادث وحده لا

=الإقلاع ، تمزق المحرك الداخلى للجناح الأيمن والجناح الأيمن ، والذي تمزق لاحقاً مما تسبب في تلف الحافة الأمامية للجناح الأيمن. في الدقائق السبع التي أعقبت ذلك ، حاول الطيار العودة إلى مطار شيفول إيربورت ، لكنه فقد التحكم في الطائرة حوالي ١٧.٣٥ ، وهو الوقت التقريبي للتحطم. كان الضرر الذي لحق بالسطح من جراء تأثير الطائرة هائلاً. بصرف النظر عن الأشخاص الأربعة الذين كانوا على متن الطائرة ، قُتل ما يقرب من ٤٤ شخصاً على الأرض ، حيث تم تدمير الكتل المكونة من طابقيين التي ضربتها الطائرة جزئياً عند نقطة اتصالهم بسبب تأثير الطائرة والحريق اللاحق. علاوة على ذلك ، تلوثت التربة في موقع الانهيار بسبب الجمع بين وقود الخطوط الجوية والزيوت ومنتجات الاحتراق من الطائرة وشحنها.

Raad voor de Luchtvaart – Netherlands Avip.ion Safety Board, Airline Accident Report 92-11,EIAIFlight1862, Boeing 747-258F4X-AXGBijlmermeer, AmsterdamOctober4,1992, p. 5-9; hereinafter cited as Airline Accident Report 92-11.

(1) See, Andre Kaftal, The Problem of Liability for Damages Caused by Aircraft on the Surface, 5J. Air L. & Com. (1934)p.179. <https://scholar.smu.edu/jalc/vol5/iss2/2>

يسبب أضراراً بالغة الخطورة. الخطر الأعظم يكون من النار. لكن معظم القوانين تحظر الطيران غير الضروري فوق المدن، وعلى أي حال، تتطلب الحفاظ على ارتفاع كافٍ، من أجل تجنب الهبوط الاضطراري في المدينة. علاوة على ذلك، يتم اتخاذ تدابير لتجنب نشوب حريق على الأرض، على سبيل المثال، التفريغ الفوري لخزانات البنزين، إلخ. وبالتالي، كما يتبين من الإحصائيات، فإن الضرر الجسيم الذي تسببه الطائرات على السطح لحسن الحظ لا يمثل سوى استثناء نادر جداً. بالتالي، فإن تضارب المصالح بين الطيارين والأشخاص على الأرض أقل حدة وتكراراً من الناحية العملية منه في النظرية. ومع ذلك، فإن مشكلة التعويض عن الأضرار التي تحدث على سطح الأرض لا تفقد أهميتها. كل دولة مهتمة. لكن البعض يعتقد أنه من السابق لأوانه وضع قواعد خاصة للمسؤولية الجوية؛ يعتقدون أنه من الأفضل، على الرغم من بعض العيوب، تطبيق قواعد المجتمع القانوني بدلاً من اعتماد قواعد خاصة قد تؤدي، بسبب الافتقار إلى الخبرة الكافية، إلى نتائج غير مرغوب فيها أو حتى تؤدي إلى تضارب في النظام القانوني للبلد. وترى الدول الأخرى، التي تمتلك عدداً أكبر منها نظاماً متطوراً للغاية للملاحة الجوية، أنه من الضروري وضع لوائح خاصة لمسؤولية الطيارين تجاه الغير على سطح الأرض.

لقد تركت بعض حوادث الطائرات، التي حدثت قبل الحرب العالمية الثانية أو بعدها مباشرة، انطباعاً غير مواتٍ في ذهن الجمهور. وخلص إلى أن الطائرات كانت تشكل خطراً كبيراً على الأشخاص على الأرض، لأن الطائرة كانت بعيدة عن الكمال في التطوير، وفي كثير من الأحيان، لأسباب غير معروفة، خرجت عن سيطرة الطيار. رأى الناس في مجال الطيران ظاهرة جديدة لا يمكن تفسيرها - وهو أمر يُخشى منه. لقد تصوروا أن أي حادث طائرة من شأنه أن يتسبب في أضرار جسيمة على الأرض، وهو ضرر يستحيل تجنبه. وبالمثل، كانوا يعتقدون أن هذا الخطر أكبر بكثير من الخطر الذي يتعرضون له في حركة السيارات. لم يحاول الفقهاء بعد ذلك تغيير وجهة النظر هذه. من خلال استخدام الإحصائيات والوثائق، بالغوا في درجة وتواتر الخطر الذي تشكله الطائرة على الأشخاص على الأرض، ووجدوا أنه من الضروري تقديم تعويض كبير عن الضرر، دون مراعاة مصالح الطيار. لم يقصروا أنفسهم على تسهيل حصول الطرف المتضرر

على تعويض، من خلال إعفائه من عبء الإثبات، لكنهم قرروا أيضاً، دون تقييد مبلغ التعويض بأي شكل من الأشكال، أن تدفع التعويضات من قبل الطيار. مهما كان سبب الحادث، حتى لو كان بسبب القوة القاهرة. وهكذا، فإن معظم التشريعات المبكرة أثبتت الاعتقاد بأن المسؤولية المطلقة للطيار، دون أي قيود، أمر مستحسن<sup>(1)</sup>.

### أهداف الدراسة

كما تم توضيحه من خلال عدد من حوادث الطيران الكبرى، فإن الطائرات قادرة على إلحاق ضرر كبير بأطراف ثالثة وبممتلكات على السطح. يمكن أن تثير الآثار القانونية لحوادث الطيران هذه أسئلة حول قضايا مثل نظام المسؤولية المطبق لكل طرف متورط، وقضايا التأمين، ونطاق واجب رعاية المدعى عليهم و فيما يتعلق بالمطالبين المحتملين وإمكانية تعويض الضرر الناجم عن الحادث. اعتماداً على ظروف كل قضية، يمكن أن تشمل الأطراف المسؤولة مجموعة واسعة من الأشخاص أو الكيانات، مثل مشغل (مشغلي) أو مالك (مالكي) الطائرة المعنية وموظفي شركات الطيران ومنتج (منتجي) الطائرة المتورطة و المكونات وشركات الصيانة ووكالات مراقبة الحركة الجوية.

فيما يتعلق على وجه الخصوص بحوادث الطيران التي يتسبب فيها الإرهابيون أو المتفجرات، يمكن حتى يكون من الصعب منها في الممارسة، ولا يمكن حتى إثارة مسألة المسؤولية أو المسؤولية الحكومية أو الدولية، ولكن من الصعب حلها عملياً.

### تقسيم:

تقسم الدراسة في هذا البحث والتي تحمل عنوان المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تحدثها الطائرات بالغير على سطح الأرض إلي مبحثين تسبقهم مقدمة ومبحث تمهيدى عرضنا فيه للتطور التاريخي لأساس المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات على السطح، ويتمثل المبحثان فيما يلي:-

(1) see, Lawrence Vold, Strict Liability for Aircraft Crashes and Forced Landings on Ground Victims Outside of Established Landing Areas, 5 HastingsL. J. 1(1953)P.2

**المبحث الأول:** أسس وأنظمة المسؤولية التي قيلت في تقرير مسؤولية مشغلي ومالكي الطائرات المأهولة عن الأضرار التي تحدث على السطح  
**المبحث الثاني** المسؤولية المطلقة أو الصارمة عن الأضرار التي تحدثها الطائرات المأهولة على السطح .

## مبحث تمهيدى

### نبذة تاريخية حول أساس المسؤولية عن الأضرار التي

### تحدثها الطائرات بالغير على سطح الأرض

لقد تطور الطيران من مجرد غرابة إلى صناعة في السنوات الاخيرة. خلال هذه الفترة الزمنية، ثبت بشكل قاطع أن هناك حقوقاً نسبية للطائرات وملاك الأراضي في المجال الجوي العلوي، وأن الرحلات الجوية المنخفضة للطائرات قد تنتهك حقوق مالك الأرض وكذلك الاتصال الفعلي بسطح الأرض. تشكل العناصر خطأً أو ما إذا كان حدث معين تسببه الطائرة يعد فعلاً خطأً أم لا.

الغرض الرئيسي من هذه الدراسة هو تحديد نظريات المسؤولية القانونية، ومبادئ القانون التشريعي والقانوني العام التي تدخل في التحديد القضائي لالتزامات مالك الطائرة عن الإصابات والأضرار الناجمة عن الطائرات على سطح الأرض.

ولقد واكب تطور الطائرات وأنظمة الطيران المدنى تطوراً موازياً فى أساس المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات بالغير وبالممتلكات على سطح الأرض بذات التوازي الذي يعد انعكاساً لتطور الطائرات و الطيران فى كل مرحلة تاريخية .

قبل أن نعرض للمراحل التاريخية المختلفة لتطور الطائرات والطيران وانعكاس ذلك على مراحل أساس المسؤولية نرى أنه من المهم أن نعرض لتعريف الطائرة التي هي محور الدراسة وكذلك ضرورة التصدى لتعريف الحادث بحسب أنه هو السبب المؤدى إلى انعقاد المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات بالغير والممتلكات على سطح الأرض.

### تعريف الطائرة :

فى الواقع لم يرد تعريف أو تحديد لمصطلح "طائرة" بموجب اتفاقيات روما، مما يترك هذه المسألة لتقدير المحاكم الوطنية. تنص اتفاقية روما فقط على أن أنظمتها لا

تنطبق على طائرات الجيش أو الجمارك أو الشرطة<sup>(١)</sup>.

### تعريف الحادث مناط تقرير المسؤولية

هو: حدث مرتبط بتشغيل الطائرة يحدث بين الوقت الذي يصعد فيه أي شخص إلى الطائرة بنية الرحلة حتى وقت نزول جميع هؤلاء الأشخاص، والذي ينتج عنه :

#### (أ) إصابة شخص بجروح قاتلة أو خطيرة نتيجة :

أن تكون على متن الطائرة، أو الاتصال المباشر بأي جزء من الطائرة، بما في ذلك الأجزاء التي انفصلت عن الطائرة، أو التعرض المباشر للانفجار النفاث، إلا إذا كانت الإصابات ناتجة عن أسباب طبيعية، أو من صنع الذات أو من قبل أشخاص آخرين، أو عندما تكون الإصابات للمسافرين خلسة المختبئين خارج المناطق المتاحة عادة للركاب وأفراد الطاقم .

#### (ب) تعرضت الطائرة لأضرار أو عطل هيكلية :

يؤثر سلباً على القوة الهيكلية أو الأداء أو خصائص الطيران الخاصة بالطائرة، ويتطلب عادة إصلاحاً أو استبدالاً كبيراً للمكون المتأثر، باستثناء فشل المحرك أو تلفه، عندما يقتصر الضرر على محركه، القنب أو الملحقات. أو للأضرار التي تقتصر على أجهزة الدفع، أو رؤوس الأجنحة، أو الهوائيات، أو الإطارات، أو المكابح، أو الإنزلاقات، أو الخدوش الصغيرة أو الثقوب في جلد الطائرة.

#### (ج) الطائرة مفقودة أو يتعذر الوصول إليها تماماً.

ونري أن معاهدة شيكاغو قد جانبها الصواب حيث لم تعتبر انبعاث المواد السامة من الطائرة عند سقوطها أو انفجارها أو احتكاكها بسطح الأرض حادثاً يتوجب التعويض عن موت أو إصابة أحد الأشخاص على سطح الأرض. فليس من النادر أن تحمل الطائرة مواداً سامة تؤثر على صحة الأشخاص عند انبعاثها من الطائرة وقت الحادث.

(1) See Article 21 the Rome Convention 1933 and Article 26 Rome Convention 1952

نعرض للتطور التاريخي لأساس المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات بالغير وبممتلكاته على سطح الأرض من خلال تقسيم ذلك المبحث التمهيدى إلى المطلبين التاليين:

**المطلب الاول التطور التاريخي لأساس المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات بالغير على سطح الأرض.**

**المطلب الثانى: اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض.**

## المطلب الأول التطور التاريخي لأساس المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات بالغير على سطح الأرض

### أولاً: مرحلة عدم المسؤولية

في السنوات الأولى من القرن الماضي، عندما حدث أن نزل رائد طيران على أرض مزارع، مما أدى إلى تدمير المحاصيل وإخافة حيوانات المزرعة، رحب المزارع بالدخيل بأذرع مفتوحة، وأطعمه، وساعد الطيار في إصلاح طائرته، وربما حتى أنه هدم سياجه حتى يكون للطائرة ما يكفي للإقلاع. لم تكن هناك مشكلة أو قاعدة مسئولية، لأن المزارع لن يتخذ أبداً الإجراء اللازم لإحضار الطيار إلى المحكمة.

ويمكن حصر أسباب هذا التردد من جانب المزارع في هذه الأسباب:

(١) كان المزارع معزولاً عن جيرانه، وقد جاء هذا التدخل بمثابة استراحة ممتعة.

(٢) اعتُبر الطيار شيطاناً جريئاً، واعتبر اختيار مزرعته كميدان هبوط اضطراري امتيازاً يمنحه البطل. ولكن سرعان ما مرت فترة الحصانة من الدعوى مع نمو عدد الطائرات وتواتر الهبوط في المزارع. سرعان ما بدأت فترة المسؤولية.<sup>(١)</sup>

### ثانياً: مرحلة المسؤولية المطلقة :

لا شك أن الطائرات كوسيلة للنقل الجوي تعد شديدة الخطورة بسبب عدم قدرة المشغل على التحكم في الانحدار العمودي للمركبة وما ينتج عنه من أضرار جسيمة في بعض الأحيان على الأشخاص والممتلكات على سطح الأرض، إلى جانب عدم قدرة الأشخاص على الأرض على اتخاذ التدابير المناسبة لتجنب الإصابة، هو أمر له ما يبرره من أسباب تبني نفس المسؤولية المطلقة المنصوص عليها في قضية (Fletcher v. Rylands)<sup>(٢)</sup>، وهي وإن كانت قضية

(1)see, James J. Plick, Liability of Aircraft for Injuries to Innocent Parties on the Ground , 3 Cp.h. U. L. Rev. 122 (1953).p.122

(٢) تتلخص وقائع هذه القضية في أنه قام فليتشر (المدعى) بتشغيل العديد من مناجم الفحم تحت الأرض على الأرض المجاورة للأرض التي بنى عليها ريلاندز (المدعى عليه) خزانات



لا تتعلق بالطائرات إلا أنها قد أقرت وفي وقت مبكر جداً مبدأ قانونياً يطبق على المسؤولية التقصيرية بصفة عامة أياً كان سبب الحادثة التي أدت إلى نشأة المسؤولية، وفيما يتعلق بالطائرات، في مقال مبكر، كتب عن مشكلة المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات للأشخاص والممتلكات على سطح الأرض، فضل كاتبه بالتأكيد تقرير المسؤولية المطلقة.

حيث جاء في بيان من قبل الكونجرس الأمريكي نشر في مجلة ميتشجن *law Review* لعام 1910 "إن السفينة الجوية التي تنزل على منزل وتمزق السطح تتسبب في إصابة صاحبها بما هي عاقبة أن الطيار لم يقصد ضربه، بل كان يحاول أن يضيء في حقل بعده؟ يجب أن يجيب على ما فعله لمقد تعهد أن ينطلق في الهواء، لأغراضه الخاصة أو لاستعادته، شيئاً ما ستجرفه قوة الجاذبية إلى الأسفل بالتأكد لمقد كان وقوع هذا الشيء على هذا السطح، أثناء وجوده في الجو، تهديداً متأسلاً ومستمرًا لأمن كل شيء تحتها لمقد كان خطراً على جميع الرجال وممتلكات جميع الرجال" (1)

وتعد قضية *Guille v. Swan*، (2) إحدى أولى القضايا التي تم تسجيلها

=فرض توفير المياه لمطحنه. وظفت *Rylands* مهندسين ومقاولين لبناء الخزان. أثناء بناء الخزان، علم هؤلاء الموظفون أنه تم بناؤه فوق مناجم الفحم الجوفية المهجورة. هذه الحقيقة لم تكن معروفة من قبل *Rylands*. بعد اكتمال الخزان، انهار وغرقت مناجم فليتشر للفحم. تسبب هذا في إلحاق الضرر بممتلكات فليتشر، ورفع فليتشر دعوى ضد *Rylands*. قضت محكمة الخزانة بأن *Rylands* غير مسؤولة، وتم استئناف القرار أمام غرفة الخزانة. والتي قررت المسؤولية المطلقة للمدعى عليه و جاء في حيثيات حكمها أنه يبدو يبدو من المعقول والعاقل أن الجار الذي جلب شيئاً ما إلى ممتلكاته الخاصة (التي لم تكن موجودة بشكل طبيعي) غير مؤذية للآخرين طالما أنها محصورة في ممتلكاته الخاصة، يجب أن يكونوا ملزمين بإصلاح الضرر الذي يترتب على ذلك إذا لم ينجح في حصره في ممتلكاته.

(1) See, Mich. L. R. 20 (1910).

(2) تتلخص وقائع هذه القضية في أن السيد *Guille* صعد في منطاد بالقرب من حديقة *Swan*، ونزل إلى حديقته. عندما نزل، كان جسده يتدلى من سيارة البالون في موقف محفوف بالمخاطر للغاية، ودعا شخصاً يعمل في حقل سوان لمساعدته، بصوت مسموع للحشد الذي يلاحقه. بعد أن نزل البالون، جرى فوق البطاطس والفجل، حوالي ثلاثين قدماً عندما تم إخراج جيل. تم نقل البالون إلى حظيرة في أقصى نهاية المبنى. عندما نزل البالون، اقتحم أكثر من مائتي شخص حديقة سوان عبر الأسوار، ودخلوا منزله؛ يضرب=

بشأن مسؤولية الطيار، والتي قررت فيها المحكمة العليا بنيويورك عام 1822 المسؤولية المطلقة التي سبق تقريرها على *Fletcher v. Rylands* في قضية *Guille*، تم فرض تعويضات عن الأضرار التي لحقت بالمحصول بسبب .. أنه من المؤكد أن رائد الطيران لا يتحكم في حركته أفقياً؛ إنه في رياضة الرياح، ويجب أن ينزل عندما وكيف يمكنه ذلك؛ وصوله إلى الأرض يعد أمراً محفوف بالمخاطر."

على أساس قضيتي *Rylands* و *Guille*، قدم فقهاء القانون، في السنوات الأولى للطيران، فكرة أن المسؤولية المطلقة يجب أن تفرض على مشغل الطائرة ومالكها. ولقد كان أحد الآثار المهمة لذلك هو قانون الطيران الموحد<sup>(1)</sup> الذي احتوى على حكم بشأن هذه المسؤولية المطلقة. اعتمدت أربع

=الخضار والزهور. بلغ الضرر الذي أحدثه جيل بمنطونه حوالي ١٥ دولاراً، لكن الجمهور فعل أكثر من ذلك بكثير. وبلغت تعويضات المدعى، إجمالاً، ٩٠ دولاراً.

(١) نبذة مختصرة عن هذا القانون، الذي يعد من أقدم وأهم قوانين الطيران المدني على مستوى العالم، ولتاريخ تحضير أعمال هذا القانون، في وقت مبكر يعود إلى عام ١٩٢٢، أعد المؤتمر الوطني للمفوضين بشأن قوانين الدولة الموحدة، مع موافقة نقابة المحامين الأمريكية، الموصى بها الدول لاعتماد قانون الطيران الموحد تناول هذا القانون الموضوعات التالية فقط: السيادة في الفضاء، ملكية الفضاء، مشروعية الرحلة، الضرر على الأرض، تصادم الطائرات، الاختصاص القضائي في الجرائم والأضرار، الاختصاص القضائي على العقود، الطيران الخطير، والصيد من طائرة ينص القسم ٣ من القانون على ملكية الفضاء فوق أراضي الدولة ومياهها، تعود ملكيتها إلى أصحابها المتعددين من السطح تحتها، مع مراعاة حق الطيران المنصوص عليه في القسم ٤ ينص القسم ٤ على أن تعد تلك الرحلة بالطائرة فوق الأراضي ومياه الدولة مشروعة ما لم تكن على ارتفاع منخفض بحيث تتداخل مع الاستخدام الحالي الذي كانت الأرض أو الفضاء فوقه يتم استخدامه من قبل المالك أو ما لم يتم القيام بذلك بحيث تكون خطراً وشيكاً على الأشخاص أو الممتلكات بشكل غير قانوني على الأرض تحتها. - أن الهبوط بطائرة على أرض دون موافقة مالكها غير قانوني إلا في حالة الهبوط الاضطراري بفرض المادة ٥ على صاحب الطائرة المسؤولية المطلقة وغير المحدودة عن الإصابات التي تلحق بالأشخاص أو الممتلكات على الأرض، - هذا هو الضرر الأرضي. تم الإعلان عن هذه المسؤولية بغض النظر عن إهمال من جانب المالك، ولكن تم إعفائه من المسؤولية إذا كانت الإصابة قد حدثت كلياً أو جزئياً، بسبب إهمال الشخص أو المالك أو المسؤول عن الممتلكات المتضررة. أخيراً، ينص القسم ٦ على أن مسؤولية مالكي الطائرات في حالة الاصطدام يجب أن تحددها قواعد القانون الواجب التطبيق على دعوى المسؤولية عن الأضرار التي تحدث بسبب الطائرة على الأرض.

See, William A. Schnader, Uniform Aviation Liability Act, 9 J. Air L. & Com (1938)pp 664,665

عشرة ولاية وإقليم هاواي هذا القانون مع عدم المساس بأحكام المسؤولية المطلقة.

### ثالثاً: التراجع عن مبدأ المسؤولية المطلقة لمنظم وقائد الطائرة.

في الولايات التي لم تعتمد القانون الموحد مع بند المسؤولية المطلقة و غير المحدودة، سرعان ما أصبح من الواضح أنه لا ينبغي تحميل الطائرات بأعباء هذه المشقة، في قضية Greunke ضد شركة North American Airways Company،<sup>(١)</sup> تم اعتبار درجة المهارة التي يحتاجها الطيار مجرد مهارة وعناية عادية، ولم تكن بالضرورة أعلى درجة من العناية بعد بضع سنوات، في قضية Herrick v. Curtiss Flying Service،<sup>(٢)</sup> بشأن مسألة الخطر

(١) تتلخص وقائع هذه القضية في أنه هبطت الطائرة بمحرك معطل على مدرج في أحد المطارات وقيل أن يتمكن الطيار من إخراج الطائرة من المدرج ، هبطت طائرة أخرى واصطدمت بها وأصدرت المحكمة بنيويورك تعليمات إلى هيئة المحلفين بأن قائد الطائرة الثانية مطالب باستخدام أعلى درجات الحذر لتجنب الاصطدام ، ورأت المحكمة العليا في نقض حكم لصالح صاحب قائد الطائرة الأولى أن التعليمات كانت معيبة ، وأن الطيار الثاني لا يدين إلا بواجب ممارسة العناية العادية في تشغيل طائرته.

7201 Wis. 565, 230 N. W. 618, 1 Avi. 219 (1930).

(٢) أصدرت محكمة استئناف الدائرة الثالثة بالولايات المتحدة الأمريكية ، حكماً لصالح السيدة زوجة المتوفى التي يُطلق عليها فيما بعد المدعى ، أرملة سي ويليام جلوز ، ضد شركة كيرتس-رايت للطيران ، إنكوربوريتد ، والتي يُطلق عليها فيما بعد المدعى عليه ، عن الأضرار التي لحقت بها بسبب وفاة زوجها ، التي يزعم أنها حدثت بسبب إهمال المدعى عليه. وبناء على ذلك تولى المدعى عليه هذا الاستئناف تميل الأدلة إلى إظهار أن زوج المدعية في ١٣ فبراير ١٩٣٠ ، اشترى في ميامي ، فلوريدا ، من شركة Curtiss Flying Service، وهي شركة في فلوريدا ، تذكرة رحلة طيران من ميامي إلى تامبا والعودة. بعد الكارثة المذكورة ، اشترت شركة Curtiss-Wright Flying Service ، وهي شركة في ولاية ماين ، أصولها من شركة فلوريدا وتولت مسؤوليتها في الدعوى الحالية. سيشار إليه فيما بعد بالمتهم. في صباح يوم ١٤ فبراير ١٩٣٠ ، استقل المتوفى في مطار المدعى عليه في ميامي ، طائرتها ، بتهمة طيارها المرخص له بالنقل من قبل وزارة التجارة. كان الراكب الوحيد ، واستمرت الرحلة دون حوادث حتى كانت الطائرة على بعد حوالي ٢٢ ميلاً من تامبا ، عندما تحول الطيار ، ربما بسبب الضباب ، من الاستمرار مباشرة إلى تامبا وحاول الهبوط في أحد المصانع الأمريكية.

Curtiss-Wright Flying Service v. Glose, 66 F.2d 710 (3d Cir. 1933)

الناشئ عن استخدام الطائرات، تم التأكيد على أن الطائرة ليست أداة خطيرة بطبيعتها، على الرغم من أن احتمالات التعامل مع الإهمال والتقصير واردة.

لا يحظى فرض المسؤولية دون إهمال بقبول واسع في الولايات المتحدة. في قضية **Ives v. South Buffalo Railway Company**، (١) ذكر القاضي أنه "لا يجوز لك أن تفرض مسؤولية دون خطأ" ومضى يقول، "لا أعرف أي مبدأ يمكن على أساسه إجبار شخص على تعويض الآخر عن الخسارة ما لم تكن مبنية على التزام تعاقدى أو خطأ" (٢)

#### رابعا: مبدأ المسؤولية المفترضة.

يترتب على تطبيق مبدأ المسؤولية المفترضة فقط تحويل عبء المضي قدماً في الدليل من المدعي إلى المدعى عليه. فطبيعة حادث الطائرة وظروفه تتناسب بشكل طبيعي مع المبدأ. ولقد كانت إحدى القضايا الأولى التي طبق فيها هذا المبدأ هي قضية **Robinson v. Consolidated Gas Company of New York**، حيث ورد فيها ما يلي:

إذا أظهر الدليل على وقوع الحادث أن الحادث كان من النوع الذي لا يمكن أن يحدث دون إهمال وفقاً للتجربة البشرية العادية، يتم تطبيق مبدأ المسؤولية المفترضة حتى لو لم يتم تحديد الإهمال تحديداً دقيقاً أو فعل الإهمال، وحتى عندما لا يظهر ما إذا كان الحادث ناتجاً عن فعل ما لم يحدث أو فعلاً قد حدث. (٣)

(١) تتلخص وقائع هذه القضية في عمل إيرل آيفز في شركة سكة حديد جنوب بوفالو (بوفالو). أصيب آيفز في العمل ، لذلك بدأ دعوى إصابة شخصية ضد بوفالو وفقاً لمختبر N.Y. في القانون. ، الأمر الذي جعل بعض أصحاب العمل المنخرطين في ملاحظات "خطيرة بشكل خاص" ، مسؤولين عن أي إصابة لحقت بالعمال ، حتى بدون أي دليل على خطأ بوفالو وحتى في ضوء الدليل على أن آيفز كان المخطئ فقط. وادعى بوفالو أن هذا الحكم انتهك الضمانات الدستورية ضد الحرمان من الحرية والممتلكات دون اتباع الإجراءات القانونية الواجبة. أيدت محكمة الاستئناف قراراً يمنح حكماً لصالح آيفز ، ووجدت أن الحكم دستوري.

**Ives v. S. B. R. Co. - 201 N.Y. 271, 94 N.E. 431 (1911)**

(2) **James J. Plick, Liability of Aircraft for Injuries to Innocent Parties on the Ground , 3 Cp.h. U. L. Rev. 122 (1953),pp122,123**

(3) **If proof of the occurrence shows thp. the accident was such as could not have happened without negligence according to the ordinary**

في قضية سولاك ضد ولاية نيويورك ، تم اتباع المبدأ كما ورد في قضية روبنسون عندما قضت المحكمة العليا بنيويورك، بالسماح بالتعويض. حيث جاء في حكمها . "إذا لم يكن من الممكن أن تحدث الظروف برمتها كما تم إثباتها دون إهمال من نوع ما، فمن المفترض أن الإهمال يقع على عاتق المدعى عليه".<sup>(١)</sup> ومع ذلك، يمكن لمشغل الطائرة أو مالكها الإفلات من المسؤولية. إذا ثبت أن حقيقة وجود عطل في المحرك لا تبرر في حد ذاتها التعويض. ولكن إذا أمكن إثبات أن عطلاً هيكلياً قد تسبب في تحطم الطائرة أسفر عن مقتل شخص على الأرض، يتم تطبيق مبدأ المسؤولية المفترضة، حيث قالت المحكمة<sup>(٢)</sup>:  
"كانت الإصابة تحت سيطرة وإدارة المدعى عليهم، وكان الحادث على هذا النحو لا يحدث إذا تم استخدام العناية الواجبة".  
أخذت المحاكم في هاتين القضيتين في الاعتبار حقيقة أنه قد يكون هناك عطل في المحرك حتى لو تم بذل أقصى قدر من العناية ولكن في القضية الأخيرة، كان الفشل الجوهرى هو كسر كابل الدفة البالي والذي كان من الممكن أن تكتشف الصيانة والفحص المناسبان هذا العيب.

experience of man-kind, the doctrine is applied even if the precise omission or act of negligence is not specified, and even when it does not appear whether the accident was owing to some act (lone or to some act not done.see, Robinson v. Consolidp.ed Gas Co., 194 N. Y. 37, 86 N. E. (1909) p. 805

(١) تتلخص وقائع هذه القضية فى أنه اصطدمت طائرة تشغيلها ولاية نيويورك بسيارة يركب فيها المدعى في طريق سريع عام ، طبقت المحكمة فيها معيار الإهمال وسمحت بالتعويض عن الإصابة الشخصية والأضرار في الممتلكات..(N. Y. Ct. Cl.), 1929 U. S. Av. 500. (R. 42, 1 Avi. 92 (1927)p500.

(2)Rochester Gas & Electric Corp. v. Dunlop, 148 Misc., 266 N. Y. S. 469 (1933).p 849

"The present case is of the class in which the instrumentality thp. produced the injury was under the control and management of the defendants, and the accident was such as does not happen if due care has been used "

.12Kadylak v. O'Brien, (D. C. Ct. Pa.) 32 F. Supp. (1941).p 281

لقد تحدث السيد Henry Hotchkiss عن مبدأ المسؤولية في كتابه "قانون الطيران حيث ذكر أنه إذا تم إصلاح هذه القاعدة، مبدأ المسؤولية المفترضة أو مبدأ أن الشيء يتحدث لذاته (Res Ipsa Loquitur) ، في حالات حوادث الطيران، فمن تفرض مسؤولية مطلقة على مالكي ومشغلي الطائرات، ولكنه سيطلب منهم تقديم أدلة لدحض الوجود الواضح للإهمال مستحدد نقطة وسيطة بين قاعدة المسؤولية المطلقة والقواعد العادية للإهمال (١).

لقد جاء في قضية الولايات المتحدة ضد كيسنجر، ما يلي: تم تقديم نظريتين عن المسؤولية إحداهما، المسؤولية المطلقة عن التعدي، منذ وقوع الحادث أثناء متابعة نشاط شديد الخطورة، وثانيهما، الإهمال. (٢)

(١) see, HENRY G. HOTCHKISS. Avip.ion Law, New York: Baker, Voorhis & Company. 1928. pp. xvii, p. 492.

(٢) تتلخص وقائع هذه القضية في أنه رفع المستأنفون هذا الإجراء ضد الولايات المتحدة بموجب قانون دعاوى التعويض الفيدرالي ، ٢٨ 1346 U.S.C.A. §§ ، 2671 وما يليه للتعويض عن الأضرار الناجمة عن تدمير حظيرتهم ومنزل الألبان ، الناجم عن تحطم طائرة تابعة للجيش من طراز B-17 ، والتي وقعت في مزرعة أبل الواقعة جنوب توبيكا كانساس ، بعد فترة وجيزة أقلعت الطائرة من قاعدة توبيكا الجوية. وقع الحادث في ١٢ أغسطس ١٩٤٨ ، الساعة ٤:١٠ صباحاً ، تم تشغيل الطائرة B-17 من قبل أفراد القوات الجوية في مهمة تابعة للقوات الجوية. استأنفت الولايات المتحدة حكماً مضاداً بمبلغ ٦٥٠٠ دولار.

زعمت طلبات الاستئناف في شكاوهم ملكية المزرعة والمباني ، وتدمير المباني ، وأن الطائرة كانت في جميع الأوقات تحت وصاية وسيطرة موظفي الولايات المتحدة ، الذين يتصرفون في نطاق عملهم. ولصالح الولايات المتحدة ، وأن سبب تحطم الطائرة غير معروف للطعون. اعترفت الولايات المتحدة في ردها بملكية المزرعة والمباني وتدمير المباني. كما اعترفت أنه في ١٢ أغسطس ١٩٤٨ ، في حوالي الساعة ٤:١٠ ، بالتوقيت المركزي ، تحطمت إحدى طائراتها في مباني المستأنفين ، وأن هذه الطائرات كانت تعمل وقت تحطمها من قبل أفراد من سلاح الجو بناءً على أوامر. زعمت بشكل قاطع أن الحادث كان نتيجة حادث لا يمكن تجنبه وغير متوقع ولم يكن ناجماً عن أي عمل من أعمال الإهمال من جانب الولايات المتحدة أو أي ضابط أو وكيل أو موظف فيها . كانت الطائرة هنا في جميع الأوقات في عهدة وسيطرة فردية وحصرية لموظفي الولايات المتحدة ، وتعمل في نطاق عملهم ولصالح الولايات المتحدة.

لقد تم الاعتراف بقاعدة *res ipsa loquitur* بقرار متكرر من المحكمة العليا في كانساس 190 F.2d 529 (10th Cir. 1951) p.5

نخلص أخيراً، إلى أن الاتجاه الحديث السائد هو التمسك بقاعدة *res ipsa loquitur* (الشيء يتحدث لذاته) - و سوف نعرض بالتفصيل لهذا المبدأ من خلال الدراسة- و تطبيقها على حوادث الطائرات، و نعتقد أنها كانت قابلة للتطبيق في ظل الوقائع والظروف المعروضة في القضية السابق الإشارة إليها.

### المطلب الثاني

#### أساس المسؤولية طبقاً لاتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ المتعلقة بالمسؤولية

#### عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض

عند التعامل مع حالات الطوارئ الناجمة عن الحوادث الجوية، لا ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار الطائرات والركاب فحسب، بل يجب أيضاً أن تؤخذ في الاعتبار المخاطر المحتملة التي قد تتعرض لها أطراف ثالثة. إن إهمال حقوق الأطراف الثالثة من شأنه أن يؤدي إلى حق رفع دعوى ضد مشغل الطائرة. الطائرات التي تسبب التدخل أو الإضرار بحياتهم أو ممتلكاتهم. المشاكل التي تنطوي عليها حالات الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة على السطح تختلف عن نوعها الأضرار التي تغطيها اتفاقيات وارسو ومونتريال. تم إجراء العديد من الدراسات حول هذا الموضوع، وبلغت ذروتها في نهاية المطاف في اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ و بروتوكول بروكسل للتأمين لعام ١٩٣٨. ولا يمكن اعتبار أي من الجهود ناجحة بشكل خاص؛ وسرعان ما تبين أن قواعد اتفاقية روما متخلفة عن التطورات السريعة في مجال الطيران. كما حصلت الاتفاقية أيضاً على عدد محدود جداً من التصديقات.

تحكم اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ الضرر الحادث على سطح الأرض الذي تحدثه الطائرة أثناء الطيران في أي حالة "سواء كان الضرر ناتجاً عن طائرة أثناء الطيران أو عن أي شخص أو شيء يسقط منها". وتفرض المسؤولية على المشغل (يفترض أن يكون المالك المسجل هو المشغل) للطائرة ولا تستند المسؤولية إلى خطأ، ولكنها محدودة، بناءً على وزن الطائرة. يبلغ الحد الأقصى لكل شخص قتل أو أصيب على الأرض حوالي ٣٣٠٠٠ دولار، ويبلغ الحد

الأقصى الإجمالي لكل حادث حوالي ٧٠٠٠٠٠٠ دولار، اعتماداً على وزن الطائرة<sup>(١)</sup>.

تبنّت المادة ٢ من اتفاقية روما لعام ١٩٣٣، قاعدة المسؤولية المطلقة. لمنظم وقائد الطائرة. في السنوات الفاصلة، صدقت خمس دول، بلجيكا والبرازيل وجواتيمالا ورومانيا وإسبانيا، على الاتفاقية. وقد أدى هذا إلى وضع الاتفاقية حيز التنفيذ من الناحية الفنية، ولكن لا فائدة منها من الناحية العملية، لأن معظم الدول الرئيسية لم تشارك " . خلال السنوات العديدة الماضية، عقدت منظمة الطيران المدني الدولي ١ ٧ مؤتمراً نظرت في مشاكل مراجعة اتفاقية روما لعام 1933 هذه التي لا تعمل تقريباً . في مؤتمر لشبونة، الذي عقد في 1949، طرحت أسئلة مصاغة لاكتشاف الاعتراضات التي كانت لدى الحكومات المختلفة على

(1)see, Paul Stephen Dempsey, Aircraft Operp.or: Liability for Surface Damage, Institute of Air & Space Law McGill University, 2015,p.14

جدير بالذكر أن هذه الاتفاقية قد خضعت للتعديل من خلال اتفاقية مونتريال المنعقدة في ٢٠٠٩/٥/٢م، بمدينة مونتريال بكندا تحت اسم اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة ولقد جاء في ديباجة هذه الاتفاقية ما يلي " إن الدول الأطراف في هذه الاتفاقية إذ تسلم بالحاجة إلى ضمان تعويضات ملائمة للأطراف الثالثة التي تلحق بها أضرار نتيجة أحداث تشمل طائرة أثناء الطيران .وإذ تسلم بالحاجة إلى تحديث الاتفاقية المتطرفة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على الأرض الموقع عليها في روما بتاريخ ١٠/٧/١٩٥٢، والبروتوكول المعدل للاتفاقية المتعلقة بالأضرار التي تحدثها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على الأرض الموقع عليه في ١٩٧٨/٩/٢٣م، بمونتريال .وإذ تسلم بأهمية ضمان حماية مصالح الضحايا من الأطراف الثالثة والحاجة إلى تقديم تعويض عادل، وكذلك الحاجة إلى إتاحة استمرار استقرار صناعة الطيران .وإذ تؤكد من جديد استصواب التطوير المنتظم لعمليات النقل الجوي الدولي وسلاسة انسياب الركاب والأمتعة والبضائع وفقاً لمبادئ وأهداف اتفاقية الطيران المدني الدولي، الموقع عليها في شيكاغو بتاريخ ١٢/٧/١٩٤٤ . واقتناعاً منها بأن الإجراءات الجماعية التي تتخذها الدول للمزيد من مواءمة وتدوين بعض القواعد التي تنظم تعويض الأطراف الثالثة التي تلحق بها أضرار ناتجة عن أحداث تشمل طائرات أثناء الطيران من خلال وضع اتفاقية جديدة هي أنسب وأنجع وسيلة لتحقيق توازن عادل للمصالح .اتفقت على ما يلي:.....":



اتفاقية عام ١٩٣٣. وفي مؤتمر مونتريال، الذي عقد في يونيو ١٩٤٩، أجازت الولايات المتحدة بالطريقة التالية، على مسألة المسؤولية المطلقة<sup>(١)</sup>.

يجب أن تكون صناعة الطيران مسؤولة عن الأضرار التي تلحق بشخص ثالث بريء أو ممتلكات على الأرض فقط لأنه غير قادر على إثبات أنه اتخذ جميع التدابير لتجنب الضرر وجميع الظروف التي أدت إليه والتي كان من الممكن أن يتخذها المشغل الذي يمارس أقصى درجات العناية في ظل الظروف ... . تتطلب القوانين في الولايات المتحدة فيما يتعلق بالنقل البري عموماً أن يتحمل الطرف المتضرر عبء إثبات الإهمال من جانب المشغل. إن نقل عبء الإثبات إلى مشغل الطائرة هو بقدر ما تشعر حكومة الولايات المتحدة بأنه من العدل أن نضع عبئاً خاصاً على صناعة الطيران.<sup>(٢)</sup>

في المناقشات التي حدثت في هذا المؤتمر، قال مندوبون من الولايات المتحدة أن استخدام مبدأ *res ipsa loquitur* من شأنه أن يضع مسؤولية إظهار عدم وجود خطأ على مشغل أو مالك الطائرة التي تسببت في الضرر. وقال السيد جون كوبر، من الاتحاد الدولي للنقل الجوي، في مواصلة النقاش حول هذا الموضوع: لم يكن هناك نظام قانوني قابل للتطبيق على أداة متحركة يضع على مالك الوسيلة المسؤولية المطلقة في حالة فرار الأداة أو الهروب من سيطرة المالك، باستثناء حالة الحيوانات البرية<sup>(٣)</sup>.

لقد أقر الرئيس خلال المؤتمر بأن معظم الدول لا تزال ملتزمة بقاعدة المسؤولية المطلقة باستثناء عدد قليل من الدول، الذين لديهم قدر كبير من النشاط الجوي، ونتيجة لذلك، هم على دراية بمشاكل الطيران، دافعوا عن تحديد المسؤولية على أساس الإهمال أو الخطأ. تلك الدول لا تزال في مهدها بالنسبة للصناعة يدافعون عن نفس قاعدة المسؤولية كما تم الإعلان عنها في قانون الطيران الموحد لعام ١٩٢٢.

(1) see, *The Airport And Its Neighbors, The Report of The President's Airport Commission (1952)*.

(2) see, 18 Doc. 6027, LC 124, Annex §1, App. A, p. 224

(3) *ibid*

بعد الكثير من المناقشات في هذا المؤتمر وغيره من المؤتمرات التي عقدت في روما، ١٩٥٠، ومكسيكو سيتي، ١٩٥١، قام أولئك الملتمزمون بالعلاج الشامل لقاعدة المسؤولية المطلقة، بإدراج هذا الحكم في المشروع: يجب على أي شخص أصيب بضرر على السطح أن يثبت فقط أن الضرر سببه طائرة أثناء الطيران أو نتج عن أي شخص أو شيء يسقط منها، حتى يحق له الحصول على تعويض<sup>(١)</sup>.

كان إدراج هذا الحكم، كما في المادة (١) من الفصل الأول في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، بمثابة انتصار واضح للدفاعيين عن قاعدة المسؤولية المطلقة. أخيراً لقد شهد القرن الواحد والعشرون تطوراً كبيراً على جميع المستويات لاسيما على المستوى التكنولوجي والاستخدام الواسع للذكاء الإصطناعي في مجال الطيران فبالرغم من ظهور الطائرات بدون طيار في منتصف القرن الماضي إلا أنها كانت قاصرة على الاستخدامات العسكرية لكن في الألفية الثالثة تم استخدام تكنولوجيا الذكاء الإصطناعي لإنتاج مستوى متقدم جداً من الطائرات بدون طيار والتي لم يقتصر استخدامها على المجال العسكري ولكن تستخدم بذات استخدامات الطائرات المأهولة التقليدية حيث تستخدم كوسيلة للنقل ولكن نظراً للطبيعة الخاصة للطائرات بدون طيار ومحدودية نطاق استخدامها بالمقارنة باستخدامات الطائرات المأهولة يثير مدى خضوع تلك الطائرات بدون طيار لمعاهدة روما لسنة ١٩٥٢ والمتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات على سطح الأرض هذا بالإضافة إلى ما جا بدباجة هذه الاتفاقية من قصر نطاق تطبيقها على الطائرات الأجنبية تثير تلك الجزئية تساؤلاً حول مدى خضوع تلك الطائرة لاتفاقية روما وذلك نظراً لأن جل الطائرات بدون طيار يقتصر استخدامها في الفضاء الداخلي للدول ومن ثم رأينا أن نعرض للمسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات على سطح الأرض من خلال معالجة الطائرات المأهولة التقليدية وإفراد معالجة مستقلة للطائرات بدون طيار تماشياً مع طبيعتها وحجم ونطاق استخدامها فضلاً عن الاختلاف النوعي في الاستخدام بالمقارنة بالطائرات المأهولة.

(١) المادة الأولى من الفصل الأول من اتفاقية روما لسنة 1952.

## المبحث الأول

### أسس وأنظمة المسؤولية التي قيلت في تقرير مسؤولية مشغلي ومالكي الطائرات المأهولة عن الأضرار التي تحدث على السطح

إنه من المنطقي و الطبيعي أن نرى طائرات لشركات الملاحة الجوية الكبيرة تحلق كل يوم فوق العديد من الدول التي ينظم كل منها قانون مختلف. إن نفس الحادث، نفس الضرر الذي حدث على السطح سيكون له نتائج متفاوتة وفقاً للدولة الذي وقع فيه. قد تجبر إحدى الدول مشغل الطائرة على دفع مبلغ هائل من التعويضات بينما قد تفرض دولة أخرى مبلغاً متواضعاً فقط، وقد تسمح دولة ثالثة بإعفائه تماماً من المسؤولية. علاوة على ذلك، قد يكون الدفاع ضد أي دعوى مختلفاً تماماً بين الدول، و لإمكانية السطرة على المخاطر و إمكانية تغطيتها، سيحتاج مشغل الطائرة إلى العديد من المستشارين القانونيين الذين يدرسون باستمرار القوانين والقرارات والمراسيم الخاصة بجميع البلدان التي سيتم فيها النقل الجوي. هذه الحقيقة وحدها تجعل مثل هذا الطيران غير عملي للرياضيين والسائحين الذين لا يستطيعون الحصول على مساعدة قانونية كافية. و يتم التعامل مع كل هذه الصعوبات في قوانين الطيران، ولكن مجال المسؤولية تجاه الغير هو أكثر ما يعاني منه المنظمون و الطيارون. لهذا السبب، فإن توحيد القوانين المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار التي تحدث على السطح أمر حتمي.

لقد واجه الفقهاء في هذا الصدد أمراً صعباً للغاية . حيث كان عليهم في المقام الأول، تحديد المبدأ الذي ستبنى عليه المسؤولية. فعلى الرغم من أن الغالبية العظمى من قوانين الطيران قد تبنت المسؤولية المطلقة، إلا أن عدداً معيناً فضل تبنى المسؤولية المفترضة. علاوة على ذلك، من الضروري الأخذ في الاعتبار تلك الدول التي ، لم تضع أي أنظمة بخصوص هذه المشكلة، حيث طبقت القانون المشترك لحلها، علي سبيل المثال، مبدأ الخطأ، ومع ذلك، هناك حقيقتان لا ريب فيهما: (١) يجب منح الأطراف المتضررة وسائل معينة للحصول على تعويض، لأنهم إذا اضطروا، كما هو واضح بشكل عام في مبدأ القانون المشترك لمعظم الدول، لتقديم دليل على وجود خطأ من جانب الطيار، وهذا من شأنه

حرماتهم من جميع التعويضات، (١) سيكون من غير المقبول تحميل الطيار مسؤولية مطلقة وغير محدودة فيما يتعلق بمبلغ التعويض عن الأضرار (١).

(٢) مما تقدم يتبين أن الفقه قدم لنا حلين لتحديد أساس المسؤولية عن الأضرار التي تحدث بسبب الطائرات على السطح أولاً: إما أن يتبنى افتراض المسؤولية تجاه الطيار، من خلال منحه الحق في استخدام وسيلة أو أخرى للإفلات من المسؤولية مثل القوة القاهرة،

**ثانياً: اعتماد مبدأ المسؤولية المطلقة مع الحد من التعويض..**

**الحل الأول:** الذي يقترب من القانون العام لجميع البلدان تقريباً والذي يبدو الأكثر منطقية، له عيب كبير يتمثل في تحميل الشخص المتضرر عبء الضرر الناجم عن القوة القاهرة. علاوة على ذلك، علاوة على ذلك، نظراً لأنه لا يمكن تحديد حد التعويض منطقياً في هذا النظام، فإن ضمان دفع التعويض، بموجب مثل هذا الشكل، لا يمكن أن يكون ممكناً عملياً.

**الحل الثاني:** ليس له هذه العيوب. حيث يمكن من خلاله الجمع بين المسؤولية المطلقة المحددة بمبلغ ثابت مع ضمان، خاصة مع التأمين الإجباري ضد المخاطر، لأن إنشاء مبلغ مؤمن عليه لن يمثل أي صعوبة. وستكون النتيجة بعد ذلك أن الطرف المتضرر سيحصل دائماً على تعويض، مهما كان سبب الحادث. لن يكون لدى الطيار ما يدفعه لأن شركة التأمين ستتحمل مسؤولية دفع التعويض.

ومع ذلك، لا يكفي اعتماد مبدأ موحد للمسؤولية؛ من الضروري أيضاً الاتفاق على التفاصيل، والتي بدونها لا يمكن تحقيق التوحيد، فمن الضروري ليس فقط أن يكون هناك توحيد بين القوانين المختلفة للعديد من الدول، ولكن أيضاً إزالة تلك التي تعارض، نظرياً وعملياً التوحيد. سنرى في المبحث الثاني من هذه الدراسة الهدف الذي تم التوصل إليه في تنفيذ اتفاقية مقبولة لجميع الدول، في التوحيد الناجح لجميع قوانين الطيران.

لقد كانت الأضرار التي تحدثها الطائرة على سطح الأرض مصدر للكثير من الدعاوى القضائية المتنوعة داخل الدول المختلفة. وما إذا كان على مالك الطائرة

(1) Andre Kaftal, The Problem of Liability for Damages Caused by Aircraft on the Surface, 5 J. Air L. & Com. 179 (1934) p.1

أي واجب تجاه السكان على الأرض عن الأضرار التي تلحقها بهم الطائرة التي يمتلكها، فهذا يتوقف على نظرية المسؤولية التي يتم تبنيها في حالة معينة حيث الطائرة تسبب الضرر هناك فنتان رئيسيتان في المسؤولية عن السطح بالنسبة للضرر الذي تسببه الطائرات هما قواعد المسؤولية القائمة على الخطأ أو الإهمال. أوضحت السيناريوهات السابق ذكرها كيف يمكن للطائرات أن تلحق أضراراً بأطراف ثالثة على السطح. السؤال المطروح الآن كيف يمكن للمشرع التعامل مع المشكلة؟ .

يكن خيار المشرع الأول ببساطة في ترك المشكلة للقواعد العامة المطبقة للمسؤولية عن الخطأ بموجب أنظمة القانون اللاتيني أو الإهمال بموجب أنظمة القانون الأنجلو أمريكي في هذا المبحث، ستم مناقشة الأركان الرئيسية للمسؤولية القائمة على الخطأ من خلال التعرض لعدد من الدول ذات النظام اللاتيني. من المسلم به أن أنظمة هذه الدول المختارة لا تغطي النطاق الكامل للدول ذات النظام اللاتيني. و الهدف من هذا الاختيار هو إظهار الخصائص العامة التي تشترك فيها العناوين الرئيسية للمسؤولية عن الخطأ مع بعضها البعض مقارنة بالخصائص العامة لأشكال المسؤولية الصارمة أو المشددة. لهذا الغرض، يعتبر اختيار عدد قليل من الدول و التعرض لأنظمة المسؤولية فيها عن الخطأ كافياً.

في الجزء الثاني من هذا المبحث، سيتم التعامل مع الأركان الرئيسية للإهمال بموجب أنظمة القانون الأنجلو أمريكي على الرغم من أن نهج نظامي القانون اللاتيني والقانون الأنجلو أمريكي للخطأ والإهمال قد يختلف، إلا أن الأركان الرئيسية للمسؤولية عن الخطأ والإهمال تعتبر مناسبة تماماً للمقارنة لأن خصائصها الأساسية تشبه بعضها البعض. تهدف الأوصاف العامة للمسؤولية عن الخطأ والإهمال إلى أن تكون بمثابة مقدمة للتطبيق المحدد لعناوين المسؤولية لمشكلة الأضرار التي تحدث على السطح. (1)

(1). W, ` FRIEDMANN, Legal Theory ,London :, Stevens& -Son ,1944. Pp.527-531;.

يشير فريدمان إلى أنه عند الفحص الدقيق ، تكشف كل من أنظمة القانون اللاتيني والقانون الأنجلو أمريكي عن اختلاف جوهري أكبر بكثير في الشكل أكثر من الجوهر..

تنشأ المسؤولية القائمة على الخطأ طبقاً للدول ذات النظام اللاتيني، عند استيفاء عدد من الأركان العامة. على الرغم من أن المصالح القانونية التي تحميها هذه الأركان الرئيسية للمسؤولية عن الخطأ قد تختلف، فإن هذه الأركان قابلة للمقارنة على الأقل تتكون من فعل غير قانوني أو خطأ وضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر من أجل قيام المسؤولية. علاوة على ذلك، يجب أن يندرج الضحايا وأنواع الأضرار التي لحقت بهم بشكل عام ضمن نطاق الحماية لنظام المسؤولية عن الخطأ. ويمكن للمسؤول عن الخطأ التقصيرى المزعوم أن يفلت من المسؤولية لاحقاً إذا كان قادراً على الاحتجاج بواحد أو أكثر من الدفوع العامة المتاحة له تحت العنوان العام للمسؤولية عن الخطأ. يستتم مناقشة المعايير العامة للفعل غير القانوني أو الخطأ والسببية والنطاق الوقائي للمسؤولية عن الخطأ والدفوع الرئيسية التي يمكن الاحتجاج بها للتهرب كلياً أو جزئياً من المسؤولية بمزيد من التفصيل من خلال هذا المبحث.

#### تقسيم:

في ضوء ما تقدم نقسم الدراسة في هذا المبحث إلى المطالبين التاليين:-  
المطلب الأول: أسس مسؤولية مالكي و مجهزة الطائرات المأهولة عن الأضرار التي تحدث على السطح طبقاً للنظام القانوني اللاتيني.  
المطلب الثاني: أسس مسؤولية مالكي و مجهزة الطائرات المأهولة عن الأضرار التي تحدث على السطح طبقاً للنظام القانوني الأنجلو أمريكي.

## المطلب الأول

### اسس مسؤولية مالكي ومجهزي الطائرات المأهولة عن الأضرار التي تحدث على السطح طبقاً للنظام القانوني اللاتيني

لقد أوضحت سيناريوهات الفقرة السابقة كيف يمكن للطائرات أن تلحق أضراراً بأطراف ثالثة على السطح. والسؤال الذي يمكن طرحه الآن كيف يمكن للمشرع التعامل مع هذه المشكلة

يكن خياره الأول ببساطة في ترك المشكلة للقواعد العامة المطبقة للمسؤولية عن الخطأ بموجب أنظمة القانون اللاتيني أو الإهمال بموجب أنظمة القانون الانجلو أمريكي. في هذا المطلب، ستتم مناقشة الأركان الرئيسية للمسؤولية عن الخطأ بموجب عدد من أنظمة القانون اللاتيني.

بموجب أنظمة القانون اللاتيني، تنشأ المسؤولية القائمة على الخطأ عند استيفاء عدد من الأركان العامة. على الرغم من أن المصالح القانونية التي تحميها الأركان الرئيسية للمسؤولية عن الخطأ قد تختلف، إلا أن أركانها الرئيسية قابلة للمقارنة بين أكثر من نظام قانوني في دول القانون اللاتيني. تتكون هذه الأركان الرئيسية من فعل غير قانوني أو خطأ وضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر من أجل نشوء المسؤولية. علاوة على ذلك، يجب أن يندرج الضحايا وأنواع الأضرار المتكبدة بشكل عام ضمن النطاق الوقائي لنظام المسؤولية عن الخطأ. يمكن للمدعي عليه تقصيرياً أن يتخلص من المسؤولية إذا كان قادراً على التذرع بواحد أو أكثر من الدفوع العامة المتاحة له تحت العنوان العام للمسؤولية عن الخطأ. ستتم مناقشة المعايير العامة للفعل غير المشروع والخطأ والسببية والنطاق الوقائي للمسؤولية عن الخطأ بمزيد من التفصيل. ثم نناقش الدفوع الرئيسية التي يمكن الاحتجاج بها للتهرب كلياً أو جزئياً من المسؤولية.

### العمل غير المشروع :

من أجل معالجة مسألة ما إذا كان يمكن تصنيف فعل ما على أنه غير قانوني، من الضروري إجراء دراسة دقيقة للأركان العامة للمسؤولية عن الخطأ قيد المناقشة.

تمت صياغة المبادئ العامة للمادتين ١٣٨٢ و ١٣٨٣ من القانون المدني الفرنسي بطريقة أكثر انفتاحاً من القانون المدني المصري ( المادة ١٦٣ ) للمسؤولية عن الخطأ من خلال مجرد الإشارة إلى الضرر دون الشرط المحدد للفعل غير المشروع، مقابل لتصنيف المصالح المحمية على وجه التحديد. المادة (١٣٨٢) من القانون المدني الفرنسي ببساطة تتطلب أن "كل فعل من أفعال الإنسان يتسبب في ضرر لشخص آخر يلزمه بسبب خطأه الذي أحدث الضرر لإصلاحه". تنص المادة (١٣٨٣) من القانون المدني الفرنسي على أن "كل شخص مسؤول ليس فقط عن الضرر الذي تسبب فيه بفعله ولكن أيضاً عن الضرر الذي يسببه بسبب إهماله أو حماقته". باختصار باختصار، فإن شرط "كل فعل مهما كان" مرتبط بشرط "الخطأ"، إضافة إلى لفعل المعيب " ( "le fait fautif" ) على الرغم من عدم وجود تمييز واضح بين عناصر عدم المشروعية أو الخطأ بموجب القانون الفرنسي، فإن اشتراط أن يكون الفعل خاطئاً أو غير مشروع يوضح على الأقل أن الفعل يجب أن يكون بطريقة ما مخالفاً للقانون بالمعنى الواسع للكلمة الشفوية المقبولة والمشروعة، أو قواعد السلوك العرفية التي تحكم العلاقات الشخصية<sup>(١)</sup>.

يكون ركن الخطأ أكثر منطقية عند ربطه بالشخص الذي يرتكب الفعل وليس الفعل نفسه. إذا قرأنا على هذا النحو، فإن ركن الخطأ يشير إلى ذنب مرتكب الضرر، والذي يتم قياسه بشكل عام من حيث عدم وجود درجة من الرعاية كما يطلبها المجتمع. يمكن أن يتراوح هذا النقص في الرعاية من السلوك المتعمد إلى السلوك المهمل. بعبارة أخرى، إلى أي مدى يمكن أن يُلام مرتكب التعذيب المزعوم على الفعل؟ .

يتطابق مفهوم الخطأ كركن بعيداً عن عنصر عدم مشروعية الفعل مع نهج القانون المدني الألماني والهولندي، ويؤدي إلى تمييز أكثر وضوحاً بين الركنين مما هو منصوص عليه في القانون المدني الفرنسي و المصري. كما توضح أن مسؤولية مرتكب التقصير المزعوم لن تنشأ ما لم يثبت أنه كان مخطئاً، حتى لو ارتكب فعلاً غير قانوني. يجب تفسير الخطأ في هذا المعنى بشكل شخصي.

(1) See A. Sériaux, Droit des Obligions 325 (1992)



وبالتالي، فإن اختبار تحديد ما إذا كان شخص ما مخطئاً يجب أن يقارن بطريقة أو بأخرى بالسلوك المفترض لشخص "عادي" في وضع مماثل بسلوك مرتكب الخطأ المزعوم. بالنسبة للأنشطة المحددة التي تتطلب مهارات متخصصة، مثل قيادة طائرة، فإن مثل هذا الاختبار سيجري مقارنة بين سلوك الطيار المعني والسلوك المفترض للطيار العادي في نفس الظروف من أجل المساعدة في تحديد ما إذا كان كان الطيار المعني مخطئاً، ولكن في النهاية، يبقى السؤال عما إذا كان يمكن إلقاء اللوم على الفاعل المزعوم بسبب الخطأ، مع مراعاة صفاته الخاصة.<sup>(1)</sup>

يخضع مرسوم الطيران الفرنسي لعام ١٩٦٧ المشغل ("المستغل") لنظام المسؤولية المطلقة عن الأضرار السطحية التي تسببها تحركات الطائرة أو الأشياء المنفصلة عن الطائرة. نظام المرسوم هو أكثر صرامة من نظام المسؤولية عن الأشياء المنصوص عليه في المادة ١٣٨٤ من القانون المدني الفرنسي، حيث تم إلغاء دفاع القوة القاهرة بموجب المرسوم. يمكن للمشغل أن يحتج فقط بالدفاع عن الإهمال الجزئي للمضروب.<sup>(2)</sup>

يوجد اختلاف فقهي حول المعنى الدقيق لمصطلح المشغل. يرى بعض الفقهاء أن المشغل هو الشخص الذي يستفيد من استغلال الطائرة اقتصادياً، بينما يعرفه آخرون بأنه الشخص الذي يتحكم فعلياً في الطائرة.

في حالات اتفاقيات الاستئجار غير المسجلة، يكون كل من مشغل ومالك الطائرة مسؤولين بالتضامن عن الأضرار السطحية. من خلال تضمين المالك كطرف يحتمل أن يكون مسؤولاً بموجب اتفاقيات استئجار غير مسجلة، يهدف التشريع الفرنسي إلى إنشاء ضمان إضافي للتعويض في حالات شركات تأجير الطائرات المعسرة. إذا أثبت المدعي أنه كان على خطأ<sup>(3)</sup>.

يسري المرسوم على الطائرات المدنية والعسكرية والدولة. تم تعريف الطائرات بأنها جميع الآلات القادرة على الصعود أو الدوران في الهواء.

(1) See A.S. Hartkamp p. 134.

(2) see, Mazeaud-Tunc, 461

(3) Article L.141-4 of the Decree.

نطاق المسؤولية المطلقة للمادة L.141-2 من مرسوم الطيران الفرنسي واسع ويشمل الأضرار السطحية التي تسببها تحركات الطائرة أو الأشياء المنفصلة عن الطائرة. تشمل الحركات تلك التي لا علاقة لها بإجراءات الهبوط أو الإقلاع.<sup>(1)</sup>

أولاً، صورة الضرر الناجم عن تأثير الطائرة أو أجزاء منها ويقع ضمن نطاق النظام. المسؤولية، ثانياً، يشمل النظام الضرر الناجم عن رمي الأشياء من على متن الطائرة، حتى لو كان ذلك ضرورياً لسلامة الرحلة، على سبيل المثال. من أجل فقدان الصواب في ظل هذه الصور، يمكن بسهولة تحديد الصلة بين التأثير والإصابات الشخصية اللاحقة أو تلف الممتلكات. وبالتالي، فإن الأساس المنطقي للمسؤولية المطلقة يستند بوضوح إلى الأخطار المحتملة التي يشكلها الطيران للغير على السطح. ومن هذا المنطلق، من الجدير بالملاحظة أن المرسوم لا يغطي حالات الاصطدام بين الطائرات التي تسبب أضراراً لأطراف ثالثة على الأرض من خلال تأثير الطائرة أو أجزاء منها. لأنه في مثل هذه الحالات، يتعين على المطالبين الرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية عن الخطأ الواردة في المادة CC1382. كان من الممكن أن تبدو قاعدة المسؤولية المشتركة والمتعددة المطلقة أكثر ملاءمة في هذا السياق.<sup>(2)</sup>

يتم الكشف عن النطاق المفتوح إلى حد ما لنظام المسؤولية المطلقة في حالات الإزعاج أو الضجيج الناجم عن تحليق الطائرات. كقاعدة عامة، يحق للطائرات التحليق فوق الأرض طالما أنها لا تتعارض مع حقوق مالكي العقارات ومع ذلك، يمكن لمالكي العقارات المطالبة بالتعويض عن الأضرار على أساس نظام المسؤولية المطلقة، إذا كان بإمكانهم إثبات سبب كاف. وقد اعتُبر شرط وجود مثل هذا الارتباط من الصعوبة بمكان للسماح بالمطالبات القائمة على الضوضاء العامة أو الإزعاج الملازم للتحليق العادي. وهكذا تم تضيق نطاق

(1) See Mazeaud-Tunc p. 466-467, citing Cour de Cassation Civ. 2, 6 janv.1955, D. 1955.593, J.C.P. 1955.II.8587 (1er arrêt); the case involved a driving aircraft hitting a spy aircraft.

(2) See Article L.131-1 and 2 of the Decree as cited by Mazeaud-Tunc p. 469-470.

المسؤولية المطلقة ليشمل الحالات الخطيرة للغاية من الضرر الناجم عن الضوضاء، مثل دوي حاجز الصوت كما ساعدت المذاهب القانونية الفرنسية المتمثلة في "عدم التنازل عن العمل في تضيق نطاق المسؤولية المطلقة في الحالات القصوى. تم استخدام عوامل مثل الموقع "غير المشروع" للضحايا (على سبيل المثال بالقرب من المطارات) كمعيار لرفض تعويض المطالبات على أساس الإزعاج العادي<sup>(١)</sup>.

يقرر المرسوم بقانون السالف الإشارة إليه، المتعلق بالملاحة الجوية، بالمسؤولية المطلقة عن الأضرار الناجمة عن تحليق الطائرة أو الأشياء التي تسقط منها على الأشخاص أو الممتلكات على السطح.<sup>(٢)</sup>

وتستند هذه المسؤولية، كما أشار البروفيسور ريبير في تقريره المقدم إلى لجنة جمعية الدراسة التشريعية، إلى أن "... كل من يضع موضع التنفيذ أداة طيران للطيران يخلق خطراً جديداً على البشرية.... أكثر من أي وقت مضى وهو يسبب خطر استثنائي للبشرية يجب أن يتحمل عواقب ذلك. " وبالتالي سيتم تكبد المسؤولية سواء كانت الإصابة ناتجة عن خطأ من جانب الشخص المسؤول، أو حدث غير متوقع، أو حتى عن قوة قاهرة. فقط الخطأ من جانب الشخص المصاب الذي يمكن أن يعفى أو يقلل من مسؤولية الشخص الذي تسبب في الإصابة. وبعبارة أخرى، تنص المادة ٥٣ من المرسوم بقانون الصادر عام ١٩٦٧، على افتراض رسمي للمسؤولية تجاه مشغل الطائرة. والذي سيكون قادراً على إعفاء نفسه من أو تقليل المسؤولية فقط في حالة خطأ الشخص المصاب.<sup>(٣)</sup>

(1) Le Tourneau & Cadiet, p. No. 3937

(٢) تسري لوائح قانون ٣١ مايو ١٩٢٤ على الجزائر (مرسوم رئيس الجمهورية ، ١٩ يناير كانون الثاني ١٩٢٦) ، إلى أوكسيدنتال الفرنسية بإفريقيا (مرسوم رئيس الجمهورية ، ٢٣ فبراير / شباط ١٩٢٦. المعدل بمرسوم ١٤ فبراير / شباط ١٩٣٠) ، وإلى الآخر المستعمرات الفرنسية (مرسوم رئيس الجمهورية ، ١١ مايو ١٩٢٨

(3) Civ. C. Seine (1st Ch.), Feb. 17, 1930, reported in 14 Rev. de Drot A6rlen 674.see also, Trait6 Thdorique et Prp.ique de la Responsabilit6 Civile, Dellctuelle et Contractuelle (Paris, 1931), Vol. I, No. 1374.

**من هم الأشخاص الذين تقع عليهم هذه المسؤولية الإضافية؟**

ينص القانون في المادة ٥٣ على أنه المشغل LUon Mazeau و Henri ويؤكد الفقيهان على أنه يمكن تطبيق معنيين على مصطلح المشغل. من ناحية، هناك معنى الحراسة، الذي أقره كود نابليون في المادة ١٣٨٤، الفقرة ١، ولكن من ناحية أخرى، يشمل التعريف أيضاً ما يلي الفرد الذي يربح مادياً أو غير ذلك من تشغيل الطائرة. يفضل الفقه المعنى الثاني وهكذا، في إحدى القضايا، شاركت طائرة عسكرية، بناءً على طلب مجموعة من الطيارين، في مهرجان وأصابت أحد المتفرجين. وأكدت محكمة السين، عند تحديدها المسؤول عن الضرر، أن المجموعة كانت هي المشغل للطائرة، باستثناء الدولة، لأن هذه المجموعة هي الوحيدة التي تستفيد من ذلك. تم التوصل إلى هذا الاستنتاج، على الرغم من أن الدولة كان لا بد من اعتبارها حارسة للطائرة لأنها تتمتع بسلطة القيادة والتوجيه (١).

ومع ذلك، تؤكد المادة (٥٥) أنه في حالة الطائرة المؤجرة، يكون المالك والمشغل مسؤولين بالتضامن ويترتب على ذلك أنه، في هذه الحالة، لن يتم اعتبار المالك كمشغل لكن لا شك في أنه في حالة تأجير الطائرة فإن المالك سيربح مادياً. فإذا كان القانون يقصد "بالمشغل" (المستغل) هو الذي يحصل على ربح من الطائرة، فإن هذا التحديد يجب أن ينطبق أيضاً على المالك وكذلك على الشخص الذي استأجر الطائرة. وعندئذ تصبح المادة (٥٥) معطلة. من الضروري فقط تكرار ما ورد في المادة (٥٣) من أنه، في جعل المشغل مسؤولاً، من المؤكد أنه يوجد ضمن هذا المعنى، ليس شخصاً واحداً فقط، ولكن العديد من الأشخاص، في حالة وجود الكثير من الأرباح من نفس الطائرة.

من ناحية أخرى، إذا تم اعتماد تعريف مشغل الطائرة كما قدمه الفقيهان هنري ولون مازود، فمن سيكون مسؤولاً في حالة أخذ الطائرة بشكل غير قانوني من مالكة وتسببها في ضرر أثناء وجودها في يد السارق؟ والخلاصة أن المالك لم يعد حارساً (مالكاً أو مالكاً شرعياً)، فيكون السارق مسؤولاً، لأنه يربح منها،

(1) Civ. Trib. Seine, Feb. 17, 1930, cited above. In the same meaning: Civ. Trib. Seine, Dec. 2, 1930, reported in 15 Rev. de Droit A(rien 297.

على الرغم من أنه لا يعنيه في شيء أن تأتي هذه الأرباح بشكل قانوني أو غير قانوني. وبالتالي لن يكون مالك الطائرة مسؤولاً إذا سُرقت الطائرة، أو إذا كان قد استأجرها وأدخل عقد الإيجار في سجلات التسجيل. إذا وجد المشرع، في هذه الحالة الثانية، أنه من الممكن إعفاء المالك من المسؤولية، فذلك لأن هناك شخصاً آخر مسؤولاً بدلاً منه، يمكن للشخص المصاب العثور على اسمه وعنوانه بسهولة، والذي لديه تم تسجيله في سجلات التسجيل، يقدم نفس ضمانات المسؤولية، بشكل عام، مثل المالك - والتي من الواضح تماماً أنها لن تكون هي نفسها بالنسبة للسارق. نظراً لأن المواد ٥٣ وما يليها قد صيغت بالكامل لصالح الشخص المصاب بسبب الطائرة، سيكون ضد رغبة المشرع إعفاء مالك الطائرة المسروقة من المسؤولية. لذلك نتحدث هنا عن تعريف "المشغل" (المستغل) بالصيغة المعتمدة في الفقه. (١)

وفقاً للمادة ٥٣، لكي يتحمل المشغل المسؤولية المطلقة، يجب أن تكون الإصابة ناجمة عن تحليق طائرة أو عن أشياء تسقط منها .

#### ما هو المقصود بكلمة "الطائرة"؟

قانون ٣١ مايو ١٩٢٤، في نص مادته الأولى على أم أنها أي جهاز قادر على الخروج من الأرض والدوران في الهواء. سيضم ذلك أي جهاز يمكن أن يرتفع في الهواء دون أي مساعدة أخرى غير قوته الخاصة: (١) جميع المناطيد والأسيرة والمناطيد، و(٢) جميع الطائرات الأرضية، والطائرات المائية، والبرمائيات، والطائرات العمودية، والمروحيات، وهكذا .

تثير الطائرات الورقية سؤالاً لأنها تستطيع، بمساعدة الريح، أن ترتفع في الهواء، رغم أنها تحتاج أيضاً إلى مساعدة من الأرض ؛ على وجه الخصوص، يجب تثبيت الكبل أو الحبل الذي تم توصيله بها على الأرض والسماح لها بالصعود. وبالتالي فهي غير قادرة على الصعود في الهواء كلياً من خلال قوتها الخاصة. ومع ذلك، يجب تسوية هذه القضية المشكوك فيها بالإيجاب، ويجب أن

(1) Civ. Trib. Seine, Feb. 17, 1930, cited above. In the same meaning: Civ. Trib. Seine, Dec. 2, 1930, reported in 15 Rev. de Droit A(rien 297. . Article 55, line 2, of the law of May 31, 1924

تقع الطائرات الورقية ضمن اختصاص المرسوم بقانون الصادر عام ١٩٦٧، لأنها مذكورة صراحةً كطائرات في الملحق د من اتفاقية ١٣ أكتوبر ١٩١٩. (١)

ثمة تساؤل يثور حول مدى اعتبار الطائرات الشراعية والمظلات في حكم الطائرة ومن ثم خضوعهما للقوانين الوطنية والمعاهدات الدولية التي تقرر التعويض عن الإصابات الشخصية و الخسائر في الممتلكات على السطح بسببهما الأولى، لا تستطيع أن ترتفع في الهواء بقوته الخاصة، لأنه يجب أن يتم ضربه أو جره بواسطة طائرة ؛ ولكن بمجرد وصولهم إلى الجو، لا يمكنهم البقاء هناك لساعات فحسب، بل يمكنهم أيضاً تحفيز الطيران والسفر لمسافات طويلة. من الواضح أنها بعيدة كل البعد عن كونها قابلة للإدارة مثل الطائرات: فهي لا تمتلك قوتها الخاصة، ولا يتم تشغيلها إلا من خلال قذفها في الهواء. ومع ذلك، يمكن للطيارين القادرين، في حالة السماح لهم باختيار الأطوال المناسبة لهم و الوقت، الطيران في الاتجاه المطلوب .

### هل يمكن اعتبار أن الطائرات الشراعية قادرة على الدوران في الهواء يعني التحرك بشكل مستمر والعودة إلى نقطة الانطلاق؟

بشكل عام، يفضل الطيارون قيادة طائرة شراعية في خط مستقيم وليس في دائرة ؛ من الواضح أن الأحوال الجوية، في كثير من الأحيان، تمنع الطائرة الشراعية من اتباع توجيهات طيارها بالضبط. ومع ذلك، ليس هناك شك في الوقت الحالي في أن طائرة شراعية يمكنها السفر في الهواء والعودة إلى نقطة المغادرة ومن المنطقي إذن أن محكمة فيتري لو فرانسوا، في قرارها الصادر في ١٤ يوليو ١٩٣٢، رأت أن الطائرات الشراعية تدخل في اختصاص المرسوم بقانون الصادر عام ١٩٦٧. (٢)

أخيراً، يجب أن نناقش المظلات. من الواضح أنها غير قادرة على الصعود أو الطيران في الهواء ؛ إنها تعمل فقط على تقليل سرعة سقوط الأشياء أو الأشخاص وبالتالي فإن المظلات ليست مدرجة في قانون الملاحة الجوية. وفي حالة تسبب الشخص الذي يقوم بالقفز بالمظلة في حدوث ضرر على السطح، فلن

(1) see Andre Kaftal, The Problem of Liability for Damages Caused by Aircraft on the Surface, 5 J. AIR L. & COM. 179 (1934)p 192

(2) The Journal, Les Allies, 1933, No, 624, p. 12.

يكون مسؤولاً إلا وفقاً للقواعد العامة . لا يمكن أن يدخل مشغل الطائرة، التي تم الففز منها بالمظلة، في نطاق اختصاص المادة ٥٣ ولن يتحمل المسؤولية إلا في حالة الخطأ الشخصي. سيكون الأمر مختلفاً إذا تم إلقاء الأشياء - الصحف، على سبيل المثال - من طائرة وتم ربطها بمظلة. سيكون مشغل الطائرة الجوية في هذه الحالة مسؤولاً بما يتوافق مع المادتين (٥٣) و(٥٤) ، لأن هذه اللوائح، على الرغم من جعله مسؤولاً عن سقوط أو رمي أي شيء - حتى من الصابورة العادية - لا يميز ما إذا كان هذا الجسم مرتبطاً بمظلة أم لا. من الغريب أن قانون الملاحة الجوية يتعامل فقط مع الأجسام المتساقطة وليس الأشخاص الساقطين.<sup>(١)</sup> لقد أوضحنا ما يقصد بمصطلح "الطائرة وعبارة" الأشياء التي تسقط منها "لكن ما المقصود " بتحركات الطائرة " ؟

من الواضح أن الطائرة تكون قد تحركت بمجرد أن تحلق في الجو . ولكن هل يمكن أن يقال أنها تنطلق عندما تتدحرج على الأرض أو تتحرك على سطح الماء؟ بالتأكيد، من أي لحظة يمكن اعتبار الحركة على اليابسة أو الماء حركة تذبذبية بالمعنى المقصود في المادة ٥٣؟ تنص إحدى النظريات على أنه: "عندما تكون حركة الجهاز على الأرض هي بداية الرحلة أو اكتمالها (إقلاع الطائرة أو هبوطها)، يجب تطبيق المرسوم بقانون عام ١٩٦٧، لأن هذه الحركة مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالرحلة نفسها ولأن الأخطار كبيرة بشكل خاص عند الهبوط والإقلاع ... ولكن إذا غير الجهاز موقعه على الأرض لسبب آخر (على سبيل المثال، الجهاز الذي يترك مكانه ويتجه نحو النقطة التي سيقع فيها)، هذا الجهاز يشبه السيارة من جميع النواحي ؛ المادة (١٣٨٤)، الفقرة (١) ستطبق فقط . ومع ذلك، فإن الفقه يفسر كلمة دوران على نطاق أوسع. وهي تنص على أن الدوران لا يبدأ في اللحظة التي تتدحرج فيها الطائرة على الأرض من أجل الإقلاع في حالة طيران، ولكن عندما تدور مراوحها، فإنها تبدأ بقوتها الخاصة في الحركة على الأرض. وكذلك الحال أيضاً عندما تتدحرج الطائرة على الأرض لتعود

(1) see, Andre Kaftal, op cit, p193

ببساطة إلى مكان الطائرات الخاصة بها في المطار. الأرض أو الماء، فهي في حالة سريعة بالمعنى المقصود في المادة (٥٣).<sup>(١)</sup>

لتجنب المسؤولية المطلقة أو حتى التخفيف منها، يجب على مشغل الطائرة إظهار دليل على خطأ الشخص المصاب. أي سبب آخر، على الرغم من أنه خطأ شخص ثالث، أو خطر الهواء، أو حتى قوة القاهرة، لا يمكن أن يؤخذ في الاعتبار ولا تزال مسؤولية المشغل مطلقة. تشير قواعد القانون إلى أن خطأ الشخص المصاب لن يعفي المشغل تماماً من المسؤولية، فلا يمكن أن يؤدي خطأ الشخص المصاب إلى أي شيء سوى مسؤولية جزئية (تقليل المسؤولية) لأن الحادث لم يكن ليحدث إذا لم يكن الطيران موجوداً.<sup>(٢)</sup>

بالتالي، في حالة حدوث ضرر على السطح بسبب طائرة في ظل الظروف المذكورة أعلاه، سيتم مطالبة المشغل بالتعويض الكامل عن الضرر، مهما كان: الموت أو الإصابة للأشخاص، أو التدمير أو الإضرار بالمتعلقات .

السؤال الذي يطرح نفسه دائماً ما إذا كان الضرر يجب أن يكون قابلاً للتعويض وفقاً للمادة (٥٣)، يجب بالضرورة أن يكون ناتجاً عن طريق حادث أو، على قدم المساواة، من خلال التشغيل العادي للطائرة نصت المادة (١٩) من المرسوم بقانون لسنة ١٩٦٧ على أن للطائرات حق المرور البريء فوق الأراضي الفرنسية. أليست هذه الحرية تضعف إذا كان مشغلو الطائرات مسؤولين عن الضرر الذي قد تسببه رحلة عادية على السطح؟ قد يبدو الأمر كذلك للوهلة الأولى، لكن هذا سيكون تفكيراً سيئاً. بجعل المادة (٥٣) مشغل الطائرة مسؤولاً عن جميع الأضرار التي تسببها طائرته، دون أي تمييز فيما إذا كانت ناجمة عن حادث أو عن التشغيل العادي للطائرة. من ناحية أخرى، تحد الفقرة (٢) من المادة ١٩ من حرية المرور من خلال النص على أنه لا يمكن القيام برحلة إذا كانت تتداخل مع ممارسة حقوق مالك الأرض. والنتيجة هي أن المشغل مسؤول عن الضرر الناجم عن رحلة واحدة لطائرته كما هو مسؤول عن الضرر الناجم، على سبيل المثال، من خلال تحطم سفينته أو سقوط الأشياء منها.

(1) See, Mazeaud, H. & L., op. cit., Vol. I, NO. 1381.

(2) Crim. Cass., Mar. 6, 1931, and report of Counsellor Bourgeon in 15 Rev. de Droit Adrien 562, et seq



وبالتالي سيكون مسؤولاً عن انخفاض قيمة الممتلكات، وكذلك عن الإزعاج الناجم عن الرحلات الجوية المتكررة والمتواصلة للطائرات، عن الاضطرابات الناجمة عن ضوضاء المحركات، وما إلى ذلك. "وقد تبنت المحاكم وجهة النظر هذه. حتى قبل تطبيق قانون الملاحة الجوية. (1)

باختصار، يطبق القانون الفرنسي المسؤولية المطلقة على مشغل الطائرة، ويسمح له فقط بتجنبها بإثبات خطأ الشخص المصاب. والتعويض مقيد فقط بحدوث الضرر. من ناحية أخرى، فإن الضحية ليست مضمونة ضد إفلاس الطرف المسؤول. الاستنتاج هو أن العلاج الذي قدمه قانون ٣١ مايو ١٩٢٤، غير مواتٍ جداً للطيارين، ومع ذلك لا يعطي أي ميزة فعلية للأشخاص على الأرض.

وبالنسبة للقانون الألماني يتم تنظيم المسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالغير على السطح بسبب الطائرة من خلال نفس القواعد وبنفس الطريقة التي يتم تنظيمها تجاه مسافرين آخرين. ولكن، في الواقع، يختلف تطبيق هذه الأنظمة اختلافاً كبيراً، لأنه من الواضح أنه لا يمكن تطبيق شرط عدم المسؤولية عندما يجب أن تتعامل مع الإصابات التي تلحق بأشخاص آخرين. غير المسافرين على الطائرة.

نص قانون الملاحة الجوية الألماني الصادر في ١ أغسطس ١٩٢٢م على نظامين للمسؤولية:، المادة (١٩) وما يليها يُدخل المسؤولية الموضوعية (Responsabiliti target)؛ من ناحية أخرى، تحافظ المادة (٢٨) على المسؤولية المجتمعية droit كما يعبر عنها القانون المدني الألماني. (2)

(1) See Tissot. Jean, De la Responsabilit6 en Mp.ire de Navigp.ion Afrienne (Paris, 1925), pp. 187 et seq. 35. Bertrand, Briquant, Mange v. Soci&t6 Farman, Civ. Trib. Seine, July 6, 1912, Gaz. Pal., 1912.2.41; Heurtebise v. Farman Esnault-Pelterie et Socidtd Bore7, Civ. Trib. Seine, June 10, 1914, D. 1914.2.193.

(2 ) See Kaftal. Andre, Reparp.ion des Dommages Causes aux Voyageurs dans les Transports P.iens (Paris, 1999), pp. 12 et seq

تنطلق المادة (١٩) من المبدأ القائل بأن أي شخص يستخدم أداة خطيرة، لمصلحته الخاصة، يجب أن يتحمل دائماً عبء الضرر الذي يسببه لشخص ثالث (خطر نشأ). إنه غير مبال تماماً بما إذا كان سيتم ارتكاب أي خطأ أم لا. إن القوة القاهرة، وبصورة أكبر، فعل أو خطأ شخص ثالث لن يكونا بمثابة دفاع، ومن الواضح أن القانون، في إقامة مثل هذه المسؤولية الجسيمة، كان يحد بشكل دقيق للغاية من مجال تطبيقه. في المقام الأول، سيتم تطبيق المسؤولية وفقاً للمادة ١٩ فقط على الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة.

وفقاً للمادة الأولى يقصد "بالطائرات": الطائرات، والبالونات، والطائرات الورقية، وأي جهاز ميكانيكي آخر يصنع لغرض التحرك في الجو. تشرح المادة الأولى من الفصل أ من المرسوم الصادر في ١٩ يوليو ١٩٣٠، ما يمكن اعتباره طائرات بالإضافة إلى الطائرات الشراعية والمظلات.

#### ما المقصود بلفظ "عملية"؟

من الواضح أنها ليست متطابقة مع لفظ "رحلة" هذه الأخيرة ذات نطاق ضيق. وتعتبر الطائرة قيد التشغيل اعتباراً من الوقت الذي تكون فيه تحت سيطرة القوة المحركة الكافية لإدامتها ودفعها عبر الهواء. بالنسبة للطائرات، ستكون هذه القوة هي الرياح والمحرك؛ للمنطاد، يجب إضافة الغاز؛ للبالونات والرياح والغاز. للطائرات الشراعية، الريح. وبالتالي، ستكون الطائرة قيد التشغيل بمجرد بدء تشغيل محركها على الرغم من أن الغرض من ذلك هو اختبار المحرك فقط؛ أو عندما تتسبب الرياح في تحريكه - حتى لو كان المحرك لا يعمل. يمكن اعتبار العملية منتهية فقط عندما تكون الطائرة في مثل هذا الوضع بحيث لا يمكن للرياح ولا لمحركها أن يتسببوا في تحريكها. سيتم تشغيل طائرة شراعية بمجرد أن تمسك الرياح سطحها؛ والمنطاد بمجرد ملئها بكمية كافية من الغاز لرفعها في الهواء. نرى بعد ذلك أنه سيتم تطبيق لوائح المادة ١٩ في تأمين التعويض عن الأضرار التي تحدث ليس فقط أثناء الرحلة، ولكن أيضاً أثناء بعض المناورات التحضيرية لإقلاع الطائرة.<sup>(١)</sup>

(1) see, Schleicher, Dr. Rilttdger, Luftverkehrsgesetz (Berlin. 1983), pp. 98-99. Contra: Wmmer. Haftpflichtschidien nach s19 des Luftverkehrsgesetzes in der Praxis. 3 Archly fUr Luftrecht 76. 77

يجب أن يكون تشغيل الطائرة سبباً مباشراً للضرر. لتقرير ما إذا كانت هذه العلاقة السببية موجودة أم لا، فإن العقيدة الألمانية تستند إلى نظرية السبب المناسب. "هذه النظرية، التي غالباً ما تُطبق في ألمانيا، كما أوضح البروفيسور ديموج أن" الشرط، يجب أن يكون مؤهلاً باعتباره " يجب أن يجعل السبب النتيجة نفسها ممكنة من الناحية الموضوعية. وكلما زاد السبب الذي يجعل النتيجة محتملة، كان يجب اعتبارها أكثر ملاءمة. "وبالتالي، يجب أن تكون عملية الطائرة، بشكل عام، قادرة على التسبب في الإصابة المعنية. إذا كان من الممكن أن تتسبب عملية الطائرة هذه في الإصابة فقط في ظل ظروف غير عادية تختلف الظروف الخارجية عن التشغيل العادي للطائرة. ومن الضروري أن يكون الضرر نتيجة وسيطة ومباشرة لتشغيل الطائرة. وبالتالي، لا يمكن تطبيق المادة ١٩، على سبيل المثال، في تأمين التعويض عن إصابة شخص أصيب بنوبة قلبية أثناء رؤية الحادث، أو عند معرفة أن أحد ركاب بجوارة قد قتل.

يجب أن يكون الضرر ناتجاً عن حادث. يقصد بكلمة "حادث" حدثاً غير متوقع يتسبب فجأة في وفاة أو إصابة إنسان أو إلحاق ضرر بالملكات. ويترتب على ذلك أنه لا يمكن تطبيق الأحكام الواردة في المادة ١٩ في حالة حدوث ضرر لمالكي ممتلكات ريفية تم تحديد قيمتها من خلال استمرار رحلة طيران.

يمكن تطبيق المسؤولية الموضوعية المنصوص عليها في المادة ١٩ فقط: (أ) في حالة وجود خطر على حياة أو سلامة الأشخاص. وبالتالي، لا يمكن النظر في هيئة المحلفين بسبب التأخير، حتى لو كان التأخير ناتجاً عن حادث جوي. من ناحية أخرى، تحد المادتان ٢١ و ٢٢ من مدى الضرر الخاضع للتعويض ؛ (ب) في حالة إصابة الممتلكات وتدميرها.<sup>(١)</sup>

بشكل عام، المسؤولية الموضوعية - يتحملها فقط. مالك الطائرة ، الشخص الذي يمتلك الطائرات ويستخدمها لأغراضه الخاصة، ويحصل على الأرباح ويتحمل تكاليف مشروعه. ليس من الضروري أن يكون المالك هو أيضاً مستخدم الطائرة، على الرغم من أن هذا هو الحال عموماً. إذا تم استخدام الطائرة دون إذن ومعرفة مالكيها، فسيتم إعفاء الأخير من مسؤوليته، والتي بدورها تقع

(1) Especially §254 of the Civil Code (B. 0. B.).

بالكامل على عاتق الشخص الذي يستخدم الطائرة بشكل غير قانوني. ومع ذلك، فإن الحائز الشرعي (dMtenteur legitime) سيكون مسؤولاً بشكل مشترك مع الأخير في حالة جعل الاستخدام غير القانوني للطائرة ممكناً بسبب خطأه. يكمن الدفاع الوحيد المتاح لمالك الطائرة في إثبات خطأ الشخص المصاب، وهو الدفاع المذكور بالتحديد في المادة (٢٠). لتقدير نسبة التعويضات التي يجب أن يدفعها مالك الطائرة، وفقاً لمدى خطأ الشخص المصاب، يجب اتباع القواعد العامة في القانون المدني يجب أن يتزامن خطأ الشخص المصاب مع استمرار الإصابة، والذي قد يحدث ليس فقط عندما يكون الحادث ولكن الإصابة نفسها هي النتيجة الطبيعية لخطأ (nW Gligence) للشخص المصاب. ومن ثم فإن خطأ الشخص المصاب، على الرغم من أنه يتزامن مع التعرض للإصابة، يمكن أن يحدث قبل الحادث أو إذا تضررت الممتلكات. ومع ذلك، بما أن القانون يعترف جيداً بحق الأشخاص المصابين بشكل غير مباشر في التعويض، يجب الاعتراف بأن خطأهم يمكن أن يعفي مالك الطائرة، على الأقل إلى حد ما. وبشكل عام، لا يمكن أن يحدث الخطأ في هذه الفئة من الأشخاص إلا بعد وقوع الحادث. ومن ناحية أخرى، يجب النظر بوضوح إلى خطأ الحراس أو مالكي الأشياء التالفة<sup>(١)</sup>. إلى جانب المسؤولية الموضوعية، المنصوص عليها في المادة (١٩) وما يليها من قانون الملاحة الجوية، يحافظ هذا القانون على المسؤولية المجتمعية، على النحو المنصوص عليه في القانون المدني، والمنصوص عليه صراحة في المادة ٢٨ من القانون المذكور. وبالتالي، يمكن للشخص المصاب أن يختار بين رفع دعوى بناءً على لوائح قانون الملاحة الجوية المحددة أو تلك القائمة على قواعد القانون المدني.

يتم اللجوء إلى القانون المدني عندما يفشل المضرور في إثبات الشروط العديدة والتي تعتبر ضرورية لتطبيق اللوائح الصارمة لقانون الملاحة الجوية. سيكون هذا هو الحال عندما لا يكون الضرر الذي تسببه الطائرة نتيجة لحادث؛ على سبيل المثال، الأضرار التي لحقت بالممتلكات بسبب استمرار تحليق الطائرات

(1) For example, the victim, slightly injured, goes to a quack doctor who makes his injury much more serious

عندما كانت الطائرة، في الوقت الذي تسببت فيه ضرراً، لا تعمل ؛ عندما يتعلق الأمر بتوجيه اتهام ضد الطيار أو أي شخص آخر، باستثناء حامل الطائرة ؛ عندما يرغب الشخص المصاب في الحصول على تعويض عن إصابة ناجمة عن التأخير وما إلى ذلك ؛ أخيراً عندما يتجاوز الضرر المبلغ كما هو مبين في المادة (٢٣) من قانون الملاحة الجوية.

وقد أراد المشرع الألماني، في تعامله مع ضحايا الحوادث الجوية كمجموعة، حمايتهم من خطر الإفلاس من جانب مالك الطائرة. لهذا الغرض، أعطت المادة (٢٩) من قانون الملاحة الجوية الصادر في ١ أغسطس ١٩٢٢، وكذلك الفصل K من المرسوم الصادر في ١٩ يوليو ١٩٣٠، ضماناً خاصاً لضحايا حوادث الطيران. على وجه الخصوص، قبل الحصول على إذن لتشغيل طائرة، يجب على مالك الطائرة إظهار دليل على أنه تعاقّد مع التأمين إلى الحد الأقصى للمبلغ المشار إليه في المادة ٢٣ من قانون ١ أغسطس ١٩٢٢، أو على الأقل أنه قد قدم ضماناً عن طريق إيداع أموال أو أوراق مالية كافية لضمان استخدام صندوق استئماني. يجب أن يتم التعاقد على التأمين مع شركة تأمين مصرح بتشغيلها من قبل الرايخ، ويجب أن تصاغ الوثيقة بطريقة تجعلها سارية، في حالة تغيير المالك طوال مدة عقد التأمين. وتجدر الإشارة إلى أن مبلغ التأمين يمكن أن يكون بمثابة دفع تعويضات فقط في حالة: (١) إفلاس مالك الطائرة ؛ (٢) من شأنه تأخير المدفوعات ؛ أو (٣) يوقف عمليات تشغيل طائرته أو عدة طائرات. من ناحية أخرى، لا يمكن لمالك الطائرة استرداد المبلغ أو الأوراق المالية المودعة كضمان إلا في نهاية الشهر الرابع بعد الانتهاء من العمليات التجارية.

من الواضح أن الضمان في شكل وديعة تأمين يثبت أنه غير عملي للغاية، سواء بالنسبة للشخص المصاب أو لمالك الطائرة، في حين أنه يقدم العديد من المزايا والفوائد لكلا الطرفين. لسوء الحظ، فإن الشكل الذي تم اعتماده به في ألمانيا يعرض بعض العيوب التي سيكون من المستحيل القضاء عليها. على وجه التحديد، لا يمكن للشخص المصاب اتخاذ إجراء مباشر ضد المؤمن ؛ يمكنه فقط رفع دعوى ضد مالك الطائرة ؛ لا تغطي بوليصة التأمين الضرر الناجم عن خطأ من جانب المؤمن له ؛ سيكون ساري المفعول فقط في حالة صحة الأوراق الموجودة على متن الطائرة وإذا كانت الطائرة تحمل شهادات التنظيم والتراخيص

أخيراً، لا تغطي الوثيقة الأضرار التي تسببها الطائرة، إذا تم تشغيلها من قبل مالك غير قانوني. وبالتالي، فإن المصاب ليس له أي ضمان في الحالات التي يكون فيها في أمس الحاجة إليه<sup>(١)</sup>.

باختصار، فإن القانون الألماني، مع اعتماده لمبدأ المسؤولية المطلقة، يحد من التعويض إلى مبلغ متواضع نسبياً. يكتمل هذا النظام بضمان يمنح للمتضرر ضماناً ضد إفلاس الطرف المسئول. الحل الذي قدمه المشرع الألماني يبدو عملياً تماماً، وإذا تم إجراء تغييرات معينة، فسيتم تعديل مصالح الطيران ومصالح الأشخاص الموجودين على السطح.

### العلاقة بين ملكية الأرض والتحليق بموجب القانون اللاتيني

أقرت أنظمة القانون اللاتيني بالعلاقة بين ملكية الأرض والتحليق في أحكام محددة لقانون الملكية في قوانينها المدنية. على سبيل المثال، قام القانون المدني الألماني بتدوين حكم محدد في المادة (٩٠٥)، والذي ينص على أن حق مالك الأرض يصل إلى المساحة الموجودة أعلى وأسفل ممتلكاته. ومع ذلك، لا يمكنه أن يمنع آثار غزو ذلك الفضاء على ارتفاعات أو أعماق تتجاوز مصالحه في التملك. كما نص المشرع المصري على ذات الحكم من خلال المادة (٨٥٩) من القانون المدني المصري.

كما تم تحديد العلاقة بين حقوق ملك الأراضي وحقوق تحليق الطائرات بالطريقة التالية في المادة (٥: ٢١) من القانون المدني الهولندي: المادة (٥: ٢١):<sup>(٢)</sup>

(١) يشمل حق مالك الأرض في استخدامها الحق في استخدام ما هو فوق وتحت السطح.

(٢) يجوز لأشخاص آخرين استخدام ما هو فوق وتحت السطح إذا حدث ذلك على ارتفاع عال أو عميق جداً فوق السطح بحيث لا يكون للمالك مصلحة في الاعتراض عليه.

(٣) لا تنطبق الفقرات السابقة على حق التحليق.

(1) see, Andre Kaftal,,op cit p.200

(2) The English transp.ion is derived from Haanappel and Mackaay p. 163

كما يشير الفقيه الهولندي (بلويجر)، فإن كلا من الحكم الألماني والهولندي مستوحى من القواعد العامة . فيما يتعلق بالتحليق فوق الأرض، سيظهر السؤال عندما يشكل التحليق فوق الأرض انتهاكاً لحقوق مالك الأرض. بموجب القانون المدني الألماني، فإن المعيار الأساسي الذي يجب الوفاء به ينص على أن مالك الأرض يجب أن تكون له مصلحة "في المطالبة بمنع الآثار من أجل تبرير المطالبة. فإذا لم تكن هناك مصلحة من هذا القبيل، فإن ما يسمى بالحق في منع الغير من الوصول إلى عمود الهواء فوقه، يُحظر عليه. تجدر الإشارة إلى أن النظام الهولندي يستثني على وجه التحديد حق التحليق من حقوق مالك الأرض. يبقى السؤال عندئذٍ عندما يصبح حق التحليق غير قانوني بمعنى انتهاك حقوق الاستخدام الممنوحة لمالك الأرض.

في أنظمة القانون اللاتيني، يشير نهج مشكلة الأضرار السطحية التي يسببها الطيران من منظور قانون الملكية إلى اضطراب ملاك الأراضي إلى إثبات انتهاك بعض حقوقهم، الأمر الذي يجب أن يكون غير قانوني. يعود عنصر عدم المشروعية بشكل ملائم إلى مجال الأحكام العامة للمسؤولية عن الخطأ، بمعنى أن الخرق يجب أن يشكل فعلاً غير قانوني. سيتعين على المدعين بعد ذلك تحديد المعايير المنطبقة للخطأ والضرر والعلاقة السببية الكافية بين الضرر والفعل. بالمقارنة مع حالة تحطم الطائرة بالفعل، فإن الميزة الواضحة لمثل هذه الحالات هي أن الطائرة ستكون سليمة تماماً بشكل عام، مما يجعل العثور على أدلة حول أسباب التحليق المنخفض (جداً) أكثر سهولة حيث يمكن استجواب الطيار (الطيارين) بشأن سلوكهم وبيانات الرحلة محفوظة. من المرجح أن يتم الوفاء بعنصر عدم المشروعية تلقائياً إذا طارت الطائرة على ارتفاع منخفض للغاية، أي في حالة عدم الامتثال لأنظمة الحركة الجوية. قد تكمن المزيد من الصعوبات في إثبات خطأ المشغل وفي الدفاعات المحتملة التي يمكن للمشغل الاحتجاج بها. في هذا السياق، يمكن للدفاع عن القوة القاهرة أو القضاء أن يكون عائقاً مهماً أمام التعويض، على سبيل المثال إذا كانت الطائرة طارت بارتفاع منخفض جداً لتجنب بعض ظروف الأرصاد الجوية. قد يثير السبب أيضاً صعوبات، نظراً لأن العلاقة السببية بين الضرر وفعل التحليق على مستوى منخفض تكون أقل وضوحاً مما

كانت عليه في الحالات التي تحطمت فيها الطائرة بالفعل ما لم يكن هناك اتصال أثناء التحليق بين الطائرة والأشياء أو الأشخاص على السطح.

الموضوع الرئيسي الذي يجب أن يعالج من قبل المشرع هو ما إذا كان ينبغي تغطية العلاقة بين مالكي الأرض والطائرات المحلقة من خلال نظام مسؤولية أكثر صرامة مما يمكن أن توفره الأنظمة الحالية للقانون الانجلو أمريكي والقانون اللاتيني. بعبارة أخرى، إلى أي مدى - إن وجد - يجب أن تدرج المطالبات القائمة على الإزعاج والضوضاء والوهج والخوف المفاجئ تحت أنظمة منفصلة من المسؤولية الصارمة أو المطلقة المقننة؟ من أجل الإجابة على هذا السؤال، من المفيد وضع تعريف عام لمفاهيم المسؤولية المطلقة والمحددة. وسيتعين لاحقاً أن تؤخذ في الاعتبار مبررات الأنظمة القائمة على المسؤولية المطلقة أو الصارمة بالإضافة إلى نطاقها المحتمل في مطلب مستقل<sup>(1)</sup>.

### المطلب الثاني

**أسس مسؤولية مالكي ومجهزي الطائرات المأهولة عن الأضرار التي تحدث على السطح**

#### طبقاً للنظام القانوني الأنجلو أمريكي

لقد كانت المسؤولية عن الأضرار التي لحقت بالمتكاثات والإصابات الناجمة عن ملامسة الطائرات لسطح الأرض مصدر الكثير من الدعاوى القضائية المتنوعة داخل الولايات المتحدة الأمريكية. سواء كان على مالك الطائرة أي واجب تجاه السكان على الأرض عن الأضرار التي تحدثها الطائرة التي يمتلكها أم لا .

ويعتمد على نظرية المسؤولية المعتمدة في الحالة المعينة التي تسبب فيها الطائرة الضرر .

ويمكن نسبة المسؤولية عن الأضرار السطحية التي تسببها الطائرات؛ إلى المسؤولية المطلقة وإلى القواعد العامة المطبقة على الأرض من المسؤولية القائمة على الضرر والإهمال.

(1) See paragraphs 2.6-2.8 of this study.



## أ. المسؤولية المطلقة

### ١- المسؤولية غير القانونية

السلطات القضائية التي تطبق المسؤولية المطلقة بدون قانون تستخدم مفهوميين في تحميل مالك الطائرة المسؤولية المطلقة. المفهوم الأول للمسؤولية المطلقة هو في إطار نظرية التعدي، والآخر تحت افتراض أن الطيران الجوي هو نشاط شديد الخطورة: (١)

#### أ) التعدي :

بموجب نظرية التعدي على ممتلكات الغير، يكون المالك مسؤولاً وفقاً لمبدأ مسؤولية المتبوع عن أعمال تابعه. حيث إن التابع يتصرف في نطاق عمله في وقت حدوث الإصابة، لكن ذلك المبدأ غير قابل للتطبيق حيث تحدث الإصابة أثناء تصرف التابع خارج النطاق الشرعي لسلطته، ويلاحظ أن المسؤولية المطلقة غير القانونية على أساس إجراء في التعدي لن تعفي الطيار، على الرغم من أنها تسمح للمالك بالتهرب من المسؤولية المطلقة بنفسه بسبب دفاعات القانون الانجلو أمريكي.، فالطيار على الرغم من عدم ارتكابه خطأ، يتحمل المسؤولية الصارمة عن الأضرار الناتجة عن تعديه على ممتلكات الغير. وتعد ولاية نيويورك هي الداعية الرئيسي لتطبيق لنظرية المسؤولية المطلقة عن الأضرار الناجمة عن التعدي دون خطأ. في وقت مبكر من عام ١٨٢٢ (أقدم قضايا طائرات في الولايات المتحدة) (٢) طلبت المحكمة أن يقوم قائد المنطاد بتعويض مالك

(1) see, 3 Rochester Gas and Electric Co. v. Dunlop, 148 Misc. 849, 266 N. Y. Supp. 469 (1933); Margosian v. U. S. Airlines, Inc., 12 F. Supp. 464 (S.D. N.Y. 1955); Hahn v. U. S. Airlines, Inc. 127 F. Supp. 950 (S.D. N.Y. 1954)

(2) see, 4 Parcell v. U. S., 104 F. Supp. 110 (S.D. W.Va. 1951).see also, 7 Riveer v. Thornton, 202 Okla. 96, 210 P. 2d 366 (1949) where the court held it was a fact for the jury whether the pilot p. the time of collision with a tractor on a field was a servant of owner of aircraft acting in scope of employment. Also, King v. U. S., 178 F. 2d 320 (5th Cir. 1949) where an intoxicated Air Force Cadet took a plane aloft without permission and crashed it into a house. The court held thp. as the cadet was on a frolic of his own and not acting as a servant, the United States was not liable.

الأرض التي هبط عليها البالون مما تسبب في أضرار بلغت خمسة عشر دولاراً. ومع ذلك، فقد حدثت خمسة وسبعون دولاراً كضرر إضافي عندما وطأ الحشد على الأرض، وكان الطيار مسؤولاً عن جميع الأضرار التي لحقت بمالك الأرض. وعلى الرغم من أن الطيار مسؤول دائماً من حيث المبدأ القانوني، "تسمح ولاية نيويورك للمالك بالتهرب من المسؤولية إذا كان لديه دفاع بموجب القانون الأنجلو أمريكي لا يفرض قانون هذه الولاية أي مسؤولية مطلقة على مالكي الطائرات كما هو الحال بالنسبة لمالكي السيارات بموجب القانون" (١).

وبالتالي، فإن المسؤولية المطلقة غير القانونية بموجب نظرية التعدي على ممتلكات الغير ليست شاملة وقد تمنع المدعي من الوصول إلى الطرف الذي يمكنه تلبية مطالبته مالياً. من المرجح أن يكون المالك في الوضع الطبيعي في وضع يسمح له بدفع حكم ضده أكثر من الطيار غير المالك (٢).

إن مفهوم المسؤولية المطلقة لمالكي ومشغلي الطائرات عن الأضرار التي تلحق بضحايا الأرض نتيجة الرحلة له ثلاثة أسس يطبقها القانون الأنجلو أمريكي على المواقف الجديدة.

أولاً، تفرض المسؤولية المطلقة بسبب الخطر الكبير بطبيعته الذي يتعرض له الأطراف الأبرياء بسبب طبيعة النشاط. سيكون الخطر كبيراً على الرغم من إجراء النشاط التجاري مع كل الاحتياطات الممكنة. السبب هنا هو أن الرحلات الجوية لديها دائماً عنصر معين من الخطر لا يمكن القضاء عليه من خلال اتخاذ كل الاحتياطات (٣).

(1) see, *Margosian v. U. S. Airlines, Inc.* 127 F. Supp. 464 (S.D. N.Y. 1955); *Halin v. U. S. Airlines, Inc.* 127 F. Supp. 950 (S.D. N.Y. 1954); cf. *Van Alstyne v. Rochester Telephone Corp.*, 163 Misc. 258, 296 N. Y. Supp. 726 (1937) which was a non-aviation trespass case. Also, *Rochester Gas and Electric Co. v. Dunlop*, 148 Misc. 849, 266 N. Y. Supp. 469 (1933)

(٢) بالطبع التغطية التأمينية هي الطريقة المعتادة المستخدمة لحماية كل من الطيار والمالك  
*Cyclopedia of Insurance Law* § 5 (1956 Supp.) ، Couch

(٣) أصبحت الطائرات والقوارب الطائرة موضوعاً للتأمين بنفس الطريقة التي يتم بها التأمين على السيارات. على سبيل المثال ، تم كتابة التأمين الذي يوفر تعويضاً عن الضرر الناجم عن "الاصطدام بالأرض لأي جسم متحرك أو ثابت .

**الأساس الثاني:** لاشتراط المسؤولية المطلقة هو التحيز من جانب واحد للاستفادة من النشاط والاحتياز في خلق مخاطر للآخرين. "الطيران نشاط خطير يقوم به مالك الطائرة يستفيد منه أو يدر عليه ربحاً كثيراً، وليس هناك ربح لمالك الأرض الذي تطير الطائرة على أرضه. علاوة على ذلك، فإن الخطر الذي يتعرض له مالك الأرض بسبب التحليق فوق أرضه ناتج تماماً عن الطائرة، حيث لا يوجد دفاع يمكن للشخص على الأرض حماية ممتلكاته به أو نفسه إذا سقطت الطائرة من السماء. إن العجز المطلق للضحية الأرضية في تجنب الحادث هو سبب قوي لتبني المسؤولية المطلقة." (1)

**الأساس الثالث:** لمحاكم القانون الأنجلو أمريكي لفرض المسؤولية المطلقة على مشغل الطائرة هو قدرة نوع المؤسسة التي تسبب الضرر أو الإصابة على توزيع الخسارة كجزء من التكاليف لمن يتلقون مزاياها. يجب أن يؤخذ في الاعتبار احتمال أن تتعدى الطائرات التي يستخدمها شخص ما في العمل على أرض شخص آخر عند تحديد الاموال التي يجب نقاضيتها. لذلك، مالك الطائرة، إما عن طريق إنشاء احتياطي لمثل هذا الاحتمال أو عن طريق تقسيم تكاليف التأمين لحماية الغير، يمكن أن يعد نفسه لمثل هذا الاحتمال. لا يملك مالك الأرض أي وسيلة متاحة لنشر مخاطر أضرار الطائرة لأنه، على عكس مالك الطائرة الذي يجني ربحاً من العملية، لا يوجد لدىه وسيلة أخرى للحصول على تعويض الأضرار التي حدثت لممتلكاته بسبب الطائرة. لذلك، من الناحية الاقتصادية، يكون مالك الطائرة في وضع أفضل لتحمل مخاطر الرحلات الجوية فوق أراضي الآخرين (2).

في تطبيق المسؤولية المطلقة عن تحطم الطائرات والهبوط القسري على الضحايا على الأرض خارج مناطق الهبوط المحددة،، قدم فولد حجة أخرى تعتمد في الأساس على تشبيه القانون الأنجلو أمريكي فيما يتعلق باستخدام ممتلكات شخص آخر لحماية الذات. وبالتالي، عندما تنشأ حالة الطوارئ، يجوز لشخص ما استخدام ممتلكات شخص آخر بحكمة وبشكل معقول لغرض الحفاظ على مصلحته

(1) Prosser, Torts § 56 (1941).

(2) Ibid. 16

الخاصة الأكثر قيمة. ومع ذلك، فإنه بالطبع، بعد أخذ المنفعة، يجب أن يعوض عن الضرر الفعلي الذي لحق بالآخر. تغطي هذه الحجة الحالة التي يوجد فيها هبوط متعمد على ممتلكات شخص آخر، ولكن هناك العديد من المواقف التي لا يوجد فيها وزن للقيم؛ حيث، في الواقع، المشغل ليس لديه سيطرة على الطائرة. لذلك، فإن مفهوم المسؤولية المطلقة المستند إلى طبيعة النشاط أكثر قابلية للتطبيق لأنه يغطي جميع الظروف بدلاً من الحد الضيق للهبوط القسري<sup>(1)</sup>.

#### (ب) المشروع الفائق الخطورة :

إن النظرية القائلة بأن استخدام الطائرة هو إجراء فائق الخطورة هو الموقف الذي اتخذته، Restatement, Torts Sec. 520 (1938) الذي يعرف نشاطاً بأنه شديد الخطورة إذا كان (أ) ينطوي بالضرورة على خطر إحاق ضرر جسيم بشخص أو أرض أو منقولات للآخرين لا يمكن القضاء عليه بممارسة أقصى درجات الحذر، و (ب) ليست مسألة استخدام شائع.

تشمل إعادة الصياغة صراحةً الطيران ضمن نطاق القسم ٥٢٠ لأنه في التعليق على البند (أ) ينص على ما يلي :

يعتبر الطيران في مرحلته الحالية من التطوير شديد الخطورة لأنه حتى أفضل الطائرات التي تم تشييدها وصيانتها غير قادرة على التحكم الكامل، مما يؤدي إلى خلق خطر تحطم الطائرة على الرغم من بنائها وصيانتها وتشغيلها بعناية، مما قد يؤدي إلى إصابة الأشخاص والهيكل والمنقولات على الأرض التي تمت الرحلة فوقها

يوضح التعليق (ز) من القسم (٥٢٠) أنه يجب استيفاء البندين (أ) و(ب) من التعريف. يؤكد التعليق أنه، على عكس السيارات، ففي الطيران بمتطلبات البند (ب)، والاستخدام غير المألوف، وكذلك البند (أ). لم يصبح الطيران، وسيلة نقل شائعة أو أساسية يتم استبعاد السيارات من الأنشطة الشديدة الخطورة لأن استخدام السيارة أصبح أمراً شائعاً والخطر ضئيل بينما لم يحدث ذلك الأمر في

(1) Prentiss v. Np.ional Airlines, 112 F. Supp. 306 (D. N.J. 1953).  
(Subsequently settled, so thp. no appeal was tak

الطيران ولا يمكن القضاء على الخطورة المصاحبة له بالقيادة الدقيقة والصيانة الدورية.

**Restatement, Torts Sec. 519 (1938)** تجعل من يزاول نشاطا بالغ

الخطورة مسؤولاً تجاه شخص آخر يصيب شخصه أو أرضه أو ممتلكاته من خلال أدائه للنشاط شديد الخطورة. على الرغم من أن البند (ب) من القسم ٥٢٠ يتأثر بمرور الوقت، حيث تم إزالة السيارات من نشاط شديد الخطورة، إلا أن السلطات القضائية التي تفرض مسؤولية مطلقة في حالة الطيران تعتبر أن الرحلة الجوية (بعد ما يقرب من عشرين عاماً من **restatement**) لم تتقدم إلى الحد الذي يتم فيه إزالته من المجموعة شديدة الخطورة. تم تأكيد ذلك صراحةً في إحدى القضايا في هذه القضية، رفض قاضي المقاطعة بايرز في عام ١٩٥٥ فكرة انتهاء إدراج الطيران كنشاط أكثر خطورة وأنه لم يعد سارياً لأن تشغيل الطائرات أصبح الآن مسألة شائعة الاستخدام<sup>(١)</sup>.

**صرح القاضي بايرز:-**

" قد يكون من المسلم به تماماً أن عدد الطائرات التي تعمل الآن أكثر بكثير مما كانت عليه عندما تم صياغة النص ؛ إذا كانت الحجة تعني كما أعتقد، أن عنصر الخطر يتضاعف بشكل مباشر مع تكاثر الحركة الجوية، فإنه يحمل إجابته الخاصة، فكلما زاد عدد الطائرات في السماء، زاد عدد مرات الإقلاع والهبوط، وبالتالي زاد التعرض للحوادث التي يتعرض لها الأشخاص والممتلكات في خط الخطر المحتمل"<sup>(٢)</sup>.

يبدو أن المدافعين عن المسؤولية المطلقة على أساس نشاط فائق الخطورة، على الرغم من التشدد بالكلام تجاه متطلبات القسم ٥٢٠ (ب) ٢١ هم في الواقع يتجاهلون شرط أن يكون النشاط غير شائع وجديد. على الرغم من أن إعادة الصياغة تنص صراحةً على أنه يجب استيفاء البندين (أ) و (ب) كليهما، فإن وزن البند (أخطر حدوث ضرر جسيم) يحمل البند (بالاستخدام غير الشائع) جنباً

(1) D'Anna v. U. S., 181 F. 2d 335 (4th Cir. 1950) applying Maryland stp.e law and Parcell v. U. S., 104 F. Supp. 110 (S.D. W.Va. 1951) applying W. Virginia stp.e law cited the Restp.ement, Tort § 519,520.

(2) 127 F. Supp. 464 (S.D. N.Y. 1955).

إلى جنب، على الرغم من أنه لم يعد هناك في الواقع وضع الطيران باعتباره وسيلة نقل غير شائعة أو غير ضرورية اليوم<sup>(١)</sup>.

## ٢- المسؤولية القانونية:

يتجسد الأساس القانوني للمسؤولية المطلقة في قوانين الطيران الموحدة، القسم (٥). (٢٢) تمت صياغة قانون الطيران الموحد لأول مرة في عام ١٩٢٢ ووافق عليه المؤتمر الوطني للمفوضين بشأن قوانين الولايات الموحدة. سنت أربع وعشرون ولاية في وقت واحد قوانين الطيران الموحدة. ينص القسم الخامس، الذي يعلن أن المالك مسؤولاً مسؤولية مطلقة عن الضرر على الأرض، على النحو التالي:-

يتحمل مالك كل طائرة يتم تشغيلها فوق أراضي أو مياه هذه الدولة المسؤولية المطلقة عن الإصابات التي تلحق بالأشخاص أو الممتلكات على الأرض أو المياه تحتها، أو بسبب صعود الطائرة أو هبوطها أو تحليقها، أو سقوط أي شيء منها، سواء كان هذا المالك مهملاً أم لا، ما لم تكن الإصابة ناجمة كلياً أو جزئياً عن إهمال الشخص المصاب، أو من المالك أو وكيله للممتلكات المصابة. إذا كانت الطائرة مستأجرة في ذلك الوقت من إصابة الشخص أو الملكية، يكون كل من المالك والمستأجر مسؤولين، ويمكن مقاضيتهم معاً، أو يمكن مقاضاة أحدهما أو كليهما بشكل منفصل. فقط لعواقب إهمال.

يتعارض قانون الطيران الموحد تماماً مع المسؤولية المطلقة غير القانونية عن طريق التعدي على ممتلكات الغير. في حين أن المالك مسؤول تماماً في القسم (٥) والمشغل مسؤول فقط عن إهماله، على أساس المسؤولية المطلقة عن التعدي على ممتلكات الغير، فإن المشغل يكون دائماً مسؤولاً والمالك غير مسؤول عندما يمكنه الاستفادة من دفوع القانون الانجلو أمريكي<sup>(٢)</sup>.

(1) Restp.ement, Torts (1938).

(2) D'Aquilla v. Pryor, 122 F. Supp. 346 (S.D. N.Y. 1954) where the court held thp. Connecticut common law was the same as New York and the owner is not liable for injuries sustained by third parties when the airplane crashed while under control of bailee

ومع ذلك، فإن المادة ٥ من قانون الطيران الموحد، تجرد مالك الطائرة من جميع دفاعات القانون الأنجلو أمريكي. وهو مسؤول حتى لو كان الحادث بسبب القضاء والقدر، أو فعل غير مصرح به من الطيار، أو إذا تم دفع الطائرة بكفالة إلى شخص آخر. أثر القانون هو جعل إلحاق الأذى أو الأضرار من خلال تشغيل طائرة في حد ذاتها عملاً غير مشروع يؤدي إلى المسؤولية<sup>(١)</sup>.

#### مدى دستورية المسؤولية القانونية المطلقة :

تمت مهاجمة المسؤولية المطلقة لمالك الطائرة بموجب القسم ٥ باعتبارها غير دستورية على أساس أن القانون حرم مالكي الطائرات من ممتلكاتهم دون اتباع الإجراءات القانونية الواجبة بما يتعارض مع التعديل الرابع عشر لدستور الولايات المتحدة، بند التجارة في دستور الولايات المتحدة. كانت مناسبة الهجوم هي قانون ولاية نيو جيرسي التي اعتمدت القسم الخامس من قانون الطيران الموحد . بعد سلسلة من حوادث تحطم الطائرات الكارثية في إيزابيث، نيو جيرسي، حاولت شركات الطيران المشاركة في إقامة سلسلة من الدفاعات تغطي القضاء و القدر، وعدم إهمال شركات الطيران، وإهمال طرف ثالث، أي الهيئة الاتحادية للطيران المدني. نظراً لأن القسم (٥) من قانون الطيران الموحد يحظر هذه الدفاعات، فقد ادعت الخطوط الجوية أن قانون نيو جيرسي الأساسي غير دستوري<sup>(٢)</sup>.

#### الاجراءات القانونية :

تم تأكيد المسؤولية القانونية المطلقة على أنها ليست حرماً من ممتلكات مالك الطائرة دون اتباع الإجراءات القانونية الواجبة. أشارت محكمة نيو جيرسي إلى أن القانون لا يجعل المالك مسؤولاً تماماً عن ركاب الطائرة ولكن فقط

(1)U. S. v. Praylou, 208 F. 2d 291 (4th Cir. 1953) where the court interpreted South Carolina's stp.ute which was identical to 11 U.L.A. § 5

(2) N.J.S.A. 6:2-7 was amended to exclude a chp.tel mortgage, a conditional vendor or trustee under an equipment trust, of any aircraft, not in possession of such aircraft from definition of owner. Except for this definition the stp.utory was identical to the Uniform Aeronautics Act, § 5

"للأشخاص أو الممتلكات الموجودة على الأرض أو المياه تحتها." بالإضافة إلى ذلك، فإن قائد الطائرة أو مشغلها، إن لم يكن المالك أو المستأجر، لن يكون مسؤولاً بشكل مطلق. استخدمت المحكمة تشبيه قوانين تعويض العمال في وضع تكلفة مخاطر المشروع على الصناعة نفسها، بدلاً من الطرف الثالث البريء تماماً، والذي، على عكس المالك أو الركاب، ليس له مصلحة في المشروع.<sup>(1)</sup>

يتم الاعتراف بالمسؤولية المطلقة اليوم على أنها إجراءات واجبة. المسؤولية بدون خطأ ليست جديدة في القانون والقوانين التي تفرض المسؤولية دون خطأ تم الحفاظ عليها كإجراءات قانونية من قبل المحكمة العليا للولايات المتحدة .

فيما يتعلق بما إذا كانت المسؤولية المطلقة، على الرغم من صلاحيتها بشكل عام، قد تنطبق على مجال الطيران، فقد رأت المحكمة في قضية ما أن تشغيل الطائرة هو نشاط شديد الخطورة. لإثبات ذلك، اقتبست المحكمة من التعليقات (ب) و (د) من إعادة بيان الأضرار القسم (٥٢٠). من قبل المحكمة. لإثبات ذلك، اقتبست المحكمة من التعليقات (ب) و (د) من قانون الطيران القسم ٥٢٠. كما تم التأكيد، فإن إحصائيات وبيانات محرر مجلة قانون الهواء والتجارة، أستاذ القانون، جامعة نورث وسترن، تم تقديمها من قبل المحكمة<sup>(2)</sup>.

"يجب تعويض الأشخاص الموجودين على الأرض (وليس في منطقة هبوط في مطار محدد) عن الإصابات التي تعزى مباشرة إلى تشغيل الطائرة، بغض النظر عن إهمال مشغلي الطائرات ..... وفرض المسؤولية المطلقة بموجب التشريع بموجب هذا القانون لا تنطوي الظروف على خروج عن القانون حيث إنه يتطور الآن ..... ومن المهم كما يُعتقد أن التطوير المستمر للطيران المدني، لم يتم إرسال سبب مقنع لماذا يجب دعمه على حساب الضحية غير المحظوظة على

(1) Prentiss v. National Airlines, Inc., Gizzo v. American Airlines, Inc. 112 F. Supp. 306 (D. N.J. 1953). 29 Prentiss v. National

(2) Prentiss v. National Airlines, supra, p. 312.



الأرض التي، دون المشاركة في الطيران بأي شكل من الأشكال، أصيب بحادث طائرة على الرغم من أنه لا يُعزى إلى خطأ المشغل<sup>(1)</sup>.

وخلصت المحكمة إلى أنه نظراً لأن المسؤولية القانونية المطلقة لا تنتهك الإجراءات القانونية وأن الطيران ضمن فئة شديدة الخطورة، فإن للهيئة التشريعية بالتالي الحق في فرض المسؤولية التقصيرية المطلقة ولا ينتهك القانون شرط "الإجراءات القانونية الواجبة".

#### المسؤولية عن الخطأ والإهمال الصورة الأولى للضرر السطحي :

ينشأ الشكل الأول والأكثر أهمية للضرر السطحي عندما تتعرض طائرة واحدة أو أكثر لحادث حقيقي، أي تحطمها بالفعل. بغض النظر عن أسباب القضية المطروحة، فإن القاسم المشترك لهذا الشكل هو أن الضرر الذي يلحق بالأشخاص و / أو الممتلكات على الأرض سينجم بشكل مباشر أو غير مباشر عن تأثير الطائرة أو أجزاء من الطائرة على السطح. التأكيد هو أن الضحايا قد لا يكونوا قادرين على إثبات خطأ أو إهمال المشغل، حتى بمساعدة أدوات مثل ثل الانعكاس الإجرائي لعبء الإثبات بموجب أنظمة القانون اللاتيني أو مبدأ الشيء يتكلم لذاته بموجب أنظمة القانون الانجلوأمريكي . يمكن توضيح أن هذا ليس مجرد سيناريو خيالي، من خلال قضية كروسبي ضد شركة كوكس للطائرات الأمريكية، حيث كان معيار الإهمال قابلاً للتطبيق<sup>(2)</sup>.

في قضية كروسبي، تضرر مرآب المدعي من جراء تحطم طائرة. ورُفضت المسؤولية الصارمة لصالح معيار الإهمال على أساس الاستخدام الشائع للطائرات وفائدتها الاجتماعية وكذلك ملاءمة الملاحة الجوية فوق ممتلكات المدعي. ومن اللافت للنظر أن المحكمة اتبعت خطأً من المنطق دفاعاً عن معيار الإهمال، والذي يبدو أنه يثبت العكس تماماً. بالنسبة للمحكمة رأت أن :-

"أسباب حوادث الطائرات كثيرة ويمكن أن تأتي من عدد لا يحصى من المصادر. كل طائرة تطير في خطر من كل الطيور والمقذوفات والطائرات الأخرى.

(1)William C. Wolff, Liability of Aircraft Owners and Operp.ors for Ground Injury, 24 J. Air L. & Com. 203 (1957) p 208

<https://scholar.smu.edu/jalc/vol24/iss2/4>

(2) 746 P.2d 1198 (Washington 1987)

قد تكون إصابة الساكن الأرضي ناتجة عن خلل في الهندسة أو البناء أو الإصلاح أو الصيانة أو إجهاد المعادن أو التشغيل أو التحكم الأرضي. ربما تسبب البرق وقص الرياح وأفعال الله الأخرى في حدوث انهيار. أي قائمة من المؤكد أن أسباب مثل هذه الحوادث لن ترقى إلى مستوى الاحتمالات.<sup>(1)</sup> ونشير حقيقة أن مثل هذه الأسباب المتغيرة والمتعددة يمكن أن تسبب حوادث طيران على وجه التحديد إلى أن المشكلة الرئيسية للاعتماد على معيار الإهمال في مثل هذه الحالات يمكن أن يكون صعب الإثبات. في ضوء هذه المشكلة، ذكر الرأي المخالف في قضية كروسبي عددًا من الحجج الرئيسية لصالح تطبيق أشكال أكثر صرامة من المسؤولية في هذا المجال. اعتبر المعارضون أن عبء الخسارة يجب أن يقع على عاتق الشخص الذي يختار طواعية بمحض إرادته ومن أجل مصلحته الخاصة الطيران بدلاً من الأطراف الثالثة البريئة تماماً وغير النشطة وغير المستفيدة التي تعاني من ضرر. علاوة على ذلك، جادل المعارضون بأن الإهمال قد يكون من الصعب إثباته في قضايا الطيران حتى بمساعدة قاعدة الشيء يتكلم لذاته<sup>(2)</sup>.

تقوم الشكوك عادة حول عدالة تطبيق الإهمال بالاقتران مع عقيدة الدقة في حوادث الطيران ليست جديدة بأي حال من الأحوال. كما قال كناوث في وقت مبكر من عام ١٩٣٨ م .

"عادة ما تقتل حوادث الطائرات جميع الركاب والشهود "داخل" (= الصناديق السوداء). كثيراً ما يتم حرق الحطام، أو تحت الماء. لا يمكن إعادة بناء مسار الطائرة، التي يتم تتبعها في الجو وليس على الأرض. نادراً ما يوجد شهود "خارجيون" أو شهود محايدون ؛ الممرات الجوية لا تراقبها العديد من العيون مثل الطرق السريعة. تقع الحوادث بشكل مفاجئ جداً، فوق السحاب، في أماكن نائية. يقال أننا يجب أن نستخدم قاعدة الشيء يتكلم لذاته غالباً ما نقوم بذلك. لكن هذه قاعدة أدلة مزعجة للغاية وغير مستقرة ؛ تتمتع بتفسيرين رئيسيين والعديد من التفسيرات الثانوية. إنها في أفضل الأحوال وسيلة مؤقتة

(1)746 P.2d p. 1201, as cited by W.K. Jones, Strict Liability for Hazardous Enterprise, 92 Colum. L. Rev. 1705, p. 1748 (1992)

(2) 746 P. 2d p. 1203-1204, as cited by W.K. Jones p. 1748

اخترعها قضاة إنسانيون لمساعدة المدعين على تجاوز الحواجز العالية التي تفرضها القاعدة العامة التي تنص على أن المدعي في دعوى الإهمال يتحمل عبء إثبات بعض الإهمال<sup>(1)</sup>

ومع ذلك، لم يتم قبول قاعدة الشيء يتكلم لذاته في عدد من الحالات الأخرى. كان هذا بسبب حقيقة أن مجرد وقوع حادث طيران لم يُعتبر أساساً كافياً لتطبيق القاعدة بشكل تلقائي. ميز وولف بين ثلاث مجموعات رئيسية من الحالات التي فشلت فيها القاعدة لأن معاييرها لم تتحقق:-

١- الحالات التي فشل فيها الدليل في إثبات أن الطائرة كانت تحت السيطرة الحصرية للمدعى عليه؛ ٢- الحالات ثبت فيها أنه ليس من غير المعتاد تحطم طائرة دون تدخل عامل بشري؛ ٣ حالات تبين أن هذه التجربة لم تكن موحدة بما يكفي لتبرير افتراض أن مثل هذه الحوادث لا تحدث في غياب الإهمال.

في قضية "ويليامز وآخرون". ضد الولايات المتحدة (١٩٥٥) تشير إلى أن عدداً من هذه العناصر بشكل مشترك من قبل المحكمة. في قضية ويليامز، اشتعلت النيران في قاذفة من طراز "ستراتوجت"، وانفجرت فوق مدينة ماريانا بولاية فلوريدا في ٢٢ يوليو ١٩٥٢. وسقطت بعض أجزاء الطائرة ومحتوياتها، التي تضمنت مواد قابلة للاشتعال. على الأرض وتناثرت على مساحة كبيرة ثم اشتعلت فيها النيران. أصيب اثنان من أطفال المدعين، عائلة ويليامز، بحروق شديدة بسبب الحرارة واللهب حتى ماتوا بعد الحادث في المستشفى بوقت قصير. فقط أن محكمة الاستئناف ترى أن مجرد معيار<sup>(2)</sup>.

لم ترى المحكمة فقط أن الطائرة كانت تحت السيطرة الحصرية للمدعى عليه (الحكومة)، ولكن أيضاً لم يكن للحادث أن يقع في المسار العادي للأحداث إذا تم بذل العناية الواجبة ذا تعذر إثبات ذلك، فلا يوجد أساس للتعويض (في قضية بموجب القانون الفيدرالي لمطالبات الضرر). يشير "ولف" إلى أنه على الرغم من أن الخبرة البشرية في هذا المجال غالباً ما تكون موحدة وثابتة بشكل جيد

(1) A.W. Knauth, The Uniform State Aeronautical Liability Act Adopted p. Cleveland, July 23, 1938, 9 ALR 352, p. 353 (1938)

(2) Williams et Al. v. United States, 218 F. 2d 473 (5th Cir. 1955); see also 4 Avi 17187 (District Court Decision, October 23, 1953).

لدرجة أنه ليس من الضروري إثبات ذلك عن طريق إهمال خارجي، فقد نشأت في هذه الحالة بالذات مشكلة نظراً لأن المحكمة لم يكن لديها أي خبرة فنية أو معرفة قضائية بما قد يتسبب في انفجار طائرة نفاثة فجأة أثناء الطيران. ثم تنتهي القصة للمدعين إذا لم يتمكنوا من تقديم دليل لإثبات أن مثل هذا الحادث لا يمكن أن يحدث إلا بسبب الإهمال. بمعنى آخر، يجب تقديم دليل على الإهمال قبل مطالبة المدعى عليه بدحض الإهمال في مثل هذه الحالات<sup>(1)</sup>.

### العلاقة بين ملكية الأرض والتحليق بموجب القانون الأنجلوأمريكي :

في أشكال الضرر الناتج عن التحليق فوق الأرض، فإن الفئة الأكثر أهمية من المدعين المحتملين هم أصحاب الأراضي. تم شرح تضارب المصالح الكلاسيكي بين ملاك الأراضي وأولئك الذين يمارسون نشاط الطيران في العقيدة القانونية والسوابق القضائية. تمت صياغة عقيدة القانون القديم ("لمن يكون ترابها، من السماء إلى أعماق الأرض") في أزمنة ما قبل الطيران.

لم يتم اعتبار هذا المبدأ صالحاً من أجل تحديد الحدود الفاصلة بين حق التحليق فوق بالطائرات والتدخل الفعلي للأرض. ولكن إذا كان هذا المبدأ قديماً<sup>(2)</sup>، فكيف يمكن ترسيم الحدود بين مصالح ملاك الأراضي ومصالح الطيران؟

لعل أشهر قضية أمريكية نشأت فيها هذه المشكلة هي قضية (كوزبي) ضد الولايات المتحدة في قضية (كوزبي)، امتلك المدعى عليهم قطعة أرض قاموا بتربية الدجاج عليها. في وقت معين، أُجبر الطاعنون على التخلي عن تجارة الدجاج. كان هذا بسبب حقيقة أن الدجاج يقتل نفسه بالطيران في الجدران خوفاً

(1) Wolff p. 212-213

(2) J.G. Verplaetse, Internpn.ional Law in Vertical Space 220-225 (1960). For an example of early case law, see Johnson v. Curtis Northwest Airplane Company et Al., United Stp.es District Court, District of Minnesota, Second Judicial District, September 27, 1923, 1 Avi 61. In this case, the doctrine was invoked and rejected in a case where the aircraft flew over plaintiff's land p. a level of 2000 feet. The rejection was based on the notion thp. the upper air is a np.ural heritage common to all people, which should not be hampered with by an artificial maxim of law

من ضجيج تحليق الطائرات. نتجت الضوضاء عن قاذفات مختلفة ذات أربع محركات وطائرات ثقيلة أخرى حلقت فوق الأرض من مسافة قريبة (هناك بالكاد فقدت قمم الأشجار) من أجل الإقلاع والهبوط من مطار قريب. كما حُرّم المشاركون في الاستطلاع من النوم لأنهم كانوا يعانون من التوتر والخوف الناجمين عن الضوضاء والوهج الليلي الناتج عن الطائرات. على أساس هذه الحقائق، رأت محكمة المطالبات أن قيمة الممتلكات قد انخفضت وأن الولايات المتحدة قد اتخذت حق الارتفاق على الممتلكات وأن قيمة الممتلكات التي تم تدميرها وحقوق الارتفاق التي تم الحصول عليها كانت ألفين دولار<sup>(1)</sup>.

جادلت الولايات المتحدة أنه عندما تكون الرحلات الجوية صالحة للملاحة دون أي غزو مادي للممتلكات، لم يكن هناك استيلاء على الممتلكات، ولكن في معظم الأحيان، تحدث أضرار عرضية نتيجة للملاحة الجوية المصرح بها. علاوة على ذلك، جادلت الولايات المتحدة بأن مالك الأرض لا يمتلك مجالاً جويًا فائقاً لم يخضع لامتلاكه، على سبيل المثال. من خلال تشييد الهياكل.

ومع ذلك، قضت المحكمة العليا أنه على الرغم من أن قانون الطيران المدني (١٩٣٨) يمنح مواطني الولايات المتحدة حقاً عاماً في حرية المرور عبر المجال الجوي الملاحي للولايات المتحدة، أي المجال الجوي "فوق الحد الأدنى من الارتفاعات الآمنة للطيران المنصوص عليها من قبل هيئة الطيران المدني"، لا يحرم ملاك الأراضي من جميع الحقوق في المجال الجوي فوق رؤوسهم. إذا تم تنفيذ إجراءات الإقلاع والهبوط على ارتفاعات قريبة جداً من الملكية الخاصة وعلى فترات متكررة بحيث تتداخل مع استخدامها، فيمكن أن تصل إلى حد الاستيلاء على الممتلكات الخاصة دون تعويض عادل. التعديل الخامس ينص على عدم استخدام الملكية الخاصة للاستخدام العام دون تعويض عادل<sup>(2)</sup>.

**في رأي مخالف مثير للاهتمام، أشار القاضي بلاك إلى أن رأي المحكمة العليا :-**

" يبدو أنه يشير إلى أن مجرد تحليق الطائرات عبر عمود من الهواء مباشرة فوق أرض الطاعنين لا يشكل استيلاء. وبالتالي، يبدو أن الضوضاء والوهج،

(1)United Stp.es v. Causby and Wife, Supreme Court of the United Stp.es, May 27, 1946, 2 Avi, 14189.

(2) United Stp.es v. Causby, 2 Avi., p. 14189-14190.

بالقدر المعقول وفي ظل الظروف الموضحة هنا، لكن الادعاء بحدوث ضوضاء ووهج يؤدي إلى أضرار، يشكل في أفضل الأحوال فعلاً في الضرر إذا كان الضجيج والضوء يشكّلان مصدر إزعاج أو مخالفة للقانون أو نتيجة إهمال.، فلا يمكن القول إن الحكومة "استولت" على ممتلكات المدعي عليهم بالمعنى الدستوري. لم يتم حتى الآن إعطاء مفهوم حيازة الملكية كما هو مستخدم في الدستور معنى شاملاً<sup>(1)</sup>.

واصل القاضي بلاك مهاجمة تفسير المحكمة لأخذ القرار وتعريفها لحقوق أصحاب الممتلكات بالقول إنه لا ينبغي إدخال المفاهيم القديمة للملكية الخاصة في مجال تنظيم الهواء. يمكن تلبية المطالبات العادلة للأطراف المتضررة بشكل أفضل بكثير من خلال منح تعويضات عن الأضرار التي لحقت بسبب الطائرات، أو من خلال منح أوامر قضائية لمنع تحليقهم، بدلاً من تطبيق قيود دستورية صارمة صاغتها وفرضتها المحاكم<sup>(2)</sup>.

لسوء الحظ، لا يمكن إعطاء قواعد صارمة وسريعة بشأن السؤال عندما يكون تشغيل المطار أو رحلة الطائرة أمراً بموجب القانون الأمريكي. رأت بعض المحاكم أنه يجب أن يكون هناك غزو مباشر لممتلكات مالك الأرض أو المجال الجوي فوق أرضه مباشرة. اعترفت محاكم أخرى بأن الرحلات الجوية التي لا تمر فوق هذه الأرض مباشرة يمكن أن تكون أيضاً انتهاكاً لحقوق أصحاب العقارات، وبالتالي فهي تشكل عملية أخذ. في بعض الحالات، رأت المحاكم أن مشغل المطار وحده هو المسؤول عن الاستيلاء على الرحلات الجوية وليس مشغلي الطائرات، منذ ذلك الحين وبخلاف ذلك، سيتعين على مالكي العقارات إجراء ملاحظات طويلة الأجل لعمليات التحليق، وتحديد كل طائرة، وتحمل عبء من الصعب إثبات الارتفاعات الدقيقة لمثل هذه الرحلات الجوية. يمكن أن تشمل التعويضات البديلة الإجراءات القائمة على الإزعاج أو الإهمال أو التعدي<sup>(3)</sup>.

(1)United Stp.es v. Causby, 2 Avi., p. 14193-14194.

(2)Ibid

(3) SeeJ.M. Zitter, Airport operp.ions or flight of aircraft as constituting taking or damaging of property, 22 ALR 4th 863, p. 868 et seq1980

## المبحث الثاني

### المسؤولية عن الأضرار السطحية التي تسبب فيها الطيران المدني

#### الدولي بموجب قانون الجوالدولي

تمهيد:-

أي هيئة تشريعية تواجه مشكلة الاضرار إلى تقنين نظام المسؤولية عن الأضرار السطحية التي تسببها الطائرات أو لا يجب أن تأخذ في الحسبان العديد من الاعتبارات. في الفصل السابق، تم تقييم هذه الاعتبارات على المستوى النظري. تبين أن المشرع الوطني لديه خياران رئيسيان. يمكنه إما ترك المشكلة للقواعد العامة للمسؤولية عن الخطأ أو الإهمال أو غيرها من عناوين المسؤولية العامة المطبقة أو اختيار نظام مقنن على وجه التحديد على أساس المسؤولية المطلقة أو الصارمة. في الحالة الأخيرة، سيتعين عليه تحديد الأشخاص أو الكيانات التي يجب أن تخضع للنظام وأنواع الطائرات التي تقع ضمن نطاق النظام. علاوة على ذلك، سيتعين عليه تحديد نطاق نظام المسؤولية المطلقة أو الصارمة من حيث أشكال السلوك المحتمل للطائرة التي يغطيها. وأخيراً، سيتعين عليه تحديد ما إذا كان النظام يجب أن يستند إلى مسؤولية محدودة أو غير محدودة وما إذا كان يجب إلزام الأشخاص أو الكيانات الخاضعة للنظام بالحصول على تغطية تأمينية ضد مسؤوليتها تجاه الغير. هذه النقاط الرئيسية تكون متطابقة إلى حد ما مع أي هيئة تشريعية على المستوى الوطني. ومع ذلك، يمكن أيضاً النظر جزئياً في مشكلة المسؤولية عن الأضرار السطحية التي يسببها الطيران من زاوية دولية، حيث يقع الطيران المدني الدولي تحت اختصاص الهيئة التشريعية الدولية. الأساس المنطقي لمثل هذا النهج تجاه المشكلة هو أن الطيران المدني الدولي هو بطبيعته نشاط عابر للحدود، والذي يمكن أن يبرر مستوى معيناً من التوحيد الدولي في هذا المجال. سيركز هذا الفصل على السؤال عن كيفية تعامل الهيئة التشريعية الدولية مع المشكلة عن طريق مختلف موثيق قانون الجو الدولي ولماذا فشلت هذه الأدوات في نهاية المطاف في جذب عدد

كبير من التصديقات (١).

المقارنة مع الاعتبارات المماثلة المذكورة أعلاه والتي يجب أن تأخذها الهيئات التشريعية الوطنية في الاعتبار، يتعين على المشرع الدولي أيضاً التعامل مع المشكلة الإضافية للولاية القضائية والمشكلة الأكثر عملية المتمثلة في الاضطرار إلى إيجاد أرضية مشتركة بين المندوبين من الدول المشاركة في عملية الصياغة في جميع القضايا التي يتم التعامل معها. تتكون أدوات قانون الجو الدولي السابقة والحالية في هذا المجال من:

١- الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالأضرار التي تسببها الطائرات لأطراف ثالثة على سطح الأرض، روما، ٢٩ مايو ١٩٣٣، المشار إليها فيما بعد باسم اتفاقية روما. من عام ١٩٣٣ ؛

٢- بروتوكول بروكسل لعام ١٩٣٨، المشار إليه فيما بعد باسم بروتوكول بروكسل لعام ١٩٣٨

٣- اتفاقية الأضرار التي تسببها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على سطح الأرض، الموقعة في روما، ٧ أكتوبر ١٩٥٢، والمشار إليها فيما بعد باسم اتفاقية روما لعام ١٩٥٢

٤- بروتوكول تعديل اتفاقية الأضرار التي تسببها الطائرات الأجنبية للأطراف الثالثة على السطح، كما تم اعتمادها وتوقيعها في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧٨، المشار إليه فيما بعد باسم بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٨ .

من بين هذه الاتفاقيات فقط، اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ وبروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٨. سارية المفعول، ستؤخذ كلتا الاتفاقيتين في الاعتبار متى اعتبرت ذات قيمة مقارنة. تم تقسيم الموضوعات التي سيتم تناولها في هذا الفصل على النحو التالي. أولاً، سيتم تقديم دراسة تاريخية موجزة لنظام روما لتوضيح الوضع الراهن. بعد ذلك، سيتم مناقشة أساس ونطاق مسؤولية اتفاقيات روما فيما يتعلق بالاشكال المحتملة للضرر السطحي. الأشخاص أو الكيانات والأنواع للطائرات

(١) منظمة الطيران المدني الدولي ، الهيئة التشريعية الدولية في مجال الطيران المدني الدولي هي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة. نشأت منظمة الطيران المدني الدولي في ٤ أبريل ١٩٤٧ ، بعد استلام التصديق السادس والعشرين لاتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ (في ٥ مارس ١٩٤٧) ، انظر [www.icao.org/icao/en/takeoff.htm](http://www.icao.org/icao/en/takeoff.htm)



الخاضعة لنظام اتفاقيات روما والدفاعات التي يمكن أن تتذرع بها سيتم تعدادها لاحقاً. سيتم بعد ذلك التعامل مع أنظمة تحديد المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقيات روما (١).

في ضوء ما سبق تقسم الدراسة في هذا المبحث الى المطلبين التاليين:-

**المطلب الاول:** اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ الخاصة بالتعويض عن أضرار السطح الناتجة عن الطائرات المأهولة.

**المطلب الثاني:** التحديد القانوني للمسؤولية عن الأضرار التي تحدث على السطح والتأمين ضد المسؤولية.

(١) دخلت اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ حيز التنفيذ في ٤ فبراير ١٩٥٨ وصدق عليها أو انضمت إليها ٤٥ طرفاً اعتباراً من يوليو ٢٠٠٣. ودخل بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٨ حيز التنفيذ في ٢٥ يوليو ٢٠٠٢ وصدق عليه أو انضم إليه ٨ أطراف اعتباراً من يوليو ٢٠٠٣ ، انظر حالة كلا الأداتين على [www.icao.org](http://www.icao.org)

## المطلب الأول اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ الخاصة بالتعويض عن أضرار السطح الناتجة عن الطائرات المأهولة

### استعراض تاريخي موجز :

تبدأ قصة نظام روما بقوانين الطيران الوطنية. بعد الحرب العالمية الأولى، دفع الاختلاف الحالي في قوانين الطيران الوطنية عددًا من المنظمات الدولية للضغط من أجل توحيد مختلف مجالات قانون الجو الخاص. أدى ذلك إلى المبادرة الفرنسية للمؤتمر الدولي الأول لقانون الجو الخاص، الذي عقد في باريس عام ١٩٢٥. خلال هذا المؤتمر، تم قبول اقتراح لتشكيل لجنة فنية دولية من خبراء القانون الجويين، المعروفة رسمياً باسم اللجنة (International Technique d'Experts Juridiques Aériens و CITE.J.A) قسمت هذه اللجنة، التي كانت تهدف إلى دراسة مختلف مجالات قانون الجو الخاص، تلك المجالات بين أربع لجان. كان ما يسمى اللجنة الثالثة أسندت إلى مشكلة المسؤولية عن الأضرار السطحية. ٤. من عام ١٩٢٧ إلى عام ١٩٣٣، هدفت اللجنة الثالثة إلى التوفيق بين مختلف أنظمة قانون الطيران الوطنية الحالية في هذا المجال من أجل التوصل إلى توافق في الآراء بشأن أداء دولية جديدة، والتي كانت تعرف باتفاقية روما لعام ١٩٣٣ (١).

في ذات الفترة الزمنية تقريباً، تم اتخاذ خطوة موازية نحو المزيد من التوحيد في قانون الجو في "العالم الجديد" للأمريكتين، حيث شكل عدد من الدول منظمة تعرف باسم اتحاد عموم أمريكا. خلال مؤتمر البلدان الأمريكية الخامس في سانتياغو دي تشيلي في عام ١٩٢٣، تم تشكيل ما يسمى بلجنة الطيران التجاري للبلدان الأمريكية، والتي أعدت مشروع بشأن عدد من قواعد الطيران في واشنطن في عام ١٩٢٧. وبعد بعض التعديلات، فإن المشروع، المعروف باتفاقية

(١) تم تقسيم هذه المشكلة إلى ثلاثة مجالات رئيسية للدراسة للجنة الثالثة: (١) الضرر والمسؤولية تجاه الأطراف الثالثة في الإقلاع والهبوط والتخلي. (٢) حدود المسؤولية. و(٣) التأمين، انظر K.W. كوليجروف، المراقبة الدولية للطيران ٩٩ (١٩٣٠). انظر J.J. إيدي، تاريخ وإنجازات اللجنة الفنية الدولية للخبراء القانونيين الجويين (CITEJA)، JALC 27٣، في (١) ٣٥ (1932).

البلدان الأمريكية، تم تبنيه خلال المؤتمر الأمريكي السادس في هافانا عام ١٩٢٨. على عكس التحرك نحو التوحيد الذي بدأ في أوروبا، كانت مشكلة المسؤولية عن الأضرار السطحية تترك لتقدير القوانين الوطنية في المادة الثامنة والعشرين من اتفاقية البلدان الأمريكية<sup>(١)</sup>.

بالعودة إلى أوروبا، كانت اللجنة الثالثة في طور صياغة اتفاقية روما لعام ١٩٣٣. وفي هذا السياق، فإن العرض العام المقارن الذي جمعه "كفتال" لعدد من قوانين الطيران الوطنية في ذلك الوقت مهم لفهم ما كانت اللجنة الثالثة تفوم بإعداده. اتخذ "كفتال" قوانين الطيران الوطنية للنمسا وبلغاريا وتشيلي والدنمارك وفنلندا وفرنسا وألمانيا وبريطانيا العظمى والمجر وإيطاليا والمكسيك والنرويج وبولندا والسلفادور وسيام والسويد وسويسرا، تشيكوسلوفاكيا (١٧ ولاية من الولايات المتحدة) الولايات المتحدة الأمريكية،<sup>(٢)</sup> اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية، ويوغوسلافيا في الاعتبار عند المقارنة بين قوانين الطيران الـ ٢١ هذه، يتضح أن الأغلبية كانت تستند إلى أنظمة المسؤولية المطلقة لمالكي الطائرات أو الحائزين (غير القانونيين) أو مشغلي الطائرات. وعموماً، لم يُسمح لهذه الكيانات إلا بالدفاع عن الإهمال المشترك من أجل التنصل من المسؤولية. كانت قوانين الطيران النمساوية، والبريطانية، والمكسيكية، والبولندية، والتشيكوسلوفاكية فقط مبنية على افتراض وجود خطأ. من الجدير بالذكر أن غالبية قوانين الطيران هذه لم تنص على ضمانات في شكل ودائع تأمين أو ضمان. وتلك الأنظمة التي تنص بالفعل على مثل هذه الضمانات لم تربط تلقائياً هذه المتطلبات بنظام مسؤولية محدود قانونياً. فترة صياغة اتفاقية روما لعام ١٩٣٣. في معظم الحالات، استندت هذه الأنظمة إلى أنظمة موجهة للضحايا من المسؤولية المطلقة وغير المحدودة، وفي بعض

(١) تُعرف اتفاقية البلدان الأمريكية أيضاً باسم اتفاقية هابانا للطيران التجاري في ٢٠ فبراير ١٩٢٨. ودخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في ٢٦ أغسطس ١٩٣١ بالنسبة للولايات المتحدة (مجموعة المعاهدات، رقم ٨٤٠)، انظر H. ليروي، ملاحظات على قانون الهواء المقارن، ALR 273٨، في ٢٧٤ (1937).

(2) A. Kaftal, The problem of liability for damages caused by aircraft on the surface, 5 The Journal of Air Law 179, p. 179-232 (1934).

الحالات مدعومة بمتطلبات التأمين الإجباري. لم يتم تبني معيار (افتراض) الخطأ إلا في أقلية من هذه الأنظمة<sup>(١)</sup>.

في وقت لاحق، كان من الحكمة أن تتبع اللجنة الثالثة المبادئ التوجيهية للمسؤولية المطلقة وغير المحدودة المنصوص عليها في غالبية قوانين الطيران الوطنية في ذلك الوقت. لذلك لم تكن اللجنة الثالثة تختار نظاماً قائماً على تحديد المسؤولية، والذي كان سيطارد واضعي جميع القوانين المستقبلية داخل نظام روما إلى الأبد بعد ذلك. تم دعم فكرة تحديد المسؤولية بقرارات صادرة عن غرفة التجارة الدولية واتحاد الحركة الجوية الدولية، ولكن تم التصويت عليها في البداية لصالح المسؤولية غير المحدودة بأغلبية ١٢ إلى ٧ أصوات خلال الدورة الرابعة لـ في عام ١٩٢٨. ومع ذلك، فقد تمت تسويتها أخيراً خلال الدورة التالية بعد التنازلات التي قدمها البعض لصالح المسؤولية غير المحدودة. اتفاقية روما لعام ١٩٣٣، والتي تمت الموافقة عليها في بودابست عام ١٩٣٠<sup>(٢)</sup>،

(١) النمسا: قانون ١٠ ديسمبر ١٩١٩؛ قرار الوزير، ٢٣ سبتمبر ١٩٢٥؛ بلغاريا: قانون ٢٣ يوليو ١٩٢٥؛ تشيلي: مرسوم ١٥ مايو ١٩٣١؛ الدنمارك: قانون ١ مايو ١٩٢٣؛ فنلندا: قانون ٢٥ مايو ١٩٢٣؛ فرنسا: قانون ٣١ مايو ١٩٢٤؛ ألمانيا: قانون ١ أغسطس ١٩٢٢؛ المرسوم الصادر في ١٩ يوليو ١٩٣٠؛ بريطانيا العظمى: قانون الملاحة الجوية لعام ١٩٢٠؛ المجر: المرسوم الصادر في ٣٠ ديسمبر ١٩٢٢؛ إيطاليا: مرسوم بقانون بتاريخ ٢٠ أغسطس ١٩٢٣؛ المكسيك: قانون الوسائل العامة للاتصالات والعبور، ٣١ أغسطس، ١٩٣١؛ النرويج: قانون ٧ ديسمبر ١٩٢٣؛ بولندا: مرسوم ١٤ مارس ١٩٢٨؛ سلفادور: مرسوم ١٧ مايو ١٩٢٣؛ صيام: لو ب. ٢٤٦٥ (١٩٢٢) السويد: قانون ٢٦ مايو ١٩٢٢؛ سويسرا: مرسوم ٢٧ يناير ١٩٢٠؛ التشيك وسلوفاكيا: قانون ٨ يوليو ١٩٢٥؛ الولايات المتحدة الأمريكية (١٧ دولة): قانون الدولة الموحد للملاحة الجوية، ١٩٢٣-١٩٢٩؛ اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية: قانون الجو الصادر في ٢٧ أبريل ١٩٣٢؛ يوغوسلافيا: قانون ٢٢ فبراير ١٩٢٨، انظر كفتال في تم تقسيم القانون الإيطالي بشكل ملحوظ إلى ثلاثة أسس للمسؤولية: المسؤولية المطلقة عن الأشياء التي يتم إلقاؤها من الطائرة، وافتراض الخطأ للأشياء التي تسقط من الطائرة، ومشروع القانون droit للإقلاع والهبوط والسقوط من الطائرة، انظر كافتال عند ٢٣٠، ٢٣٠

(2) See E.G. Brown, *The Rome Conventions of 1933 and 1952: Do they point a moral?*, JALC 418, p. 423-424 (1960/61)

وهكذا، فإن حماية مشغلي الطائرات في شكل تقييد قانوني لمسؤوليتهم عن الأضرار السطحية قد انتصرت اليوم، والتي كان من المقرر دعمها بتأمين إلزامي أو ضمانات أخرى، على النحو الذي حث عليه الوفد السويسري في ذلك الوقت. كما قبلت توصية بشأن إمكانية اتخاذ إجراءات مباشرة لضحايا الأضرار السطحية ضد شركات التأمين. أدى هذا إلى صياغة نهائية لاتفاقية روما لعام ١٩٣٣ على أساس المسؤولية المطلقة والمحدودة والإلزامية المؤمن عليها لمشغلي الطائرات. ومع ذلك، تبين أن إمكانية اتخاذ إجراءات مباشرة من قبل أطراف ثالثة ضد شركات التأمين عقبة أمام عدد من المندوبين. أن مثل هذا الخيار يمكن أن يؤدي إلى مواقف يمكن فيها للأطراف الثالثة الاحتجاج بحقوق أكثر ضد شركات التأمين من مشغلي الطائرات المؤمن عليهم أنفسهم. أدت هذه الاعتراضات إلى تدوين بروتوكول بروكسل لعام ١٩٣٨، حيث تم سن عدد من الدفاعات الإضافية لشركات التأمين. على الرغم من أنه يمكن اعتبار بروتوكول بروكسل لعام ١٩٣٨ رسمياً جزءاً لا يتجزأ من نظام روما، إلا أنه يُنظر إليه عموماً على أنه حبر على ورق في ممارسة التأمين على الطيران وفي العقيدة القانونية، حيث تم التصديق عليه من قبل دولتين فقط<sup>(١)</sup>.

(١) انظر للاستبيان اللجنة القانونية لايكاو ، الدورة الثالثة ، ١٩٤٩ ، المحاضر والوثائق (١٩٤٩) ، في ٢٤٣ - ٢٤٧ . ١٧ انظر تلخيص الردود على الاستبيان الثاني ، اللجنة القانونية لايكاو ، الخامس الجلسة ، ١٩٥٠ ، محاضر ووثائق (١٩٥٠) ، ص ٢٦٥-٢٨٠. تشير الردود بوضوح إلى اختلاف كبير في الرأي حول مجموعات وزن الطائرة وحدود المسؤولية المقابلة. تم تعديل مسودة تاورمينا تدريجياً خلال جلسات الصياغة اللاحقة التي عقدت في مونتريال (١٩٥٠) ، ومكسيكو سيتي (١٩٥١) وأخيراً روما (١٩٥٢). وقعت فرنسا والمملكة المتحدة على اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ في ٧ أكتوبر ١٩٥٢ و ٢٣ أبريل ١٩٥٣ على التوالي ؛ الولايات المتحدة لم تكلف نفسها عناء التوقيع ، انظر حالة اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ اعتباراً من يوليو ٢٠٠٣ ، على [www.icao.org](http://www.icao.org) تم التصديق على بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٨ أو الانضمام إليه فقط من قبل أذربيجان والبرازيل وبوركينا فاسو وغواتيمالا وكينيا والمغرب والنيجر وسورينام ، انظر حالة بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٨ اعتباراً من يوليو ٢٠٠٣ على [www.icao.org](http://www.icao.org) .

في ضوء عدم وجود عدد من التصديقات على اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ وبروتوكول بروكسل لعام ١٩٣٨، تم تعيين لجنة فرعية جديدة من اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولي التي تم تشكيلها حديثاً في عام ١٩٤٧ لمراجعة هذه الاتفاقيات وقد اشتمل ذلك على عملية مفصلة إلى حد ما من العمل التحضيري الأولي من قبل اللجنة الفرعية، والذي تضمن إرسال استبيان إلى جميع الدول الأعضاء. يتكون الاستبيان من أسئلة حول قضايا مثل الأساس المفضل ونظام المسؤولية، وحدود المسؤولية، وتصادم الطائرات، والتأمين. كانت الردود على الاستبيان متنوعة بشكل مثير للقلق لدرجة أنه لم يكن بالإمكان إعداد مسودة أولية على أساس هذه الردود. بعد إعادة النظر في القضايا الرئيسية المطروحة، أرسلت اللجنة الفرعية استبياناً آخر بشأن القضية الوحيدة للحد من المسؤولية إلى جميع الدول الأعضاء. على الرغم من الاختلاف الذي يمكن التنبؤ به تقريباً في الردود على الاستبيان الثاني، فقد تم وضع ما يسمى بمسودة تاورمينا، والتي كانت الأساس الرئيسي لاتفاقية روما الجديدة لعام ١٩٥٢. كان لا يزال قائماً على ركائز مماثلة من المسؤولية المطلقة والمحدودة، على الرغم من رفع الحدود بشكل كبير. لا يمكن لعدد أكبر من التصديقات أن يحجب حقيقة أن أياً من دول الطيران الرئيسية مثل الولايات المتحدة أو فرنسا أو المملكة المتحدة شعرت بالميل للانضمام إلى اتفاقية روما لعام ١٩٥٢. تحديد المسؤولية، وعدم الوضوح بشأن إمكانية التعويض المحتملة للأضرار النووية والأضرار الناجمة عن اختراق حاجز الصوت، واختيار الاختصاص القضائي الوحيد لمكان وقوع الحادث، مما أدى إلى محو أي فرصة لتحقيق نجاح جوهرى لاتفاقية روما لعام ١٩٥٢. نجحت المحاولة الرسمية الأخيرة لتعديل اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ عن طريق بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٨ بشكل أساسي فقط في رفع الحدود المنصوص عليها في الاتفاقية. ومع ذلك، لم يتم التصديق عليها على نطاق واسع أيضاً<sup>(١)</sup>.

(1) J. A. Eubank, The Right of Air Flight, 58 Dick. L. Rev. 141 (1954) "Every step in the union by express terms or clear implication has given legal force to the concept of right of flight. Navigation of the airspace is an absolute existing right. The right of flight is an inherent natural right. Aerial navigation is universally recognized and practiced. Its very existence is for the gene

على ما يبدو، فإن موضوع نظام روما لم تنته بعد. وأوصت اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولي بإدراج موضوع التحديث المحتمل لاتفاقية روما لعام ١٩٥٢ في برنامج عملها لعام ٢٠٠١. وأرسل استبيان آخر حول هذا الموضوع لاحقاً إلى الدول الأعضاء. سببتها الطائرات الأجنبية إلى أطراف ثالثة على سطح الأرض، والذي أعدته أمانة منظمة الطيران المدني الدولي ونظرت فيه مجموعة الدراسة التابعة لأمانة منظمة الطيران المدني الدولي بشأن تحديث اتفاقية روما في أبريل وسبتمبر ٢٠٠٣. مشروع الأمانة (المنقح) رقم ٢ بتاريخ ١ أغسطس ٢٠٠٣<sup>(١)</sup>.

#### النقاط المثيرة للجدل في اتفاقية روما :

##### أ. المسؤولية المطلقة :

في روما، كانت هناك دائماً نفس الأغلبية القوية والساحقة من الدول التي أرادت أن يتحمل المشغل المسؤولية بغض النظر عن الخطأ. فقط وفد الولايات المتحدة قاتل وصوت لصالح المسؤولية على أساس افتراض الخطأ ولم يؤيدها الآخرون! في السنوات التالية، شجبت البيانات الرسمية وشبه الرسمية في الولايات المتحدة أحكام المسؤولية المطلقة للاتفاقية. لا يمكن إنكار أن مبدأ المسؤولية المطلقة معترف به من قبل معظم المشاركين في مؤتمر روما، في القوانين الوطنية وحتى في عدد كبير من الولايات داخل الولايات المتحدة. وهذا النظام يبدو عادلاً وملائماً، لأن "الطرف الثالث" على وجه التحديد من المنطقي ألا يتحمل أي مخاطر طيران. إنه يستحق حماية أفضل من حماية مستخدم الطائرة. ولكن من ناحية أخرى يمكن، السماح لمالك أو مشغل الطائرة بالدفاع بالقوة القاهرة. وبشكل أكثر تحديداً، دافع ممثلو القانون الأنجلو أمريكي في روما أنه لا ينبغي أن تكون هناك مسؤولية، إذا كان الضرر ناتجاً عن سبب أجنبي، أي،

(1) See ICAO Legal Bureau, Memorandum of 07/08/03 on the Third Meeting of the ICAO Secretariat. Study Group on the Modernization of the Rome Convention, Montreal, 3 to 5 September 2003 (SSG-MR/3) and the enclosed working paper SSG-MR/3-WP/1 – Revised Draft Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface.

شخص لا ينتمي إلى الطاقم. على سبيل المثال، إذا قام شخص ما بتهريب آلة على متن طائرة، ونتيجة لذلك، فإن حوادث الطائرة التي تسببت في أضرار على السطح، فلا ينبغي تحميل المشغل المسؤولية. عنها كذلك ذات الامر إذا حاول أحد الركاب الاستيلاء على الطائرة أو تسبب بأضرار. سمحت اتفاقية ١٩٣٣ بالدفاع على هذا الخط ونص في المادة ٢، الفقرة ٢، الفقرة الفرعية ب، على أنه لا ينبغي أن يكون هناك تعويض :-<sup>(١)</sup>

" في حالة ارتكاب فعل غير مرتبط بإدارة الطائرة يرتكبه عمداً شخص ليس عضواً في الطاقم، وبدون أن يكون المشغل أو موظفيه أو وكلائه قادرين على منعه "

حاولت الولايات المتحدة والمملكة المتحدة وأستراليا دون جدوى السماح بهذا الدفاع في الاتفاقية. وفي هذا الصدد، يلقي رئيس وفد الولايات المتحدة باللوم على المؤتمر لكونه أحادي التفكير على حساب المشغل. إن أفعال الغرباء ليست سوى مثال نادر وغير مألوف للغاية لسبب خارج عن سيطرة المشغل تماماً. المشكلة الأساسية هي ما إذا كان المشغل سيدفع تعويضات أم لا حتى في حالات القوة القاهرة. ناقش المؤتمر هذا المقترح عدة مرات لكنه رفضه دائماً باعتباره غير متوافق مع مبدأ المسؤولية المطلقة. "هذا، على أي حال، ليس نتيجة حتمية. كل هذا يتوقف على تعريف القوة القاهرة. يجب على المشغل تعويض مخاطر الطيران بشكل عادل بسبب تعريضه لأشخاص آخرين للخطر من خلال تشغيل طائرة. ومن ناحية أخرى، لا يمكن اعتبار الإحصار من بين المخاطر المعتادة للطيران.، قد تزيد الصفات المحددة للطائرة من الضرر، ولكن السبب الأول والرئيسي للضرر هو دائماً المحاولة الإجرامية أو العاصفة الرعدية، ولا يمكن أن يُنسب أي منهما إلى المشغل. لذلك قد يكون من العدل والمعقول السماح للمشغل بالإعفاء من المسؤولية إذا أثبتت القوة القاهرة، أو بلغة القانون الانجلوأمريكي، القضاء و القدر. النقطة الحاسمة هي تحديد هذا الدفاع بحيث تقع جميع المصادر الديناميكية الهوائية أو التقنية للضرر على عاتق المشغل والأسباب غير النمطية فقط، التي لا يستطيع أحد توقعها أو منعها، ستعفيه من المسؤولية. هذا المبدأ هو

(1) Nunneley, 20 J. Air L. & Com. 89, 91 (1953).



بالفعل قانون في عدد لا بأس به من القوانين الوطنية المتعلقة بمسؤولية السيارات. يمكن صياغتها على غرار هذه الخطوط<sup>(1)</sup>.

لن يكون هناك تعويض إذا كان الضرر ناتجاً عن حدث لا مفر منه غير عيب في الطائرة أو عطل في محركاتها أو أجهزتها. يعتبر الحدث لا مفر منه، على وجه الخصوص:-

(أ) إذا تسبب فيه الشخص المصاب، أو شخص آخر لا يعمل في تشغيل الطائرة أو من قبل حيوان.

(ب) إذا قام المشغل وكذلك الطيار بإعطاء كل الرعاية التي تتطلبها الظروف. عبء الإثبات يقع على عاتق المشغل. وبالتالي، فإن المسؤولية المطلقة التي يخففها الدفاع بالقوة القاهرة تبدو مبررة لأسباب أخلاقية بالإضافة إلى التطور التقني. قد يفتح الطريق لتسوية حتى مع المفاهيم القانونية في الولايات المتحدة

#### ب- الإضرار بالضوء :

ترفض الاتفاقية التعويض "إذا كان الضرر ناتجاً عن حقيقة مرور الطائرة عبر المجال الجوي بما يتوافق مع لوائح التنظيم الجوي الحالية!" هذا يمنح امتيازاً رائعاً في مجال الطيران. إذا انخفضت القيمة السوقية للعقار بسبب وجود ممر جوي جديد ولا أحد يحب العيش تحته، أو إذا خافت الحيوانات وتعرضت لأضرار، فلن يكون مشغل الطائرة مسؤولاً بأي حال من الأحوال. وقد قوبلت هذه القاعدة باعتراضات حثيثة ولكن يبدو أنها تنسجم مع معظم التشريعات الوطنية. يجب على مالك العقار أن يتسامح مع الطائرات التي تحلق فوق أرضه ولا يجوز اتخاذ أي إجراء فيما يتعلق بالتعدي أو الإزعاج بشرط أن يمثل الطيار لأنظمة الحركة الجوية، على سبيل المثال، فيما يتعلق بالارتفاع فوق سطح الأرض. إذا كان المرور مسموحاً به، فلا يمكن الاعتراض على الضوضاء والتداخلات المعتادة والتي لا مفر منها. تبدأ مشكلتنا حيث يحدث ضرر غير عادي أو غير متوقع يتجاوز الحدود البيئية العادية. إذا خلق المالك الظروف التي نشأت عنها العواقب غير العادية (على سبيل المثال، عن طريق تربية حيوانات شديدة الحساسية)،

(1) Shawcross & Beaumont, Air Law, p. 508, No. 1131 (1951). de Juglart, La Convention de Rome du 7 Octobre 1952, p. 57 (1955).

فإن الأمر متروك له لتحمل الأضرار بنفسه.. من ناحية أخرى، إذا كان الطيار هو الذي تسبب في ظروف غير عادية (على سبيل المثال، اختراق حاجز الصوت)، فيجب عليه دفع تعويض<sup>(١)</sup>.

هذه هي مشكلة اتفاقية روما. قصد أعضاء المؤتمر، في الحقيقة، رفض التعويض حتى عن الضوضاء غير العادية، حيث تم رفض الاقتراح البريطاني الذي يشير إلى الضوضاء "العادية". "مجرد حقيقة مرور الطائرة". وبالتالي، سيكون المشغل مسؤولاً، بغض النظر عن المادة ١، الفقرة ١، العبارة ٢ من اتفاقية روما. في الواقع، الاتفاقية غامضة إلى حد ما في نقطتين: حول الضوضاء غير العادية الناشئة عن ممر عادي بخلاف الضوضاء المتراكمة في محيط المطارات، خاصة في مناطق الانتظار بالقرب من المطار. منذ التوقيع على الاتفاقية في عام ١٩٥٢، تم تطوير معايير فنية جديدة. بعد عدة سنوات، تبين أن دوي حاجز الصوت يمثل خطراً محتملاً. "يقع الضرر الناجم عن دوي حاجز الصوت خارج الامتياز الممنوح في المادة ١، وبالتالي يجعل المشغل مسؤولاً بموجب المبدأ الواسع للمادة نفسها<sup>(٢)</sup>.

يبدو أن الاتفاقية تنكر أي تعويض عن الأضرار الناتجة عن الضوضاء المركزة في محيط المطار. هذه هي الصياغة وهذه هي نية الحاضرون في المؤتمر. ومع ذلك، شكك وفد الولايات المتحدة في هذا الأمر وخشي أن يكون المشغل مثقلًا بالضرر الناجم عن الضوضاء. سيواجه اقتراح الولايات المتحدة بوضع قواعد بشأن مسؤولية مشغل المطار صعوبات كبيرة لأن الوضع القانوني للمطارات يختلف اختلافاً كبيراً من دولة إلى أخرى. بشكل عام، تعتبر القاعدة الموجزة بشأن الضوضاء، الموجودة الآن في المادة ١، الفقرة ١، العبارة ٢، مقبولة ولا غنى عنها. لا ينبغي أبداً توضيح ذلك من خلال التفسير أو المراجعة التي من شأنها أن تأخذ في الاعتبار أو تتضمن ضوضاء غير عادية ودوي اختراق الصوت. يمكن لجميع التبعات القانونية المرتبطة بالضوضاء الصادرة عن

(1) Shawcross & Beaumont, 1951, p. 399 (No. 422), p. 430 (No. 467).

(2) Shawcross & Beaumont, 1951, p. 399 (No. 422), p. 430 (No. 467).

المطار ومناطق الانتظار الخاصة به أن تقف خارج نطاق الاتفاقية وتترك لتقدير الهيئات التشريعية الوطنية<sup>(١)</sup>.

### ج اختصاص قضائي وحيد :

كانت مشكلة الاختصاص هي القضية الأكثر إثارة للجدل في روما. وفي نهاية المطاف، قررت الأغلبية أنه يجوز رفع الدعاوى أمام محاكم الدولة المتعاقدة فقط التي وقع فيها الضرر". وربما يكون هذا هو السبب الرئيسي لفشل الاتفاقية ككل. في تحديد الاختصاص القضائي، هناك مصلحتان متعارضتان بشكل واضح. يفضل الضحايا اتخاذ إجراء في وطنهم ويمكنهم الإشارة إلى الميزة التي لا يمكن إنكارها المتمثلة في أنه يمكن الحصول على جميع الأدلة بسهولة هناك. المشغل، على عكس ذلك، لديه مصلحة طبيعية في مقاضاته في بلده، على كل حال. ومع ذلك، ينبغي اعتبار أنه قام بالنقل في بلد أجنبي، وبالتالي، فيما يتعلق بهذه العلاقات النشطة، يخضع نفسه للولاية القضائية لتلك الدولة الأجنبية. ومن ناحية أخرى فإن عطاء فرصة للاختيار من بين عدة محاكم، سيكون له آثار سلبية كبيرة منها أنه في مختلف البلدان يمكن إصدار الأحكام بسهولة، والتي يتجاوز مجموعها الحدود. لكن كيف يمكن للمحكمة الوطنية، من ناحية أخرى، النظر أو الامتثال لحكم صادر في الخارج أو دعوى ما زالت أمام محكمة أجنبية، أو حتى الإجراءات المستقبلية؟ فضلا عن المشكلات الكثيرة التي يثيرها موضوع تنفيذ تلك الأحكام الأجنبية<sup>(٢)</sup>.

ناقش المؤتمر مطولاً اقتراحاً بالسماح بولاية قضائية إضافية شريطة أن يوافق عليها المشغل والضحية إن كان كلاهما من نفس الجنسية. "وهذا من شأنه أن يفتح المجال أمام الطرفين لإبرام اتفاق على نحو يضر، أو حتى في عملية احتيال لضحايا آخرين. ولذلك تم رفض هذا الاقتراح بأغلبية كبيرة". تم الاحتفاظ بشرط أنه يُسمح باتفاق بشأن اختصاص إضافي إذا لم يكن للإجراءات تأثير يمس بأي شكل من الأشكال بحقوق الأشخاص الذين يرفعون دعوى بموجب الولاية

(1) de Juglart, 1953 Revue G~nirale de l'Air 353 (hereafter RGA). 18 Roth, 25 J. Air L. & Com. 68 (1958)

(2) Toepper, Comments on Article 20 of the Rome Convention of 1952, 21 J. Air L. & Corn. 420, 422 (1954).

القضائية الأصلية. وهذا الشرط يجعل الاتفاق بلا جدوى من الناحية العملية . إن الاختصاص الوحيد للمحاكم في البلد الذي حدث فيه الضرر يلتزم المشغلين بالاستجابة للإجراءات في الخارج وفي الخارج فقط لأن الاتفاقية لا تنطبق على الأضرار التي حدثت في بلد المشغل ". والنتيجة هي أن الأحكام الأجنبية يجب تنفيذها في بلد المشغل. ويترتب على ذلك حتماً أنه يجب الاعتراف بالأحكام الأجنبية وتنفيذها إلى حد ما. تضع المادة ٢٠، الفقرات ٤ من خلال قواعد شاملة ولكن معقدة لذلك. يجب تنفيذ الأحكام الأجنبية ما لم يتم إثبات أحد الاستثناءات الأربعة بشكل عام :

**أولاً :** إذا لم يُمنح المدعى عليه فرصة عادلة للدفاع عن مصالحه .

**ثانياً :** إذا كان هناك حكم نهائي قاطع فيما يتعلق بنفس سبب الدعوى .

**ثالثاً :** إذا تم الحصول على الحكم عن طريق الاحتيال .

**رابعاً :** إذا كان الحكم الأجنبي مخالفاً للنظام العام للدولة الأخرى. "هذه القواعد الخاصة بإنفاذ الأحكام الأجنبية والأحكام التفصيلية المرتبطة بها تتوافق تماماً مع المادة ٢ من الاتفاقية التي ترعاها الأمم المتحدة بشأن الاعتراف بالأحكام المتعلقة بنفقة الأطفال وإعالتهم وتنفيذها، الموقعة في لاهاي في ١٥ أبريل ١٩٥٨. ما زال الالتزام الدولي بالاعتراف بالأحكام الأجنبية أكثر شمولاً في مجال النقل بالسكك الحديدية . تسمح القوانين الوطنية كقاعدة بتنفيذ الأحكام الأجنبية مع ضمان المعاملة بالمثل. سيكون هذا هو الحال دائماً في الدول الأطراف في اتفاقية روما. حتى الآن تتماشى اتفاقية روما مع القانون الوطني والدولي. علاوة على ذلك و بصفة عامة، فإن الاعتراف بالأحكام الأجنبية هو الاتجاه الحديث في التطور القانوني ويفضل توحيد القانون ". ولذلك فإن القواعد الخاصة بإنفاذ الأحكام الأجنبية لا يمكن أن تكون عقبة أمام التصديق على اتفاقية روما<sup>(١)</sup>.

الاختصاص الوحيد يظل العقبة الرئيسية. للبحث عن قاعدة أفضل بشأن هذه النقطة، تم اقتراح حلين. إلى جانب المحكمة الذي وقع فيه الحادث، قد يتم التعرف على ولاية قضائية أخرى في الدولة التي يقيم فيها المشغل. كانت هذه

(1) Art. 55, para. I of the two conventions of transport of persons (CIV) and goods (CIM) by rail, signed p. Berne on Feb. 15, 1956

هي القاعدة في المادة ١٦ من اتفاقية ١٩٣٣. وقد تم الاتفاق مؤخراً على نفس المحكمتين من قبل اللجنة الفرعية المعنية بالاصطدامات الجوية التابعة للجنة القانونية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي. العيب هو أن الأحكام الصادرة في ظل ولايات قضائية مختلفة قد تتجاوز، مجتمعة، الحدود. يمكن التغلب على هذا العيب الذي لا يمكن إنكاره باتباع اقتراح قدمته المملكة المتحدة وإيطاليا. قد تكون عدة محاكم مختصة وفقاً لهذا الحل. ومع ذلك، يجوز للمدعى عليه - المشغل الذي يهتم وحده أن يدفع بنقل جميع الدعاوى القانونية وتركيزها أمام محكمة واحدة. يجب السماح بهذا الالتماس إذا أودع المشغل لدى المحكمة المختارة ضماناً معادلاً لتحديد مسؤوليته. في اللحظة التي يتم فيها إيداع الضمان، تنتهي صلاحية جميع المحاكم الأخرى. هذا أمر جيد إلى حد ما بالنسبة للمطالبين لأنهم متأكدون الآن من حصولهم على تعويض يصل إلى الحد الأقصى - إذا صدر الحكم لمصلحتهم - ولا يحتاجون إلى تنفيذ الأحكام في الخارج (١).

تم رفض هذا الاقتراح في لجنة فرعية لسبب واضح أنه لم يسبق له مثيل وربما لأن الانسحاب اللاحق للاختصاص يضر بالمكثنة الوطنية لبعض الدول. يمكن تجنب المشاق والإجراءات غير الضرورية من خلال وضع حد زمني لإيداع المدعى عليه. ومن ثم فإن الاقتراح الأنجلو - إيطالي يقدم أسهل حل وسط عملي بين المصالح المتضاربة للمشغل والضحية. وهذا حل وسط مشابه لتتقيح اتفاقية روما وينبغي النظر فيه بالفعل. وطالما بقي الاختصاص القضائي المنفرد، فإنه من غير المرجح أن تصادق البلدان ذات التقاليد القانونية الأنجلو أمريكية على الاتفاقية (٢).

#### أساس المسؤولية طبقاً لعاهدة روما ١٩٥٢ :

على الرغم من اختلاف الصياغة الدقيقة، فمن الواضح أن اتفاقيتي روما استندتا إلى المسؤولية المطلقة. بالنسبة للمادة ٢ من اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ تنص على أن "الضرر الذي تسببه طائرة أثناء طيرانها للأشخاص والممتلكات يعطي الحق في التعويض فقط بإثبات أن الضرر موجود وأنه يُنسب إلى الطائرة.

(1) Art. 14 of the draft. ICAO Doc. LC/SC/Aerial Collisions, No. 71, App. A dp.ed 3/27/61.

(2) Le Goff, op cit. 20, p. 239; de Juglart, op cit. 10, p. 112.

وقد تم تعريف مصطلح "أثناء الرحلة" باعتبارها الفترة "من بداية عمليات المغادرة حتى نهاية عمليات الوصول" تشمل المسؤولية المطلقة أيضاً الضرر الناجم عن شيء من أي نوع يسقط من الطائرة، حتى في حالة التفريغ السليم الصابورة أو التخلي عن الطائرة في حالة الضرورة "و" الضرر الناجم عن أي شخص على متن الطائرة. "ومع ذلك، فقد تم استبعاد الشكل الأخير إذا كان ناجماً عن" فعل غير مرتبط بإدارة الطائرة التي ارتكبها عمداً شخص ليس عضواً في الطاقم، وبدون أن يتمكن المشغل أو تابعيه أو وكلائه من منع ذلك. " هذا يعني أنه لا يمكن تحميل المشغل المسؤولية المطلقة تلقائياً عن الضرر الناجم عن الاستيلاء غير القانوني على الطائرة أو اختطافها (١) .

وبالمثل، فإن المادة (١) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ تمنح حق التعويض لأطراف الثالثة بناءً على إثبات فقط أن الضرر قد تسببت فيه طائرة في حالة طيران أو عن أي شخص أو شيء يسقط منها. بتعبير أدق الفترة من اللحظة التي يتم فيها استخدام الطاقة لغرض الإقلاع الفعلي حتى اللحظة التي ينتهي فيها تشغيل الهبوط (٢).

#### مبررات المسؤولية المطلقة :

في مداواتهم على أساس المسؤولية المفضل لاتفاقية روما لعام ١٩٣٣، اختار المتعاقدون تجاهل التغييرات الحالية في أسس المسؤولية داخل الأنظمة الوطنية في هذا المجال. وبدلاً من ذلك، أخذت المعاهدة في الاعتبار ما كان يُنظر إليه على أنه مصلحة دولية مشتركة من خلال إنشاء نظام "جديد" قائم على المسؤولية المطلقة. وقد أثبتت الحجج الأربع التالية لصالح المسؤولية المطلقة من قبل المقرر:-

- أ. المكانة البارزة للطائرة تجاه الأطراف الثالثة على السطح .
- ب. استحالة إثبات إهمال المشغل في معظم الحالات .
- ج. استخدام الشيء (الطائرات)، الذي ينطوي على مخاطر جديدة ومخاطر خاصة، يلزم المشغل بضمانات معينة تجاه الأشخاص الآخرين .

(1) See Article 2(2) sub a and b Rome Convention of 1933

(2) See Article 1(2) Rome Convention of 1952.

د. المسؤولية الموضوعية هي النتيجة الطبيعية للتخليق فوق الممتلكات الخاصة .

كما فضلت اللجنة الفرعية التابعة للجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولي، التي تم تعيينها لمراجعة اتفاقية روما، أساس المسؤولية المطلقة من عام ١٩٣٣ في عام ١٩٤٧. اختارت اللجنة الفرعية دعم المسؤولية المطلقة على الرغم من الاقتراح القائل بأن مثل هذا الإجراء المتطرف لحماية الأطراف الثالثة من المخاطر العرضية للطيران لم يعد له ما يبرره على أساس أن النقل الجوي قد تطور بسرعة منذ الثلاثينيات وأصبح عاملاً مشتركاً وجزءاً حيوياً من الحياة الاقتصادية. رفضت اللجنة الفرعية هذا المنطق وبرت دعماً للمسؤولية المطلقة على أساس أن الاتجاه السائد في ذلك الوقت يشير إلى المسؤولية المطلقة عن الأضرار التي تسببها الطائرات والسكك الحديدية وأشكال النقل الأخرى في مختلف البلدان الأوروبية<sup>(١)</sup>.

أظهر استبيان لاحق تم إرساله إلى الدول الأعضاء ومنظمتين دوليتين بشأن مراجعة اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ أن أربع عشرة دولة تؤيد الاحتفاظ بأساس المسؤولية المطلقة لاتفاقية روما لعام ١٩٣٣. عارضت الولايات المتحدة وكندا أساس المسؤولية المطلقة. اعتبرت الولايات المتحدة أن المشغل يجب أن يكون مسؤولاً عن الضرر السطحي فقط إذا لم يتمكن من إثبات أنه اتخذ "جميع التدابير لتجنب الضرر وجميع الأحداث التي تؤدي إليه والتي كان من الممكن أن يتخذها المشغل الذي يمارس أعلى درجة من العناية في ظل الظروف". في النهاية، تمت

(1) See Goedhuis, Handboek voor het Luchtrecht 281-282 (1943). These arguments are comparable to a number of those raised in favour of absolute or strict liability in paragraph 2.7 of this study.

انظر التقرير المقدم من اللجنة الفرعية المكلفة بدراسة مراجعة اتفاقية روما وبروتوكول بروكسل والمسائل ذات الصلة (تمت الموافقة عليها من قبل اللجنة القانونية في ٥ يونيو ١٩٤٨) وتم توزيعها كوثيقة Doc. 6011 ، LC / 108 ، ٤٨/٦/١٨ ، في الملحق الرابع للجنة القانونية للايكاو ، الدورة الثانية ، ١٩٤٨ ، المحاضر والوثائق (١٩٤٨) ، في ١٢٩ ، المشار إليها فيما بعد بالتقرير

اعتماد المسؤولية المطلقة على الرغم من هذه التحفظات من أقلية من الدول الموجهة إليها<sup>(١)</sup>.

### نطاق المسؤولية المطلقة :

إذا تم الربط بين الأشكال الثلاثة الرئيسية لسلوك الطائرات القادرة على إلحاق أضرار سطحية بقواعد المسؤولية المطلقة لاتفاقيتي روما، تظهر الصورة التالية:-

السيناريو ١. الضرر السطحي الناجم عن "الاتصال المباشر" أو "التأثير" للطائرة أو الأجزاء أو الأشياء أو المواد الكيميائية أو الأشخاص من الطائرة. الضرر السطحي الذي يحدث في ظل هذا الشكل مشمول في نظامي اتفاقيتي روما. في حالة وقوع حادث حقيقي للطائرة، يتم استيفاء معايير (أي) ضرر تسببه طائرة أثناء طيرانها للأشخاص والممتلكات على السطح عند إثبات وجود علاقة سببية بين الضرر والحادث. الأشياء أو الأشخاص الذين يسقطون من الطائرة مشمولون أيضاً بنظم المسؤولية المطلقة لكلا الاتفاقيتين . تم تضييق نطاق الشكل الأول عن طريق معايير "الاتصال المباشر" أو "التأثير". بالنسبة إلى اللجنة الفرعية المسؤولة عن إعادة صياغة اتفاقية روما لعام ١٩٣٣، اقترحت في البداية النطاق التالي للمسؤولية المطلقة بدلاً من مجرد معيار "الهروب" لاتفاقية روما لعام ١٩٣٣.<sup>(٢)</sup>

" الضرر الناشئ عن الاحتكاك بين طائرة أو أي شيء يسقط منها، وأي شخص أو شيء على السطح يعطي الحق في التعويض لمجرد أنه ثبت وجود الضرر وأنه نتج عن الطائرة أو أي شيء يسقط منها. خلال ولغرض الإقلاع، وأثناء الإقلاع، والطيران الفعلي، والهبوط، حتى الوصول إلى مكان الطائرات."

(1) See ICAO Legal Committee, Fourth Session, 1949, Minutes and Documents (1949), p. 174-175.

(٢) يبدو أن الصيغة الأكثر شمولاً التي تم اختيارها في نهاية المطاف في المادة ١ من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ تشير إلى أن سيناريو الضرر الناجم عن الضوضاء كان يُقصد به أن يقع ضمن نطاق النظام إلى حد ما ؛ سيتم التعامل مع هذا السيناريو بمزيد من التفصيل في إطار السيناريو الثاني للضرر السطحي المحتمل.



كانت ميزة هذه الصيغة هي أن نطاق المسؤولية المطلقة لم يكن من الواضح بعد ذلك أن يشمل الضرر الناجم عن ضوضاء الطائرات على الإطلاق. اتنص المادة ٦ من اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ والمادة ٧ من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ على أنه يمكن تحميل مشغلي الطائرات المسؤولية بالتضامن والتكافل وفقاً لشروط وقيود الاتفاقية. في ضوء أنظمة المسؤولية المحدودة لكلتا الاتفاقيتين، يمكن أن تؤدي بعض حالات الاصطدام إلى مشاكل. إذا اصطدمت طائرة تابعة لدولة طرف في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ بطائرة ليست طرفاً فيها، فقد يثور التساؤل عما إذا كان بإمكان مشغل هذه الأخيرة الاستفادة من نظام وحدود المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية روما ١٩٥٢. إذا تم تفسير النص بدقة<sup>(١)</sup>، فلن يكون هذا هو الحال. ومع ذلك، فقد جادل البعض بأن مثل هذا الشكل يمكن أن يغطيه نظام اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ على أساس أن ذلك من شأنه أن يعزز الانضمام إلى الاتفاقية. مثل هذا التفسير يتوافق مع هدف المزيد من التوحيد الدولي في هذا المجال.

يبدو أن إدراج مثل هذا الشكل يمدد نطاق نظام الاتفاقية إلى حد بعيد ويثير اعتراضاً مهماً ضد نظام المسؤولية المحدودة لاتفاقية روما لعام ١٩٥٢. لأن الغير غالباً ما يفضل رفع دعاوى ضد المشغل الآخر (غير الموقع) لإحدى الطائرتين المتصادمتين على أساس نظام وطني قابل للتطبيق غير محدود وأكثر تساهلاً بدلاً من تقديم مطالبات ضد المشغل (الموقع) على أساس اتفاقية روما لعام ١٩٥٢<sup>(٢)</sup>.

(١) من الناحية العملية، من المرجح أن يقدم المدعون مطالبات ضد كلا المشغلين. لكن المغزى من هذا المثال هو أن نظام المسؤولية المحدودة لاتفاقية روما لعام ١٩٥٢ سيحمي بشكل غير عادل المشغل الذي يشمل نظام الاتفاقية مقارنة بالمشغل الآخر المتورط في التصادم.

(٢) لتطبيق صارم للمادة ٧ من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ يشير إلى أن الاتفاقية تنطبق فقط على مشغلي الطائرات التي صدقت الدول الأم على الاتفاقية. هذا يعني أنه سيتم تغطية الطائرات الأخرى بموجب القانون المحلي المطبق على الحالة، انظر Shawcross & Air Law, Beaumont، الفقرة 112 / V

الشكلان ٢ و ٣. الأضرار السطحية التي تحدثها الرحلة في حالة عدم الامتثال لأنظمة الحركة الجوية ؛ تحليق عام منخفض جداً أو تحليق مفاجئ (٢). الأضرار التي لحقت بالسطح بسبب التحليق العادي. إن السؤال إلى أي مدى شكل الضرر السطحي الذي تسببه الرحلة في حالة عدم التوافق مع لوائح الحركة الجوية تمت تغطيته في اتفاقيات روما لم يتم حله بشكل مرض.

يبدو أن الفحص الدقيق لصياغة المادة ٢ (١) من اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ يشير إلى أن هذا الشكل يندرج تحت نطاق المسؤولية المطلقة حيث تنص على: "أن الضرر الناجم عن طائرة أثناء طيرانها إلى أشخاص أو ممتلكات على السطح يعطي الحق في التعويض على أساس إثبات فقط أن الضرر موجود وأنه يُنسب إلى الطائرة.

تناول الوفد الألماني في ذلك الوقت المسألة الأساسية المتعلقة بنطاق علاقة السببية، واقترح قصر نطاق اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ على "الحوادث" التي تسبب أضراراً سطحية. وفقاً للوفد الألماني، يجب أن يشمل مصطلح "الحوادث" أيضاً حالات التحليق المفاجئ الذي يتسبب في أضرار بسبب الخوف (على سبيل المثال، الخيول التي تخاف من التحليق المفاجئ للطائرة والمسامير، مما يؤدي إلى مقتل شخص ما)، ولكن ليس الضرر الناجم عن تكرار تحليق. ومع ذلك، لم يعتمد المؤتمر الاقتراح الألماني<sup>(١)</sup>.

كما ذكرنا سابقاً، اقترحت اللجنة الفرعية المسؤولة عن إعادة صياغة اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ في البداية الحد من نطاق الضرر القابل للتعويض لحالات الضرر الناجم عن الاتصال المباشر بالطائرة أو الأشياء / الأشخاص / الأشياء (المتساقطة) منها. وعلى الرغم من أن معظم الدول أيدت هذا التعريف، فقد كشفت الردود على الاستبيان أن بعض الدول وجدت أن معيار "الاتصال" غير مرض، لأنه يستبعد الأضرار الناجمة عن تيار الهواء من المراوح أو الحرائق أو الانفجار أو الضوضاء غير العادية. في البداية، تركت اللجنة الفرعية السؤال مفتوحاً للجنة

(1)Goedhuis p. 288. Goedhuis points out thp. Ripert found it practically impossible to define the phrase 'accident' satisfactorily

القانونية مع تحذير من أن مثل هذه الأنواع من الضرر كانت غير عادية وسيكون من الصعب إثباتها<sup>(١)</sup>

خلال الدورة الخامسة للجنة القانونية في تاورمينا في يناير ١٩٥٠، تم اعتماد ما يسمى بمشروع تاورمينا. تم تحديد نطاق المسؤولية المطلقة على النحو التالي في المادة<sup>(١)</sup> (١) من مشروع (تاورمينا) يحق لأي شخص يتعرض لضرر على السطح الحصول على تعويض على النحو المنصوص عليه في هذه الاتفاقية على أن يثبت فقط أن الضرر قد حدث، من خلال الاتصال أو الحريق أو الانفجار، عن طريق طائرة أثناء الطيران أو بسبب أي شخص أو شيء يسقط منها.<sup>(٢)</sup>

استمرت المناقشات حول الصياغة السليمة لمسودة تاورمينا في مونتريال في يونيو ١٩٥٠. وعلق المندوب السويسري بأن الصياغة لم تكتمل، لأن الطائرة التي تحلق على ارتفاع منخفض يمكن أن تتسبب في انهيار جليدي بسبب تيارها الجوي وبالتالي إحداث أضرار كبيرة على السطح. اعتمد في البداية اقتراحه بتضمين عبارة "أو من خلال تيار الهواء لطائرة أثناء الطيران".<sup>(٣)</sup>

توصلت لجنة الصياغة لاحقاً إلى اقتراحين للصياغة يتضمنان عناصر مثل التلامس والحريق والانفجار والحرارة والتأثير الكيميائي واضطراب الهواء، ولكنها أضافت أيضاً بديلاً ثالثاً تم فيه معالجة مشكلة الضوضاء ومستثنى من نطاق الاتفاقية. مقترنة باقتراح مندوب المملكة المتحدة لإضافة "أو مرور طائرة في رحلة عادية"، النتيجة النهائية للمراجعات المقترحة للمادة (١) (١) من مشروع (تاورمينا) نص مشروع مونتريال كما يلي "أي شخص يعاني من ضرر على السطح، بخلاف الضرر الناجم عن الضوضاء أو مرور الطائرة في رحلة عادية، يحق له الحصول على تعويض على النحو المنصوص عليه في هذه الاتفاقية بناءً

(1) See ICAO Legal Committee, Fourth Session, 1949, Minutes and Documents (1949), p. 241

(2) See ICAO Legal Committee, Fifth Session, 1950, Minutes and Documents (1950), p. 347.

(3) See ICAO Fourth Session of the Assembly, 1950, Legal Commission, Minutes and Documents (1950), p. 57-65.

على إثبات فقط أن الضرر قد نتج مباشرة عن طائرة أثناء الطيران أو عن طريق أي شخص أو شيء يسقط منها" (١) .

تم تحويل مشروع مونتريال إلى مشروع مكسيكو سيتي خلال الدورة السابعة للجنة القانونية واستند إلى أساس اتفاقية روما لعام ١٩٥٢. وفي إجراءات إعادة الصياغة النهائية، كان اليقين المقنن بشأن عدم تعويض الضرر الناجم عن الضوضاء للأسف حذفته لجنة الصياغة من صياغة المادة (١) (١) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢. ومع ذلك، ظل الضرر الناجم عن مجرد التحليق فوق الأرض وفقاً لأنظمة الحركة الجوية مستبعداً من نطاق المسؤولية المطلقة. يبدو أن هذا التعداد المختصر لتاريخ صياغة اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ يشير ضمناً إلى أن الضرر الناجم عن الضوضاء الناشئة عن التحليق في حالة عدم امتثال لأنظمة الحركة الجوية كان يُقصد به استبعاده من نطاق الاتفاقية. (٢)

بإجازة، فإن السؤال الذي لم يتم الإجابة عليه ظل قائماً إذا كان الضرر السطحي الناشئ عن الضوضاء التي تسببها الطائرات التي تحلق في حالة عدم امتثال لأنظمة الحركة الجوية يُقصد به أن يغطيها نظام المسؤولية المطلقة لاتفاقية روما لعام ١٩٥٢ أم لا. سيتوافق إدراج هذا الشكل مع رغبة الوفد الألماني في تضمين حالات الخوف المفاجئ للأشخاص أو الحيوانات بسبب الضوضاء المفاجئة للطائرات التي تحلق على ارتفاع منخفض للغاية لمرة واحدة. يبدو أن الاستبعاد أكثر انسجاماً مع رغبات المسؤولين عن إعادة صياغة اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ في مرحلة لاحقة. عادت إلى السطح مسألة إمكانية تعويض الضرر الناجم عن الضوضاء بالاقتران مع الأسئلة المتعلقة بإمكانية تعويض

(1) See ICAO Fourth Session of the Assembly, 1950, Legal Commission, Minutes and Documents (1950), p. 164

(٢) انظر 'مشروع اتفاقية الأضرار التي تسببها الطائرات للأطراف الثالثة على السطح كما تم تنقيحها من قبل اللجنة القانونية في الدورة الرابعة لجمعية الايكاو' ، في منظمة الطيران المدني الدولي ، الدورة الرابعة للجمعية العمومية ، التقرير النهائي للجنة القانونية (١٩٥٠) ، الساعة ١١-٢٠..

الضرر الناجم عن الطفرة الصوتية أثناء المداورات بشأن بروتوكول مونتريال لعام ١٩٧٨م<sup>(١)</sup>.

## المطلب الثاني

### التحديد القانوني للمسؤولية عن الأضرار التي تحدث على السطح والتأمين ضد المسؤولية

أي نقاش حول مبررات ومزايا حدود المسؤولية يمكن أن يكون لانهاياً. إنها ليست مسألة حجج قانونية بقدر ما هي مسألة تقدير تشريعي. يمكن الطعن في الفرضية الأساسية بسهولة عن طريق التساؤل عما إذا كانت الحدود مبررة على الإطلاق. الطرف الثالث الظاهر على السطح لم يتحمل أي مخاطرة، ومع ذلك فقد يفقد حياته أو صحته. في ظل هذه الظروف هل يحرم من التعويض الكامل؟ في قانون الجو الدولي، يُقبل بشكل عام الاعتبار بأن المسؤولية المحدودة هي مقايضة للمسؤولية المطلقة المفروضة على المشغل. ومع ذلك، فإن هذا ليس نتيجة طبيعية، كما يتضح من مجرد حقيقة أن أربع وعشرين ولاية قد جعلت المسؤولية المطلقة هي القانون دون أي حدود فيما يتعلق بالتعويض المستحق. ومع ذلك، تم الاعتراف بنظام المسؤولية المحدودة في اتفاقيات قانون الجو منذ عام ١٩٢٩م<sup>(٢)</sup>.

احتدم الجدل حول مستوى حدود المسؤولية. اعتبر وفد الولايات المتحدة أن الحد الأقصى لنصيب الفرد لكل شخص مصاب منخفض جداً، بالإضافة إلى الحد

(١) ومن اللافت للنظر أن هذه المشكلة كانت مرتبطة بالفصل الخامس (تطبيق الاتفاقية والأحكام العامة) وليس بالمناقشات حول المادة ١ من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢. اقترح قدمته اللجنة الفرعية التابعة للجنة القانونية لإدراج مادة إضافية ٢٤ أ. التي نصها: "لا تنطبق هذه الاتفاقية على الضرر الناجم عن الضوضاء أو دوي الصوت الذي تحدثه طائرة أثناء الطيران" خلال الدورة الثانية والعشرين للجنة القانونية،

انظر 'Verslag van de Nederlandse Delegation naar de Diplomatieke Conferentie to Herziening van het Verdrag van Rome van 1952 betreffende Schade door Luchtvaartuigen (te Montreal van 6-23 september 1978) (تقرير الوفد الهولندي عن المؤتمر الدبلوماسي لمراجعة اتفاقية

روما لعام ١٩٥٢)

(2) 4Shawcross & Beaumont, 1951, p. 399 (No. 422), p. 430 (No. 467)

الإجمالي، "على الرغم من أن هذه الحدود قد وافقت عليها دول وكتاب آخرون. يمكن القول أنه أثناء المؤتمر في روما، كان هناك تحالفان كبيران - إذا جاز التعبير - يضم أحدهما جميع الولايات تقريباً حيث توجد شركات الطيران الكبرى وشركات التأمين الرائدة. وقد بذلت الدول الأعضاء في هذا التحالف قصارى جهدها لإبقاء الحدود منخفضة وخاصة لإصلاح سقف جامد بغض النظر عن وزن الطائرة. كان النموذج لهذا هو المادة ٨، الفقرة ٢ من اتفاقية روما لعام ١٩٣٣. أثبت تحالف المعارضة أنه أقوى. وكان الهدف الأول لجميع الدول التي انضمت إلى صفوفها هو حماية الضحايا. وهكذا كانت فكرة السقف الجامد مرفوض، وكلما زاد حجم الطائرة، زاد الحد الإجمالي، وكان الحد الأقصى للتعويض المقدم لكل شخص يقتصر على ٥٠٠٠٠٠٠ فرنك ذهبي مقابل ٢٠٠٠٠٠٠ فرنك في اتفاقية عام ١٩٣٣. الجدل حول مدى الحدود ليس مهماً حقاً. تشير الإحصائيات إلى أن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة على السطح كل عام نادر جداً وأن المخاطر التي تسببها السكك الحديدية، خاصة عند المعابر على مستوى الصفوف، أعلى بمئات المرات من المخاطر في الطيران. "وبالتالي، لا يمكن أن تؤثر الحدود الأعلى بشكل كبير على أفساط التأمين ضد مخاطر الطرف الثالث: لا يوجد اعتراض جاد على رفع الحدود<sup>(١)</sup>.

الأشخاص أو الكيانات المسؤولين بموجب الاتفاقيات وإلى أي مدى يثبت لهم الحق في تحديد المسؤولية  
١- مشغلي الطائرات :

بموجب كل من اتفاقيتي روما، تُعزى المسؤولية في المقام الأول إلى مشغل الطائرة، على الرغم من أن تعريفات هذا الكيان تختلف قليلاً حسب الاتفاقية. تعرف اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ المشغل بأنه "أي شخص لديه طائرة تحت تصرفه ويستخدمها لحسابه الخاص". وقد أدى الغموض الذي يكتنف هذا التعريف إلى أن يلاحظ البعض أنه من المأمول أن تتم تسوية المشكلة بشكل أوضح في المستقبل. تتمثل إحدى مشكلات التعريف في أن معايير "التصرف" و "الاستخدام" و "الحساب الخاص" قد تم تدوينها بطريقة تراكمية على عكس الطريقة البديلة<sup>(٢)</sup>.

(1) 17 de Juglart, 1953 Revue G~nirale de l'Air 353 (hereafter RGA).

(2) (See Article 4(1) of the Rome Convention of 1933 and Article 2(1) of the Rome Convention of 1952.

بعد دراسة دقيقة للخيارات المختلفة من قبل مجموعة العمل في عام ١٩٥٠، تم تفسير تعريف أكثر تعقيداً لاتفاقية روما لعام ١٩٥٢. تم تعريف المشغل على أنه الشخص الذي كان يستخدم الطائرة في وقت حدوث الضرر، بشرط أنه إذا تم الاحتفاظ بالسيطرة على ملاحاة الطائرة من قبل الشخص الذي استمد منه حق استخدام الطائرة، سواء بشكل مباشر أو غير مباشر، يعتبر ذلك الشخص هو المشغل<sup>(١)</sup>.

تم تفقيح التعريف من خلال إضافة أنه يجب اعتبار الشخص مستخدماً للطائرة عندما يستخدمها شخصياً أو عندما يستخدم تابعيه أو وكلاؤه الطائرة أثناء عملهم، سواء كان ذلك ضمن نطاق سلطتهم أم لا.<sup>(٢)</sup>

تمت إضافة الشكل الإضافي الجدير بالملاحظة والمعقد لشخص كان له الحق الحصري في استخدام الطائرة لمدة أربعة عشر يوماً كحد أقصى يرجع تاريخها إلى اللحظة التي بدأ فيها حق الاستخدام إلى التعريف. إذا تسبب هذا الشخص في حدوث ضرر أثناء استخدام الطائرة، فيمكن تحميله المسؤولية بالتضامن والتكافل مع المشغل الأصلي الذي استمد منه هذا الحق بموجب نظام الاتفاقية. في الأساس، يبدو أن المعنى الأساسي لتعريف مصطلح المشغل يشير بشكل أساسي إلى الشخص الذي يتحكم فعلياً في الطائرة، أي الذي كان طاقمه يشغل الطائرة وقت وقوع الضرر.<sup>(٣)</sup>

#### (1) See Article 4(2) of the Rome Convention of 1933

(٢) المناقشات المشار إليها من قبل البعض يمكن أن تكون إحدى المشاكل بمثابة مثال: كان المقرر في ذلك الوقت يرى أن المشغل هو الشخص الذي له الحق في توظيف القبطان وكذلك تزويد الطائرة بالوقود؛ ومع ذلك، بموجب اتفاقيات معينة بشأن استخدام الطائرات يمكن تقسيم هذين الشرطين بين الأطراف المعنية. انظر أيضاً دريون، في ١٤٤-١٤٥ بشأن هذه المسألة. ستكون نصيحته هي رفع دعوى ضد جميع الأشخاص الذين يمكن أن يحتجزوا كمشغل. انظر أيضاً المادة ٢ (أ) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢؛ Drion p. 143 ICAO 4th Session of "Operp.or", and Minutes and Documents, Legal Commission, Assembly, ١٩٥٠، p. 313-331 51 (1950)، انظر المادة ٢ (ب) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢

#### (3) See Article 3 of the Rome Convention of 1952.

## ٢- مالكي الطائرات :

على الرغم من عدم تعريف مالكي الطائرات على وجه التحديد، لا يمكن تحميلهم المسؤولية إلا إذا افترض أنهم مشغلو تلك الطائرات عند إثبات العكس بموجب كلتا الاتفاقيتين. بموجب اتفاقية روما لعام ١٩٣٣، يعتبر المالك هو مشغل الطائرة إذا لم يتم تسجيل اسم المشغل في سجل الطيران أو في بعض الوثائق الرسمية الأخرى. بموجب اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، يُفترض أن المالك المسجل هو المشغل ما لم يثبت، في إجراءات تحديد مسؤوليته، أن شخصاً آخر كان المشغل، وبقدر ما تسمح به الإجراءات القانونية، يتخذ التدابير المناسبة لجعل ذلك الشخص طرفاً في الإجراءات<sup>(١)</sup>.

## ٣- المستخدمون غير الشرعيين :

المستخدمون غير الشرعيين، الذين يُعرفون على أنهم أشخاص يستخدمون الطائرة دون موافقة مشغل الطائرة، يمكن أن يكونوا مسؤولين بالتضامن والتكافل مع المشغل بموجب أنظمة اتفاقيات روما، ما لم يثبت المشغل أنه قد بذل العناية الواجبة. وبالتالي، يمكن للمشغل الإفلات من المسؤولية إذا أثبت أنه لم يكن مهملاً أو مخطئاً فيما يتعلق بالاستخدام غير القانوني. وهذا يعني أن معيار الإهمال والخطأ، وليس معيار المسؤولية المطلقة، يسود بالنسبة إلى المشغل في حالات الاستخدام غير القانوني بموجب كلتا الاتفاقيتين، ويعد ذلك فقط ضمن حدود المسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقيات في الواقع، فإن الأحكام المتعلقة بالاستخدام غير القانوني تتيح لمشغلي الطائرات حماية نظام المسؤولية المحدودة على أساس افتراض الخطأ أو الإهمال<sup>(٢)</sup>.

(١) يشير دريون إلى أنه من الناحية العملية، لا يختلف تعريف مصطلح "المشغل" لاتفاقية روما لعام ١٩٣٣ اختلافاً جوهرياً عن تعريف اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، انظر دريون في ١٤٣-١٤٥.

٥٤ انظر المادة ٤ (٣) من اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ والمادة ٢ (٣) من اتفاقية روما ١٩٥٢.

(٢) انظر المادة ٥ من اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ والمادة ٤ من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢. لاحظ أن صياغة المواد تختلف اختلافاً طفيفاً (نشأ الدفاع عن العناية الواجبة للمادة ٤ من فكرة أن المشغل لم يتخذ جميع الخطوات المناسبة لمنع الاستخدام غير المشروع للمادة



يجب تمييز المستخدم غير القانوني عن الشخص الذي "يأخذ طائرة ويستخدمها بشكل غير قانوني دون موافقة الشخص الذي يحق له استخدامها (المشغل)". لأنه إذا تسبب هذا الشخص في حدوث ضرر، فإن مسؤوليته تكون غير محدودة<sup>(١)</sup>.

تشير هذه الفئة الثانية إلى الخاطفين الفعليين للطائرة، الذين يُحرمون بالتالي من مزايا التحديد القانوني للمسؤولية. لسوء الحظ، من غير المرجح أن يستفيد الضحايا كثيراً من المسؤولية غير المحدودة لخطافي الطائرات. يمكن أن يكون هذا بسبب الصعوبة الشديدة للمطالبة من هؤلاء الأفراد بشكل عام بالإضافة إلى افتقارهم المفترض إلى الأصول لتغطية الضرر الذي تسببوا فيه، بافتراض أن تقديم مثل هذه المطالبات يمكن أن يتم بنجاح في المقام الأول نشأت مشكلة مثيرة للاهتمام ومعقدة للمستقبل المحتمل لنظام روما بسبب الهجمات الإرهابية في ١١ سبتمبر ٢٠٠١ على الولايات المتحدة. في ضوء الأضرار الكارثية التي سببها استخدام الطائرات كقنابل مأمولة في تلك الهجمات، فإن السؤال عن المستقبل سيكون على أي أساس من المسؤولية وإلى أي مدى يمكن أن يتحمل المشغلون الأصليون لهذه الطائرات المسؤولية عن مثل هذه الأفعال<sup>(٢)</sup>.

#### الدفاع وحق الرجوع :

بموجب نظام المسؤولية المطلقة لاتفاقية روما لعام ١٩٣٣، فإن الدفاع الرئيسي للمشغل هو الدفاع بالإهمال المشترك للطرف المتضرر. لا يكون أي شخص مسؤولاً بخلاف ذلك بموجب الاتفاقية إذا كان الضرر ناتجاً مباشراً عن نزاع مسلح أو اضطراب مدني، أو إذا كان هذا الشخص تم حرمانه من استخدام الطائرة من خلال إجراء من سلطة عامة. دفاع آخر ضد الاستخدام غير القانوني

(1) See Article 12(2) of the Rome Convention of 1952.

(٢) ما لم يكن بالإمكان تقديم أدلة كافية تربط الخاطفين بدولة مسؤولة، على الرغم من أن هذا قد يكون صعباً في الممارسة العملية. في إشارة إلى كارثة طيران لوكربي، يشير واسنبرغ إلى أنه لا يمكن إدانة ليبيا بتعويض الضحايا .

ينص على أنه إذا تمكن المشغل من إثبات أنه قد بذل العناية الواجبة، فلا يمكن تحميله المسؤولية بالتضامن والتكافل مع المستخدم غير القانوني (١).

إن نظام اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ لا يخل بمسألة ما إذا كان حق الرجوع على المتسبب في الضرر. تأخذ اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ حقوق الطعن خطوة إلى الأمام وتجعل هذه الحقوق قابلة للتطبيق على جميع الأشخاص الذين يحتمل أن يكونوا مسؤولين بموجب الاتفاقية ضد أي شخص آخر. (٢)

### تحديد المسؤولية :

تتعلق أبرز سمات نظام روما وأهميته بكونه يستند إلى تحديد قانوني لمسؤولية المشغل، سندر مفهوم تحديد المسؤولية من خلال عدة نقاط الأولى حول الأساس المنطقي للحد من المسؤولية، ونظام التحديد المختار، وتخصيص الحدود، وطرق الهروب المحتملة للمسؤولية غير المحدودة.

### مبررات تحديد المسؤولية :

كما ذكرنا سابقاً، تكمن أصول نظام المسؤولية المحدودة لاتفاقية روما لعام ١٩٣٣ إلى حد كبير في الموقف الحمائي لاتحاد النقل الجوي الدولي والمحكمة الجنائية الدولية في ذلك الوقت تجاه الطيران. منذ اللحظة التي تم فيها إطلاق فكرة الحد القانوني للمسؤولية، لم تتمكن أي من الأدوات داخل نظام روما من الهروب من برائتها. يمكن اشتقاق دورها الأساسي بوضوح من ديباجة اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ التي تعلم القارئ بأن واضعي الصياغة كانوا مدفوعين بالرغبة في ضمان تعويض مناسب للأشخاص الذين يعانون من أضرار تسببت فيها الطائرات الأجنبية على السطح، مع الحد بطريقة معقولة من مدى المسؤوليات المتكبدة عن مثل هذه الأضرار من أجل عدم إعاقة تطوير النقل الجوي المدني

(١) انظر المادة (٥) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢. انظر أيضاً المادة (٦) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ بشأن الدفاع عن الإهمال المشترك، والتي تم الإبقاء عليها، وإن كان ذلك بصياغة مختلفة عن اتفاقية روما لعام ١٩٣٣. لاحظ أن المادة ٨ من اتفاقية روما لعام ١٩٣٣. تسمح اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ تحديداً لعدد من الأطراف الأخرى المذكورة بخلاف المشغل بالاستناد إلى الدفاعات، مثل المالكين المقترض أنهم مشغلين للمادة (٢) (٣) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢.

(2) See Article 10 of the Rome Convention of 1952.

الدولي، و واقتناعاً منهم أيضاً بضرورة التوحيد إلى أقصى حد ممكن، من خلال اتفاقية دولية، للقواعد المطبقة في مختلف دول العالم على الالتزامات المترتبة على مثل هذا الضرر.

حتى بدون الاستعانة بأية محاضر أو وثائق تسجل تاريخ صياغة اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، فإن تطبيق المنطق الواضح يوضح أن مثل هذه الرغبة لا يمكن تحقيقها بشكل عادل على المستوى الدولي. ويرجع ذلك إلى حقيقة أن المستوى المحتمل للضرر والتعويض اللاحق للأشخاص والممتلكات يمكن أن يتفاوت بشكل كبير من دولة إلى أخرى أو حتى جزء منها. ستكلف الطائرة الأجنبية التي تسقط في بلدة في إثيوبيا جزءاً بسيطاً من مبلغ التعويض المستحق عن طائرة مماثلة في حادث أحرقت في دولة ذات حجم مماثل في الولايات المتحدة. وذلك لأن مستويات المعيشة وبالتالي المستوى المحتمل للضرر لسكان إثيوبيا والولايات المتحدة تختلف اختلافاً كبيراً. لا بد أن يختلف مدى الضرر المحتمل للسطح ليس فقط بالمعنى الجغرافي، ولكن أيضاً بمرور الوقت. بالنسبة لحوادث الطيران المذكورة أعلاه في كل من الولايات المتحدة وإثيوبيا، كان من الممكن أن تؤدي إلى درجة أقل بكثير من التعرض للمسؤولية قبل ثلاثة عقود من الآن، بسبب عوامل مثل التضخم وتغير مستويات المعيشة. النقطة المهمة هي أنه إذا قارنا الضحايا المحتملين للضرر السطحي في جميع أنحاء العالم وفي الوقت المناسب، يصبح من الواضح أن تحديد المسؤولية هو أحد جوانب نظام المسؤولية الدولية الذي لا يمكن توحيدده بشكل مرض في جميع أنحاء العالم. لأن مثل هذا التوحيد من شأنه أن يضع الضحايا المحتملين في البلدان الفقيرة في وضع أفضل من أولئك الموجودين في البلدان الأكثر تقدماً. ويرجع ذلك إلى حقيقة أن الأولى لديها فرصة أكبر بكثير لتلقي "تعويض مناسب" من الثانية حيث أن مستوى الضرر الذي لحق بهم من المرجح أن ينخفض بشكل كامل أو إلى حد أكبر بكثير ضمن الحدود القانونية المنصوص عليها. في الاتفاقية، فإن أي شكل من أشكال تحديد المسؤولية لديه فرصة قوية للوقوع تحت الضرر الفعلي الذي لحق به حادث طيران دولي، وخاصة في البلدان الأكثر تقدماً في العالم. لصياغة هذه العبارة، لا

يمكن لمثل هذا النظام أبداً أن يخلق مجالاً متكافئاً سواء للطيران أو ضحاياه المحتملين.<sup>(١)</sup>

تبدو الفكرة الأخرى الواردة في اللديباجة، والتي ترى أن تحديد المسؤولية ضروري من أجل عدم إعاقة تطوير الطيران المدني الدولي، ملحوظة أيضاً في ضوء حقيقة أن قوانين الطيران الوطنية في هذا المجال كانت تستند إلى حد كبير على مسؤولية غير محدودة في فترة صياغة اتفاقيتي روما. يبدو أن تطوير الطيران المدني الدولي لم يعرقل بشكل خطير من قبل مثل هذه الأنظمة، التي كانت تستند في الغالب إلى مسؤولية غير محدودة<sup>(٢)</sup>.

#### أنظمة التحديد المختارة :

بصرف النظر عن استحالة الحد من المسؤولية على أساس دولي، بشكل عام، يمكن أن ينشأ عدد كبير من المشاكل المحددة عندما يبدأ المشرع في تقنين نظام تحديد. تتعلق المشكلة الأكثر إلحاحاً بمشكلة كيفية الحد من المسؤولية بشكل مناسب بموجب نظام اتفاقية روما لعام ١٩٣٣، يمكن تحميل المشغل المسؤولية عن كل حادث يصل إلى مبلغ ٢٥٠ فرنكاً لكل كيلوغرام من وزن الطائرة، بحيث لا يقل حد مسؤولية المشغل عن ٦٠٠٠٠٠٠ فرنك.، ولا يزيد عن ٢،٠٠٠،٠٠٠ فرنك. تم تحويل نظام التصنيف المباشر هذا الذي تم فيه دمج وزن الطائرة مع

(١) وقد أثار دريون هذه الحجة أيضاً في تعديده للمبررات للحد القانوني للمسؤولية. تم رفض هدف توحيد القانون فيما يتعلق بمبلغ التعويضات الواجب دفعها من قبله على أساس أنه لن يكون من المناسب توحيد مبلغ التعويضات الواجب دفعها في حالة الوفاة أو الإصابات، حسب الآراء والظروف المحلية ذات الطابع الاجتماعي والاقتصادي لها أهمية كبيرة في هذا المجال، انظر دريون في ٤٢

(٢) أظهر تجميع للقوانين الوطنية التي تم إجراؤها في فترة صياغة اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ أن قوانين ثلاث وثلاثين دولة تحتوي على أحكام خاصة بشأن موضوع مسؤولية الطرف الثالث وأن قوانين ثمانين عشرة دولة أخرى لم تتضمن؛ من القوانين التي فعلت ذلك، استندت الأغلبية على المسؤولية المطلقة؛ وأن جميع القوانين، بغض النظر عن أساس المسؤولية، تستند إلى مسؤولية غير محدودة، ولكن بالنسبة للدول الست التي صدقت على اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ وثلاث دول أخرى (لم تكن قوانينها المحددة سارية المفعول في ذلك الوقت) من الدراسة الاستقصائية، انظر اللجنة القانونية للايكاو، الدورة الخامسة، ١٩٥٠، المحاضر والوثائق (١٩٥٠)، في ٢٨١-٢٩٥

مستويات معينة من الحدود إلى نظام أكثر تعقيداً من قبل واضعي اتفاقية روما لعام ١٩٥٢<sup>(١)</sup> على أساس الردود على الاستبيان الذي أرسلته اللجنة القانونية بشأن مسألة تحديد المسؤولية فقط، وأساس النظام المعدل لـ تم تدوين التقييد في ما يسمى بمشروع تاورمينا، والذي استند إلى أساس اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، تم تدوين نظام التحديد<sup>(٢)</sup> التالي في المادة (١١) .

" مع مراعاة أحكام المادة ١٢، لا يجوز أن تتجاوز المسؤولية عن الضرر الذي يمنح الحق في التعويض بموجب المادة ١، عن كل حادث وواقعة للطائرة، فيما يتعلق بجميع الأشخاص المسؤولين بموجب هذه الاتفاقية، عما يلي

- أ. ٥٠٠٠٠٠ فرنك للطائرات التي تزن ١٠٠٠ كجم فأقل
  - ب. ٥٠٠٠٠٠ فرنك بالإضافة إلى ٤٠٠ فرنك لكل كيلوجرام يزيد عن ١٠٠٠ كيلوجرام للطائرات التي يزيد وزنها عن ١٠٠٠ كيلوجرام ولا تزيد عن ٦٠٠٠ كيلوجرام .
  - ج. ٢٥٠٠٠٠٠ فرنك زائد ٢٥٠ فرنك لكل كيلوجرام يزيد عن ٦٠٠٠ كيلوجرام للطائرات التي يزيد وزنها عن ٦٠٠٠ كيلوجرام ولا تزيد عن ٢٠٠٠٠ كيلوجرام .
  - د. ٦٠٠٠٠٠٠ فرنك بالإضافة إلى ١٥٠ فرنك لكل كيلوجرام يزيد عن ٢٠٠٠٠ كيلوجرام للطائرات التي يزيد وزنها عن ٢٠٠٠٠ ولكن لا تتجاوز ٥٠٠٠٠٠ كيلوجرام .
  - هـ. ١٠٥٠٠٠٠٠ فرنك زائد ١٠٠ فرنك لكل كيلوجرام يزيد عن ٥٠٠٠٠ كيلوجرام للطائرات التي يزيد وزنها عن ٥٠٠٠٠ كيلوجرام ."
- علاوة على ذلك، فإن المسؤولية فيما يتعلق بالخسائر في الأرواح أو الإصابة الشخصية كانت محدودة بمبلغ ٥٠٠٠٠٠٠ فرنك لكل شخص قتل أو جرح في المادة ١١ (٢) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢.

(1) See Article 8(1) and (2) of the Rome Convention of 1933

(٢) انظر ملخصات الردود على الاستبيان الخاص بحدود المسؤولية فيما يتعلق باتفاقية روما ، اللجنة القانونية لمنظمة الطيران المدني الدولي ، الدورة الخامسة ، ١٩٥٠ ، المحاضر والوثائق (١٩٥٠) في ٢٦٥-٢٨٠ ؛ براون في ٤٢٦ . تكشف هذه المصادر اختلاف وجهات النظر حول هذه المسألة

عند انعكاس نظام تحديد المسؤولية هذا بعد حوالي خمسين عاماً من صياغته، يبدو من الواضح أن المبالغ قد عفا عليها الزمن من حيث المستويات المختارة وطريقة التعبير (الفرنك الذهبي) في أي مكان في العالم. لكن هذه ليست النقطة الرئيسية، لأن الهيئة التشريعية يمكن أن تبتكر طرقاً يمكن من خلالها تصحيح هذه الحدود من وقت لآخر من أجل مواكبة الظروف الاقتصادية المتغيرة والتضخم. الأمر الأكثر أهمية من ذلك بكثير أنه تم افتراض وجود علاقة بين وزن الطائرة، وحد معين من المسؤولية، والضرر الفعلي، في حين أن مثل هذا الارتباط ليس بالضرورة أن يكون موجوداً. بمعنى آخر، قد لا يكون الافتراض القائل بأن طائرة بوينج ٧٤٧ قادرة على إلحاق أضرار جسيمة بالسطح أكبر بكثير من طائرة فوكر ٥٠ نظراً للاختلافات في وزن كلتا الطائرتين، ولكنها ستعتمد على ظروف حادث أو حادثة الطيران. في المتناول. على سبيل المثال، إذا تحطمت طائرة بوينج ٧٤٧ وفوكر ٥٠ في محطة نووية بطريقة مماثلة، فسيكون التأثير النهائي قابلاً للمقارنة بقوة من حيث الضرر إذا تعطل المصنع بعد الاصطدام مع كل من الطائرات الأثقل والأخف وزناً. وحتى لو كان هناك ارتباط بين وزن الطائرة والضرر اللاحق موجود، ومن المؤكد أن مثل هذا الارتباط ليس بنفس النسبة التي تم تدوينها في المادة ١١ من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢<sup>(١)</sup>.

باختصار، هذا يعني أن أي مستوى مختار من الحدود يكون أساساً نوعياً. حتى إذا كانت مستويات المسؤولية المحدودة قانوناً مرتبطة بحجة التأمين المحدود على مسؤولية الطرف الثالث، فمن الصعب تقنين الحدود القانونية اللاحقة للمسؤولية بشكل عادل.

#### تقسيم الحدود :

بصرف النظر عن الارتباط التعسفي إلى حد ما بين وزن الطائرة وحدود المسؤولية، ستظهر مشاكل أخرى في عملية تدوين نظام التحديد. تتعلق إحدى تلك المشكلات بتوزيع الحدود بين فئات الضرر للإصابات الشخصية والأضرار

(١) تم تعريف الفرنك على أنه وحدة عملة تتكون من ٦٥,٥ ملليجرام من الذهب بدقة تصل إلى ٩٠٠ ملليجرام في المادة ١١ (٤) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ على الرغم من أن مثل هذه التحديثات ستظل تترك استحالة إنشاء نظام موحد للحدود. متصل

التي تلحق بالمتلكات، خاصة في حالات الأضرار السطحية التي تتجاوز تلك الحدود.

بموجب المادة ٨ (٣) من اتفاقية روما لعام ١٩٣٣، تم إجراء تقسيم يتم بموجبه تخصيص ثلث مبلغ الحد الأقصى للمسؤولية للتعويض عن الأضرار التي لحقت بالمتلكات والثلاثين الآخرين للتعويض عن الأضرار التي لحقت بالأشخاص. في الحالة الأخيرة، يجب ألا يتجاوز التعويض المستحق ٢٠٠ ألف فرنك للفرد. في حالات الضرر الزائد فوق الحدود المنصوص عليها في المادة ٨، يجب تخفيض التعويض المستحق لكل شخص بشكل متناسب بحيث لا يتجاوز الإجمالي الحدود. من الواضح أن الضرر الذي يلحق بالمتلكات يمكن إدراكه، فإن مثل هذا التقسيم يوضح أن واضعي اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ كانوا يرون أن الإصابات الشخصية تستحق جزءاً أكبر من الحد الإجمالي من الأضرار التي تلحق بالمتلكات<sup>(١)</sup>.

هناك مشكلة أخرى تتعلق بتوزيع الحدود خاصة بمسألة ما الذي يجب عمله إذا ظل مستوى الضرر في المتلكات ضمن الحدود القانونية، في حين أن حدود الإصابات الشخصية يتم تجاوزها بالمستوى الفعلي للإصابات الشخصية. هل سيكون من الممكن بعد ذلك نقل التغطية الزائدة للأضرار التي تلحق بالمتلكات إلى جانب الإصابات الشخصية عن طريق عملية يشار إليها باسم قابلية التراجع؟ إذا تم تفسير هذه القابلية للعكس بشكل صارم، فلن تكون ممكنة في ظل نظام اتفاقية روما لعام ١٩٣٣. ومع ذلك، فإن مثل هذه القاعدة تبدو عادلة من منظور أكثر حداثة. نظراً لأن نظام الحد القانوني للمسؤولية يحمي بالفعل المشغل إلى حد كبير، فإن أقل ما يتوقع هو أن يتم دفع التعويض إلى المبلغ الكامل للحد المنصوص عليه في النظام وأن خلاف ذلك يعني أن بعض الضحايا قد تركوا بلا تعويض<sup>(٢)</sup>.

تم طرح مشكلة التقسيم أيضاً في المادة ١٤ من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢. تنص هذه المادة على ما يلي: إذا كان المبلغ الإجمالي للمطالبات تتجاوز حدود

(1) See Article 9 of the Rome Convention of 1933

(2) Goedhuis p. 308-309.

المسؤولية المطبقة بموجب أحكام هذه الاتفاقية، تطبق القواعد التالية، مع مراعاة أحكام الفقر (٢) من المادة (١١)

أ. إذا كانت المطالبات تتعلق حصرياً بفقدان الأرواح أو الإصابة الشخصية أو حصرياً فيما يتعلق بالأضرار التي لحقت بالمتكاثات، فيجب تخفيض هذه المطالبات بما يتناسب مع المبالغ الخاصة بكل منها .

ب. إذا كانت المطالبات تتعلق بفقدان الأرواح أو الإصابة الشخصية وفيما يتعلق بذلك من الأضرار التي لحقت بالمتكاثات، يجب تخصيص نصف إجمالي المبلغ القابل للتوزيع بشكل تفضيلي للوفاء بالمطالبات المتعلقة بالخسائر في الأرواح والإصابات الشخصية، وإذا لم تكن كافية، يجب توزيعها بالتناسب بين المطالبات المعنية. يجب توزيع باقي المبلغ الإجمالي القابل للتوزيع بشكل متناسب بين المطالبات فيما يتعلق بالأضرار التي لحقت بالمتكاثات والجزء الذي لم يتم تغطيته بالفعل من المطالبات فيما يتعلق بالخسائر في الأرواح والإصابات الشخصية.

لقد تبين مما تقدم، أن نظام التحديد الذي تم اختياره نظاماً عشوائياً إلى حد ما للتقسيم بين الفئات الرئيسية للإصابة الشخصية والأضرار التي تلحق بالمتكاثات. في هذا السياق، أثار دريون السؤال عما إذا كان يجب تطبيق الحد الخاص لكل شخص قتل أو جرح قبل أو بعد مطالبات الوفاة من خلال القيد العالمي لكل طائرة، والذي يمكن أن يحدث فرقاً، ولم يوضحه واضعو الصياغة. إما اتفاقية روما . بشكل عام، فإن الأنظمة المذكورة أعلاه لتقسيم الحدود بين الإصابات الشخصية والأضرار التي تلحق بالمتكاثات تبدو قديمة وغالباً ما يصعب تطبيقها عملياً، لا سيما في الحالات المعقدة للضرر السطحي " المختلط " بفئات ودرجات مختلفة من إصابات للأشخاص. وأضرار في المتكاثات. وهكذا فإن المشاكل الملازمة للقسم توضح عامل معقد آخر للأنظمة القائمة على المسؤولية المحدودة (١).



### فقد الحق في تحديد المسؤولية :

لقد أصبح من الواضح أن كلتا اتفاقتي روما استندتا إلى مزيج من المسؤولية المطلقة والمحدودة. تم تبرير المسؤولية المحدودة على أنها مقايضة للأساس الشديد للمسؤولية المطلقة واعتبرت ضرورية حتى لا تعيق تطوير الطيران المدني الدولي. كما ثبت، فإن الأثر غير المرغوب فيه للمسؤولية المحدودة على المستوى الدولي هو أنه يمكن أن يؤدي إلى تباينات في مستويات التعويض في جميع أنحاء العالم، حيث يمكن أن تتباين الأضرار المحتملة بشكل كبير من دولة إلى أخرى. علاوة على ذلك، تشير قوانين الطيران الوطنية في هذا المجال إلى أنها كانت كلها عمليا تستند إلى مسؤولية مطلقة وغير محدودة أو في أسوأ الأحوال على أنظمة غير محدودة مبنية على افتراض الخطأ أو الإهمال، دون الإخلال على ما يبدو بتطوير النقل الجوي الدولي على الإطلاق. . مزيج من هذه الحقائق من شأنه أن يؤدي إلى الاستنتاج الذي لا مفر منه بأن الطريق الأكثر عدلاً والأكثر منطقية للهروب من أنظمة المسؤولية المطلقة والمحدودة لاتفاقتي روما سوف يكمن في إثبات خطأ أو إهمال المشغل. كان الاضطرار إلى إثبات الخطأ أو الإهمال هو أسوأ شكل للمطالبين بموجب عدد من قوانين الطيران الوطنية في ذلك الوقت على أي حال، حيث يمكنهم الاعتماد بشكل عام على المسؤولية المطلقة وغير المحدودة على أساس الأنظمة الوطنية للمسؤولية تجاه الغير.

ومع ذلك، قام واضعو اتفاقتي روما بخطوة ملحوظة في اختيارهم لطرق الهروب من المسؤولية المحدودة إلى غير المحدودة. لأنهم اختاروا إثبات الإهمال الجسيم أو سوء السلوك المتعمد من أجل الهروب من المسؤولية المحدودة إلى غير المحدودة<sup>(١)</sup>.

بموجب نص المادة (١٤) (أ) من اتفاقية روما لعام ١٩٣٣، لا يمكن للمشغل الاستفادة من نظام المسؤولية المحدودة للاتفاقية إذا ثبت أن الضرر نتج عن الإهمال الجسيم أو سوء السلوك المتعمد من جانب المشغل، أو تابعيه أو الوكلاء،

(١) والآخر هو أن المشغل لم يقدم أحد الأوراق المالية المنصوص عليها في المادة ١٤ (ب) من اتفاقية روما لعام ١٩٣٣

باستثناء الحالات التي يستطيع فيها المشغل إثبات أن الضرر ناتج عن إهمال في قيادة الطائرة أو مناولتها أو ملاحظتها، أو، فيما يتعلق بتابعيه أو وكلائه، وأنه اتخذ جميع الخطوات المناسبة لمنع الضرر.

لم يتم تسهيل وسائل فقدان المسؤولية المحدودة بموجب نص المادة (١٢) (١) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢. ويمكن عندئذٍ أن تصبح مسؤولية المشغل غير محدودة فقط عند إثبات فعل متعمد أو امتناع عن فعل قصد. لإلحاق الضرر به أو من جانب تابعيه أو وكلائه، بشرط أن يكون هؤلاء الأخيرون يتصرفون في سياق عملهم وضمن نطاق سلطتهم<sup>(١)</sup>.

مع الأخذ في الاعتبار أن إحدى النقاط الرئيسية لإنشاء نظام قائم على المسؤولية المطلقة والمحدودة هي أن إثبات الإهمال أو الخطأ من جانب المشغل قد يكون من الصعب تقديمه، وهو مطلب الاضطراب إلى إثبات الإهمال الجسيم أو سوء السلوك المتعمد من أجل فقدان تحديد المسؤولية وفقاً للمعاهدة تبدو سخيفة على أقل تقدير. ع، يتوقع أنه يمكن الرجوع إلى القواعد العامة للإهمال أو المسؤولية عن الخطأ من أجل الحصول على تعويض كامل من المشغل إذا كان من الممكن إثبات خطأ أو إهمال من جانب المشغل أو تابعيه أو وكلائه. ومع ذلك، كانت النقطة الواضحة في ذلك الوقت هي أنه إذا تم استبعاد التحديد حتى في حالات الخطأ الطفيف، فسيتم فقد المغزى الكامل من نظام المقايضة: إذ يمكن للمدعين الالتفاف بسهولة على حدود النظام بمجرد إثبات أدنى درجة من الخطأ بنجاح<sup>(٢)</sup>.

تحت أي ظروف تصبح مسؤولية المشغل غير محدودة، إن وجدت؟ تنص الفقرة ١ من المادة ١٢ من الاتفاقية على مسؤولية غير محدودة فقط "إذا أثبت الشخص المتضرر أنه نجم عن فعل متعمد أو تقصير من جانب المشغل أو موظفيه أو وكلائه بقصد إحداث ضرر .

(١) اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ لم تجعل الأمور أسهل. تصبح مسؤولية المشغل غير محدودة فقط إذا ثبت أنه أو خدمته قد ارتكبوا فعلاً متعمداً أو امتناعاً عن القيام به بقصد إحداث ضرر ، "شريطة أنه في حالة هذا الفعل أو الإغفال من جانب هذا الخادم أو الوكيل ، فإنه يكون كذلك أثبت أنه كان يتصرف في سياق عمله وضمن نطاق سلطته."

(2) 77 See Goedhuis p. 309-312.

بصرف النظر عن الإهمال والإهمال التام الذي قد يكون عليه الشخص، يجب أن تكون هناك مسؤولية محدودة. حتى لو توقع الطيار أن الضرر قد ينتج، وحتى إذا خاطر وأمل فقط في الأفضل، فقد تكون هناك مسؤولية محدودة في حالة حدوث ذلك يلاحظ أن صياغة المادة ١٢ المتعلقة بهذا الشأن . تخلق بعض الصعوبة للدول ذات النظام اللاتيني حيث تميز هذه الدول بين القصد والهدف - كما هو مفهوم في تلك الأنظمة القانونية القصد - يعني أن الشخص قد توقع النتيجة ووافق عليها. الغرض من ناحية أخرى يدل على مشاركة نفسية أقوى. هذا يعني أن الدافع وراء الفعل هو الرغبة في إحداث ضرر. يعتقد الفقهاء الأوروبيون بشكل خاص أنه فقط في الحالة الأخيرة المتعلقة بالهدف والدافع يجب أن يحرم المشغل أو مالك الطائرة من حقه في تحديد المسؤولية ، وبما أن مثل هذه الحالة لن يتم إثباتها أبداً، تظل المسؤولية محدودة حتى في حالة الإهمال الجنائي. قد يُنظر إلى ذلك الأمر على أنه غير مبرر "، ولكن سيكون من الأسهل قبولاً وفق المنطق القانوني إذا أوضحت الترجمة والبناء أن الضرر يجب أن يكون مقصوداً ولكن ليس من الضروري أن يكون هدف ودافع المشغل أو وكلائه. هكذا كان التفاهم خلال مؤتمر روما، قد تم اعتماد هذه الصياغة من أجل التأكيد من أنه في جميع حالات الإهمال أو سوء السلوك المتعمد، يجب أن تظل المسؤولية محدودة"، بينما تكون غير محدودة في حالة الأفعال الإجرامية<sup>(١)</sup>.

وكان الشغل الشاغل للمؤتمر هو تجنب القاعدة المنصوص عليها في بلدان القانون الانجلوأمريكي والمعروفة باسم الشيء يتكلم لذاته . وفقاً للسوابق القضائية، يمكن تضمين "النية" أو القصد في القرار المتعمد والمتهور للمشغل أو طياره. قد يتم إثبات النية أيضاً من خلال الافتراض الذي تم إنشاؤه من خلال حقيقة أن الطيار ألق على الرغم من معرفته بوجود خطأ ما في المحرك أو أن بعض المعدات كانت مفقودة. في هذه الحالات، صحيح أن المسؤولية المحدودة كانت في أذهان المندوبين. بما أن قاعدة الشيء يتكلم لذاته "تنطبق" فقط في القضايا المدنية، في حين أن الإثبات الكامل للنوايا مطلوب في القضايا الجنائية، فمن الضروري أن نقول إن قانون الإثبات في اتفاقية روما سيكون هو نفسه كما

(1) S 60; Rinck, 1954 ZLR 100; 1958 ZLR 304

هو الحال في قانون العقوبات. حتى أمام محاكم القانون الانجلوأمريكي ، يجب إثبات نية المشغل أو تابعيه ووكلائه بشكل كامل. " هذا ما كان يدور في ذهن المندوبين. "إن البدء في انتهاك لوائح السلامة أو معرفة بعض مشاكل المحرك يؤدي إلى مسؤولية محدودة:<sup>(1)</sup>

هذه القاعدة لا تنسجم مع المادة ٢ ٥ من اتفاقية وارسو بصيغتها المعدلة في لاهاي. هناك يحصل الراكب على تعويض غير محدود إذا كان الضرر ناتجاً عن فعل "تم بقصد إحداث ضرر أو بتهور ومع العلم بأن الضرر قد ينتج على الأرجح". وبالتالي، يتلقى الراكب تعويضاً كاملاً مقابل إثبات الاستهتار والمعرفة (وهو مصطلح القانون الروماني). من ناحية أخرى، فإن الغير، الذي لم يوافق على تحمل أي مخاطر، هو في وضع أضعف أمام المحكمة وعليه إثبات نية المشغل أو الطيار. ليس من العدل ولا المنطقي تفضيل الشخص الذي تحمل المخاطرة.

يمكن استخلاص بعض الطمأنينة من حقيقة أن حدود روما عالية جداً لدرجة أن الضحية في معظم الحالات لا تهتم بالمسؤولية غير المحدودة على الإطلاق. ومع ذلك، يظل المبدأ صادمًا - على الأقل للعقل القانوني الأوروبي - ويمكن الوصول إلى حل وسط بسهولة من خلال تبني صيغة لاهاي. الغير يستحق على الأقل نفس الموقف القانوني مثل مستخدم الطائرة. لذلك يجب أن تكون المسؤولية غير المحدودة هي القانون إذا كان الضرر قد حدث بتهور ومع العلم بأن الضرر من المحتمل أن ينتج.

#### التأمين ضد المسؤولية :

يصبح نظام المسؤولية عديم القيمة في اللحظة التي يتبين فيها أن المشغل معسر. هذا هو السبب في أن جميع الدول تطلب عملياً من المشغل أن يكون مؤمناً عليه فيما يتعلق بمسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بأطراف ثالثة. "قد تحل بعض الضمانات الأخرى قد تحل محل التأمين. وهذا هو أيضا القانون بموجب المادة (١٥) من اتفاقية روما .

هنا نشأت آخر الخلافات الكبرى حول اتفاقية روما. يمكننا أن نلاحظ أن هذا لا ينطوي على خلافات حول الأخلاق القانونية أو الفلسفة. من بين الأنواع العديدة

(1)Hesse, The Aircraft Operp.or's Liability, Thesis, Institute of Int'l Air Law, Montreal, 1953, p. 119.

للمضمانات المالية المنصوص عليها في الفقرة (٤) من المادة (١٥)، يختار المشغلون عموماً تأمين المسؤولية والتعاقد مع شركة تأمين في بلدهم الأصلي. يجب أن يتم الاعتراف بالوثيقة الصادرة عن شركة التأمين من قبل جميع الدول المتعاقدة كضمان مناسب، بشرط أن يكون المؤمن مفوضاً بموجب قانونه الوطني، وعلو على ذلك، تم التحقق من ملاءته المالية من قبل دولته.. كان هذا التحقق مثاراً للجدل إلى حد كبير. ادعت العديد من الدول، أولاً وقبل كل شيء الولايات المتحدة، الحق في التحقق بأنفسهم من ملاءة كل شركة تأمين أجنبية. لم تكن سوى أغلبية ضعيفة صوتت لصالح حل وسط ضعيف يجب على كل دولة بموجبه الاعتراف، في الوقت الحالي، التحقق من السلطات الوطنية لشركة التأمين. ومع ذلك، يجوز لأي دولة أن تطعن في التحقق وأن تعرض النزاع في نهاية المطاف على محكمة تحكيمية أو مجلس منظمة الطيران المدني الدولي. على الرغم من هذا الخلاف، فإن الدولة ملزمة بالتحقق حتى تعطي المحكمة أو المجلس رأياً. "يجب أن يُنسب هذا الحل الوسط إلى المندوب الفرنسي". ومع ذلك، حتى يومنا هذا، لم تقم الولايات المتحدة بقبوله، بل إنها شككت في وضع مجلس منظمة الطيران المدني الدولي كسلطة تحكيم. "ومن المسلم به أن هذه الاعتراضات ليس لها وزن كبير. إذا دخلت دولة في اتفاق ثنائي وبالتالي تمنح حقوقاً تجارية لدولة أخرى، وتضع بعض الثقة في الدولة الأخرى وفي شركات الطيران التابعة لها، وقد يتوقع أيضاً من الدولة الأولى أن تبسط هذه والثقة لشركات التأمين في الدولة الثانية. سيكون مرور الطائرات الأجنبية من الدول التي لم توقع على اتفاقية ثنائية أمراً نادراً، لذلك لا داعي للقلق كثيراً بشأن ملاءة شركة التأمين الخاصة بهم<sup>(١)</sup>.

يمكن إيجاد حل جديد من خلال إلزام شركات التأمين بالانضمام إلى أحد المجمعات الدولية الأخرى. يمكن لمجمع التأمين بعد ذلك ضمان ملاءة الشركة لصالح الضحايا. وينبغي أن يسند ترخيص مثل هذا المجمع والرقابة على شروط ضمانه إلى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي. ومع ذلك، فإن هذا الترخيص يمنح الاحتكار أو ما شابه. سيتعين على مجلس منظمة الطيران المدني الدولي

(1)Garnault, 1953 RFDA 12; de Juglart, op cit. 10, p. 137Kistler, rejects these objections on good grounds.

التدخل في أعمال التأمين وستنشأ منافسة شديدة بين شركات التأمين والمجموعات المهتمة. ومن ثم فإن هذا النظام يعاني من نقاط ضعف كما هو الحال مع النظام الحالي للتحقق الأجنبي بموجب الفقرتين ٥ و ٧ من المادة ١٥ .  
يشير التأمين ضد المسؤولية مشكلة أخرى نوقشت كثيراً، وهي تقييد الدفاعات التي قد يتم طرحها ضد الضحية من قبل شركة التأمين. في ظل ظروف معينة، يكون المؤمن مسؤولاً تجاه الضحية على الرغم من أنه ليس مسؤولاً تجاه المشغل المؤمن عليه. "هنا تنشأ مشكلة في حالة الخطأ المتعمد الذي يرتكبه المشغل. بموجب تأمين المسؤولية، لا تلتزم شركة التأمين بتعويض المشغل إذا تسببت في ضرر عمداً. هذا هو القانون الوطني أو منصوص عليه في شروط التأمين. وبموجب اتفاقية روما، يُحرم الدفاع من شركة التأمين في دعوى رفعها الضحية. وفي هذا الصدد، تجعل الاتفاقية شركة التأمين مسؤولة إلى حد أكبر مما يفعله القانون الوطني هذا الاختلاف، على ما يبدو، ذو أهمية عملية قليلة. ونادراً ما يكون المشغل المؤمن عليه هو الذي يتسبب في الضرر عن قصد. وعادة ما يكون الطيار أو غيره من تابعيه ووكلائه، و في مثل هذه الحالة، يجب على شركة التأمين الدفع حتى بموجب القانون الوطني.<sup>(١)</sup>

لا يجوز لشركة التأمين الاستفادة من أي أسباب للبطلان أو أي حق للإلغاء بأثر رجعي فيما يتعلق بوثيقة التأمين. إنه مسؤول إلى حد ما حتى إذا حدث الضرر خارج حدود منطقة الأرض أو بعد انتهاء صلاحية التأمين. وقد شعرت شركات التأمين بقبول هذه القواعد فيما يتعلق ببروتوكول بروكسل لعام ١٩٣٨ وكذلك لاتفاقية عام ١٩٥٢. "هنا لم يقدم وفد الولايات المتحدة اعتراضات". لذلك، لا ينبغي بعد الآن التشكيك في هذا النظام المتوازن ويمكن أن نقول إنه يبدو أن القواعد الواردة في الاتفاقية التي تغطي ضمان مسؤولية المشغل لا تمثل عقبات لا يمكن التغلب عليها للتصديق ولا تحتاج إلى مراجعة.<sup>(٢)</sup>

(1) Garnault, 1954 RFDA 15; de Juglart, op cit. 10, p. 176; Le Goff, 20, p. 251; Kistler, op cit. 16, p. 107, Legal Committee of the German scientific society for avip.ion, 1954

(2) Gerd Rinck, Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties, 28 J. AIR L. & COM. 405 (1962)

## الخاتمة والتوصيات

أوضحت هذه الدراسة أن مسؤولية مشغلي الطائرات عن الاستخدام غير القانوني أو غير المشروع للطائرات سواء المأهولة أو بدون طيار قد مرت بعدة أطوار فيما يتعلق بأساس المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض أو بممتلكاته بدأت بانعدام المسؤولية واستقرت عند تقرير المسؤولية المطلقة أو الصارمة لمالكي و مشغلي الطائرات الاستثناء الرئيسي لهذه القاعدة، على سبيل المثال، من خلال إخضاع مشغلي الطائرات لنظام يستند إلى مسؤولية محدودة قانوناً تصل إلى مستويات التغطية التأمينية الممكنة للمخاطر التي يفرضها الاستخدام غير المشروع. وكانت الأسباب الرئيسية لسن نظام محدد في هذا المجال هي السياسة القائمة على موقف الأطراف الثالثة غير المستفيدة على الأرض. ومن شأن نظام المسؤولية المطلقة أن يغني عن أي مشاكل محتملة في إثبات خطأ مشغلي الطائرات أو الدفاعات المتورطين. يمكن الاحتجاج به بموجب القواعد العامة للمسؤولية عن الخطأ المنصوص عليها في المادة ١٦٣ من القانون المدني المصري.

كما بينت تلك الدراسة أن إجراء تحقيق محدد في سبب (أسباب) الحادث لن يعد ضرورياً بشكل صارم من منظور إسناد المسؤولية. فالتحقيقات الأولية التي أسندت كارثة بيلمر الجوية إلى مزيج من التصميم والتفتيش على برج B 747 لم يعد بحاجة إلى انتظاره أو استخدامه من قبل المطالبيين؛ لأن النظام القائم على المسؤولية المطلقة سوف ينقل المسؤولية تلقائياً إلى مشغل الطائرة. مجرد وجود علاقة سببية بين الحادثة سواء تم تعريفه على أنه حادث أو حادثة - والضرر اللاحق هو كل ما هو مطلوب للمطالبة بالتعويض من المشغل المتورط.

من وجهة نظري، يمكن قول الكثير عن مثل هذا الحل؛ لأنه ينجح في تحديد نطاق الأساس الصارم للمسؤولية المطلقة بشكل أكثر وضوحاً وعدالة من أنظمة المسؤولية المطلقة التي تسمح بالمطالبات المتعلقة بالضوضاء في ظل ظروف معينة، مثل الأنظمة الفرنسية والألمانية النظام الحاكم. علاوة على ذلك، من المرجح أن تنشأ مشاكل الإثبات في حالات الحوادث الحقيقية أكثر من حالات الضرر الناجم عن مجرد التحليق، وذلك في ضوء التدمير الجزئي أو الكامل للطائرة وما يتبع ذلك من احتمال فقدان معلومات مهمة في الحالة الأولى.

هناك مقايضة مهمة أخرى لا تتعلق بالضرورة بالطيران ولم تتم مناقشتها في هذه الدراسة ويمكن أن تكمن في نطاق الأشخاص الذين يحق لهم المطالبة وكذلك نطاق التعويضات القابلة للتعويض بموجب نظام المسؤولية المطلقة. ويمكن أن تكمن طريقة القيام بذلك في تطبيق فئات الضرر المحددة للإصابات الشخصية والأضرار في الممتلكات المادية. يمكن تحقيق مثل هذه القيود على نطاق واجب الرعاية بموجب القانون الأنجلأمريكي أو ما يسمى بمعيار الحماية ، بالإضافة إلى القيود على الأضرار القابلة للتعويض، ضمن نظام المسؤولية نفسه.

### النتائج

- ١- في ظل عدم وجود أي نظام دولي أو فوق وطني حديث ممكن في هذا المجال، أطلب المشرع المصري بإنشاء نظام محدد في هذا المجال على أساس ركائز المسؤولية المطلقة وغير المحدودة، مدعومة بمستويات دنيا معينة للتأمين الإجباري أو الضمانات الأخرى .
- ٢- يجب أن تشكل مسؤولية مشغلي الطائرات عن الاستخدام غير القانوني أو غير المشروع الاستثناء الرئيسي لهذه القاعدة، على سبيل المثال عن طريق إخضاع مشغلي الطائرات لنظام قائم على المسؤولية القانونية المحدودة حتى مستويات الحصول على تغطية تأمينية قادرة على المخاطر التي يشكلها الاستخدام غير القانوني .
- ٣- كانت الأسباب الرئيسية لسن نظام معين في هذا المجال هي السياسة القائمة على موقف الأطراف الثالثة غير المستفيدة على الأرض، ونظام المسؤولية المطلقة من شأنه أن يتغلب على أي مشاكل محتملة لإثبات خطأ مشغلي الطائرات المتورطين أو الدفاعات التي يمكن التذرع به بموجب القواعد العامة لمسؤولية الخطأ الواردة في المادة ١٦٣ من القانون المدني المصري.
- ٤- عندئذٍ لن يكون التحقيق المحدد في سبب (أسباب) الحادث ضرورياً أيضاً من منظور إسناد المسؤولية. لم يعد هناك حاجة إلى انتظار أية تقارير أو فحص للطائرة لمعرفة أسباب الحادث كما لم يعد أصحاب المطالبات المضرورين في حاجة إلى إثبات شيء ؛ بالنسبة لنظام قائم على المسؤولية المطلقة، فسبحول المسؤولية تلقائياً إلى مشغل الطائرة. إن مجرد ارتباط السببية بين



الحادث والضرر اللاحق هو كل ما يلزم للمطالبة بالتعويض من المشغل المتورط .

٥- من الواضح أنه يجب أن يكون للمضروور الحق الكامل في التعويض أو الحلول محل الأطراف الأخرى التي يحتمل أن تكون مسؤولة، مثل وكالات الرقابة أو التي يحتمل أن تكون متورطة. يمكن أن تكمن أهمية "المقايضة" لمثل هذه الأنظمة في نطاق محدود من المسؤولية المطلقة، على سبيل المثال عن طريق الاستبعاد التام لأي مطالبة متعلقة بالضوضاء بناءً على الضرر الناجم عن مجرد التحليق فوق الأرض، سواء كان ذلك متوافقاً أو غير متوافق مع لوائح الحركة الجوية المصرية أم لا. تم اختيار النهج من قبل المشرع الأسترالي، بناءً على معيار "تأثير" الطائرة أو أجزاء منها.

٦- من وجهة نظري، يمكن قول الكثير عن مثل هذا الحل لأنه يتمكن من تحديد نطاق الأساس الشديد للمسؤولية المطلقة بشكل أكثر وضوحاً وإنصافاً من أنظمة المسؤولية المطلقة التي تسمح بالمطالبات المتعلقة بالضوضاء في ظل ظروف معينة، مثل النظام الفرنسي والنظام الألماني. علاوة على ذلك، من المرجح أن تنشأ مشاكل الإثبات في حالات الحوادث الحقيقية أكثر من حالات الضرر الناجم عن مجرد التحليق الجوي، في ضوء التدمير الجزئي أو الكامل للطائرة وما يترتب على ذلك من خسارة محتملة لمعلومات مهمة في الحالة السابقة.

٧- يمكن أن تكمن مقايضة أخرى مهمة لا تتعلق بالضرورة بالطيران ولم تتم مناقشتها في هذه الدراسة في كل من نطاق الأشخاص الذين يحق لهم المطالبة وكذلك نطاق التعويضات القابلة للاسترداد بموجب نظام المسؤولية المطلقة. فئات الضرر المحددة للإصابات الشخصية والأضرار التي تلحق بالممتلكات المادية. يمكن تحقيق هذه القيود على نطاق واجب الرعاية بموجب القانون المدني وكذلك قيود التعويضات القابلة للاسترداد ضمن نظام المسؤولية نفسه.، على سبيل المثال، يقصر نطاق نظام مسؤوليتها على "الخسائر المادية أو الأضرار التي تلحق بأي شخص أو ممتلكات.

٨- تعتبر الطائرة بدون طيار حاملة ذات طبيعة خاصة، وهي أيضاً طائرة بالمعنى القانوني للكلمة إما من وجهة نظر منظمة الطيران المدني الدولي ICAO أو

من خلال مراجعة موقف القوانين الوطنية، و يترتب على ذلك أن اعتبارها طائرة بالمعنى القانوني يعني أنها تدرج في نطاق الاتفاقيات الدولية للطيران التقليدي،

٩- وعلى الرغم من أن الطائرة بدون طيار تعتبر طائرة بالمعنى القانوني، فإن اتفاقية شيكاغو لم تعتبر الطيار البعيد طياراً بالمعنى التقليدي. - يتطلب تنظيم أنشطة الطائرات بدون طيار التفاعل بين العديد من الجهات الفاعلة على عدة مستويات تنظيمية. وتتحمل منظمة الطيران المدني الدولي على المستوى الدولي، ووكالة الاتحاد الأوروبي لسلامة الطيران على المستوى الإقليمي، وهيئة الطيران الوطنية على المستوى الوطني، مسؤوليات في هذا الصدد. تم إيلاء اهتمام خاص لعملية التنسيق التي جرت داخل الاتحاد الأوروبي واللوائح التنفيذية والتفويض المعتمدة مؤخراً. وهي تجسد نهجاً يركز على العمليات، ومتناسباً، وقائماً على المخاطر والأداء، ويركز على مخاطر كل عملية، من بين أمور أخرى، تجاه الأشخاص على الأرض.

١٠- لا يخلو مشغل طائرة بدون طيار بموجب اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ من الفرضيات التالية بأنه إما الشخص الذي يمتلك الإدارة الملاحية للطائرة، أو مالك الطائرة أو مستخدمها. أما بالنسبة للتعديل الذي أدخلته اتفاقيات مونتريال لعام ٢٠٠٩، فقد انبثقت الاتفاقيات المذكورة من فرضية أن المالك هو مشغل الطائرة، حيث تبين أن كل من الاتفاقيات المذكورة في هذا الافتراض قد عفا عليها الزمن في الوقت الحاضر في ضوء تأجير الطائرات على نطاق واسع.

١١- توصلنا إلى إمكانية تلبية صفات الطيار والمشغل عن بعد في شخص واحد وهذا خاص بالطيران بدون رحلة تقليدية .

١٢- تفرض القوانين التي تحكم الطائرات بدون طيار عدداً من الالتزامات على مشغل الطائرة بدون طيار، بما في ذلك الالتزامات الوقائية، مثل الامتثال للقوانين واللوائح، واتباع تعليمات السلطة المختصة، وكذلك اتباع تعليمات الشركة المصنعة للطائرة، بما في ذلك الالتزامات المادية مثل إبرام عقد التأمين، والتعاقد مع مزودي الخدمة، وإعداد طائرة صالحة للملاحة.

## التوصيات

- ١- نقترح على المشرع المصري أن يبادر إلى تنظيم الوضع القانوني للطائرات المسيرة المعدة للاستخدام التجاري والمدني، من خلال سن قانون خاص أو لائحة ملحقة بقانون الطيران المدني تحدد التزامات المشغل. من الطائرة بدون طيار.
- ٢- ندعو المشرع المصري إلى وضع واعتماد معايير تراخيص وشهادات الطيارين عن بعد .
- ٣- نقترح على المشرع المصري ضرورة وجود قواعد قانونية تنظم التأمين الجوي، وكذلك انتشار شركات التأمين التي تقدم هذه الخدمة حتى لا يكون هذا الشرط عقبة أمام مشغلي الطائرات بدون طيار .
- ٤- يجب تعديل تعريف المنتج بموجب القسم من خلال تضمين برنامج الكمبيوتر كمنتج للحصول على معنى واضح. يجب أن يسمح التعريف المعدل بتطبيق هذا القانون الذي يغطي أيضاً الضرر الناجم عن عيب برنامج الكمبيوتر المضمن في الطائرات بدون طيار بالإضافة إلى اعتبار الطائرات بدون طيار كمنتج.
- ٥- مخططات التأمين الإجباري- يكون نظم التأمين الإجباري مفيدا بلا شك في تعويض المصاب. علاوة على ذلك، لا ينبغي أن يقتصر على مجرد الاستخدام للأغراض التجارية. يجب تغطية جميع الطائرات بدون طيار من قبل شركة التأمين عن الأضرار الناجمة عن تشغيلها، ولا تقتصر على الطائرات التجارية فقط لأن الطائرات بدون طيار الحالية هي بشكل عام جهاز صغير لأغراض غير تجارية أيضاً، بحيث يمكن أن تتحمل أضراراً محتملة حدثت بدلاً من الشخص المسؤول عن الضحية. على الرغم من صعوبة تحديد تفاصيل التأمين، يجب أن تستند اتفاقية الأطراف المتعاقدة إلى مراعاة المخاطر المتنوعة للضرر الناجم عن تشغيل الطائرات بدون طيار المستقلة في أغراض مختلفة.
- ٦- صندوق التعويض- بالإشارة إلى الصعوبات في تحديد الطرف المسؤول فيما يتعلق بالضرر الناجم عن الأنظمة المستقلة المضمنة في الطائرات بدون طيار، من الضروري إنشاء هذا الإجراء الإضافي المنفذ في حالة تعذر تحديد

المشغل البشري أو المالك بفضل الضرر غير المتوقع. يمكن جمع التمويل من خلال الرسوم أو ضرائب الشراء المدرجة في قيمة الجهاز وقت التصنيع أو البيع. في هذا الصدد، فإن أي مصنع وافق على المساهمة في التمويل سيكافأ على الحد النسبي للمسؤولية

## قائمة المراجع

### أولاً: مراجع باللغة العربية

- - الإبراهيم، أحمد.. «منظومة الطائرات بدون طيار»، مجلة الطيران للجميع، العدد ٣٤، ص ٢٠١٥
- الذنون، حسن المبسوط في شرح القانون المدني، الضرر»، ط، ٧ دار وائل، عمان، ٢٠٠٦
- الراوي، طارق. ، الطائرات بلا طيار، بدون ناشر، ٢٠١٥
- القاسمي، محمد حسن. مالمشكلات القانونية والأخلاقية المثارة بشأن استخدام الطائرات بدون طيار»، مجلة الأمن والقانون، أكاديمية شرطة دبي، الإمارات، مج ٢٢، ع يناير ٧، ٢٠١٤
- بشير، هشام. ، الطائرات من دون طيار في القانون الدولي»، جريدة الخليج، ٢٠١٤ على الرابط

<http://www.alkhaleej.ae/supplements/page/af50086f-e731-4599-a4eb-4bc1f5eba4ea> ٧١-٨-

- حسين، محمد عبد الظاهر. «خطأ المضرور وأثره على المسؤولية»، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٧
- صالح أحمد اللهيبي المسؤولية المدنية عن أضرار الطائرات بدون طيار، بدون ناشر ٢٠٢٠
- عبد اللطيف، براء منذر كمال.. الطائرات المسيرة من منظور القانون الدولي الإنساني، بدون ناشر ٢٠١٦
- مؤمن، طاهر شوقي.، نظام القانوني للطائرات بدون طيار (الدرونز Drones)، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، العدد الثاني، الجزء الأول، السنة الثامنة والخمسون، كلية الحقوق جامعة عين شمس، ٢٠٢٠

### ثانياً: كتب باللغة الإنجليزية

- Anna Masutti and Filippo Tomasello, „International Regulation of Non-Military Drones (2018)
- ANTHONY A. TARR. JULIE-ANNE TARR. MAURICE THOMPSON AND JEFFREY ELLIS, DRONE LAW AND

**POLICY Global Development, Risks, Regulation and Insurance,2022**

- **C.J.J.M. Stolker and D.I. Levine, Compensation for Damage to Third Parties on the Ground as a Result of Aviation Accidents, XXII AASL 60, (1997)**
- **Charge US Pilot for ski lift deaths, Dispatch Online, 3 July 1998**
- **J.G. Verplaetse, International Law in Vertical Space (1960)**
- **Judge Walton, R. Cooper & S.E. Wood, Charlesworth & Percy on Negligence (2001)**
- **KLM-Boeing in de problemen bij Los Angeles, NRC Handelsblad, 28 August 2000,**
- **N. MEDNIUK, “Aspects of Insurance for Unmanned Aircraft Systems” in B. SCOTT (ed.), The Law of Unmanned Aircraft: An Introduction to the Current and Future Regulation under National, Regional and International Law, Alphen den Rijn, Wolters Kluwer, 2016**
- **R.D. Margo & A.T. Houghton, The Role of Insurance in Aviation Finance Transactions, in G.F. Butler et al (Eds.), Handbook of Airline Finance, Aviation Week US, (1999)**
- **S. A. KAISER, “Small and Micro Unmanned Aircraft” in B. SCOTT (ed.), The Law of Unmanned Aircraft: An Introduction to the Current and Future Regulation under National, Regional and International Law, Alphen aan den Rijn, Wolters Kluwer, 2016**
- **S. G. Tzafestas, On Integrating Unmanned Aircraft Systems into the National Airspace System, SPRINGER, 2nd Edition, 2018**
- **S.M. Speiser & C.F. Krause, Aviation Tort Law (1979)**

- Shears & Stephenson 'James 'Introduction to English Law (1996)
- Shears & Stephenson 'James 'Introduction to English Law (1996)
- W, ` FRIEDMANN, Legal Theory ,London :, Stevens& -Son ,1944
- HENRY G. HOTCHKISS. Aviation Law, New York: Baker, Voorhis & Company. 1928

### ثالثاً: مقالات باللغة الإنجليزية

- A.W. Knauth, The Uniform State Aeronautical Liability Act Adopted at Cleveland, July 23, 1938, 9 ALR 352, at 353 (1938)
- Alexis Madrigal, If I fly a UAV over my neighbors house, is it trespassing? THE ATLANTIC (Oct. 10, 2012), <http://www.theatlantic.com/technology/archive/2012/10/if-i-fly-a-uav-overmyneighbors-house-is-it-trespassing/263431/>
- Ananth Padmanabhan, Let the Drone Industry Take Off, CARNEGIE INDIA (Feb. 28, 2017)
- Andre Kaftal, The Problem of Liability for Damages Caused by Aircraft on the Surface, 5 J. Air L. & Com. 179 (1934)
- Andre Kaftal, The Problem of Liability for Damages Caused by Aircraft on the Surface, 5 J. AIR L. & COM. 179 (1934)
- Andre Kaftal, The Problem of Liability for Damages Caused by Aircraft on the Surface, 5J. Air L. & Com. (1934)
- Anna Konerta \*, Mateusz Kotliński, NT U-Space – Civil Liability for damages caused by Unmanned Aircraft, 9th International Conference on Air Transport – INAIR 2020
- ANTHONY A. TARR. JULIE-ANNE TARR. MAURICE THOMPSON AND JEFFREY ELLIS, DRONE LAW AND

**POLICY Global Development, Risks, Regulation and Insurance,2022**

- B. SCOTT, “Key Provisions in Current Aviation Law” in B. CUSTERS (ed.), *The Future of Drone Use: Opportunities and Threats from Ethical and Legal Perspectives*, The Hague, Asser Press, 2016
- Bart Jansen, *Why It’s a Big Deal That Commercial Drones Flew Around the Atlanta Airport*, USA TODAY (February 14, 2017) [Why it's a big deal that commercial drones flew around the Atlanta airport \(usatoday.com\)](https://www.usatoday.com/story/news/technology/2017/02/14/commercial-drones-atlanta-airport/988117002/)
- Benjamin Mathews, *Potential Tort Liability for Personal Use of Drone Aircraft*, 46 ST. MARY’S L. J. 573, 602 (2015)
- Beth Miller, *Drones: Wave of the future or nuisance?* WASH. U. IN ST. LOUIS: ENGINEERING MOMENTUM, (May 24, 2017), <https://engineering.wustl.edu/ourschool/leadership/offices/marketingcommunications/magazine/Pages/drones-wave-of-the-future-or-nuisance.aspx>
- Beth Miller, *Drones: Wave of the future or nuisance?* WASH. U. IN ST. LOUIS: ENGINEERING MOMENTUM, (May 24, 2017), <https://engineering.wustl.edu/ourschool/leadership/offices/marketingcommunications/magazine/Pages/drones-wave-of-the-future-or-nuisance.aspx>
- Bin Cheng, *A reply to charges of having inter alia misused the term absolute liability in relation to the 1966 Montreal Intercarrier Agreement in my plea for an integrated system of liability*, McGill Annals of Air and Space Law 3, at 9 (1981)



- **Brain Palmer, How much of the airspace above your home do you own? SLATE, (July 11, 2013),**  
[http://www.slate.com/articles/news\\_and\\_politics/explainer/2013/07/photographer\\_george\\_stein\\_metz\\_arrest\\_how\\_much\\_airspace\\_do\\_you\\_own.html](http://www.slate.com/articles/news_and_politics/explainer/2013/07/photographer_george_stein_metz_arrest_how_much_airspace_do_you_own.html)
- **Brain Palmer, How much of the airspace above your home do you own? SLATE, (July 11, 2013),**  
[http://www.slate.com/articles/news\\_and\\_politics/explainer/2013/07/photographer\\_george\\_stein\\_metz\\_arrest\\_how\\_much\\_airspace\\_do\\_you\\_own.html](http://www.slate.com/articles/news_and_politics/explainer/2013/07/photographer_george_stein_metz_arrest_how_much_airspace_do_you_own.html)
- **Bruce Schneier, Is It OK to Shoot Down a Drone Over Your Backyard, CNN (Sept. 09, 2015),**  
<https://www.cnn.com/2015/09/09/opinions/schneier-shoot-down-drones/index.html>. See also, **Hillview Man Arrested for Shooting Down Drone; Cites Right to Privacy, WDRB, (July 31, 2015),**  
<http://www.wdrb.com/story/29650818/hillview-manarrested-for-shooting-down-dronecites-right-to-privacy>
- **C. J.J.M STOLKER and D.I. LEVINE, “Compensation for Damage to Parties on the Ground as a Result of aviation Accidents”, Air & Space Law 1997, Vol. 22, No. 2, 63**
- **Carl X. Ashenbrenner & Thomas A. Ryan, Drones: Emerging Commercial Potential, Emerging Liabilities, MILLIMAN (June 15, 2015)**
- **Carolina Leid, Brooklyn residents concerned after drone spotted looking into windows, ABC 7 (Aug. 16, 2015),**  
<http://abc7chicago.com/news/residentsconcerned-after-drone-spottedlooking-into-windows/>

- Christina Sterbenz, **Should We Freak Out About Drones Looking in Our Windows?** BUSINESS INSIDER (Sept. 24, 2014), <http://www.businessinsider.com/privacyissues-with-commercialdrones-2014-9>.
- Christina Sterbenz, **Should We Freak Out About Drones Looking in Our Windows?** BUSINESS INSIDER (Sept. 24, 2014), <http://www.businessinsider.com/privacyissues-with-commercialdrones-2014-9>.
- David C. Vladeck, *Essay, Machines Without Principals: Liability Rules and Artificial Intelligence*, 89 Wash. L. Rev. 117 (2014).
- David Hodgkinson and Rebecca Johnson, *Aviation Law and Drones, Unmanned Aircraft and the Future of Aviation, 2020*
- **Drones and Insurance**, Insurance Information Institute, [https://www.iii.org /article/drones-and-insurance](https://www.iii.org/article/drones-and-insurance) (last visited Sep. 13, 2018)
- E.G. Brown, *The Rome Conventions of 1933 and 1952: Do they point a moral?*, JALC (1960)
- Erica Palmerini and Andrea Bertolini, „Liability and Risk Management in Robotics“, *Digital Revolution: Challenges for Contract Law in Practice*, p.257 (2016)
- F. Flallos, “The Applicability of the Public International Air Law Regime to the Operation of UAS” in B.I. SCOTT (ed.), *The Law of Unmanned Aircraft: An Introduction to the Current and Future Regulation under National, Regional and International Law*, Alphen aan den Rijn, Wolters Kluwer, 2016
- Florence G“Sell, *Causation, Counterfactuals and Probabilities in Philosophy and Legal Thinking*, 91 CHI.-KENT L. REV. 503, 509 (2016posing hypothetical); id. at 512 (explaining that but-for

critterion results in conclusion that neither assailant “caused” the injury).

- Florence G“Sell, Causation, Counterfactuals and Probabilities in Philosophy and Legal Thinking, 91 CHI.-KENT L. REV. (2016)
- Geoffrey Fowler, „The Drones on Autopilot that Follow Your Lead (Usually), THE WALL STREET JOURNAL (Dec. 23, 2014)
- Geoffrey Fowler, „The Drones on Autopilot that Follow Your Lead (Usually), THE WALL STREET JOURNAL (Dec. 23, 2014)
- Giana M. Eckhardt & Fleura Bardhi, „The Sharing Economy Isn“t About Sharing at All“, HARV. BUS. REV. (January 28, 2015), accessed 6 May 2020 see also, European Parliament resolution of 16 February 2017 with recommendations to the Commission on Civil Law Rules on Robotics, <[https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2017-0051\\_EN.html?redirect](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2017-0051_EN.html?redirect)> accessed 6 May 2023 -
- Gloria Phillips-Wren, „AI Tools in Decision Making Support Systems: A Review“ (2012)
- H. CAPLAN, “Modernization of the 1952 Rome Convention and Protocol”, Air & Space Law 2007, Vol. 32(1), 1
- Henry H. Perritt, Jr. & Eliot O. Sprague, „Domesticating Drones: The Technology, Economics, and Law of Unmanned Aircraft Systems“ ch. 3 § 3.2, ch. 5 § 5.2.3 (2017)
- Henry H. Perritt, Jr. WHO PAYS WHEN DRONES CRASH, UCLA Journal of Law & Technology Volume 21, Issue 1 Spring 2017

- Henry Perritt Jr., and Eliot Sprague, *Law Abiding Drones*, 16 COLUM. SCI. & TECH. L. REV. 385, 439 (2015)
- HERN A., “Amazon claims first successful Prime Air drone delivery”, *The Guardian* (2016)
- Hesse, *The Aircraft Operator's Liability*, Thesis, Institute of Int'l Air Law, Montreal, 1953
- Hesse, *The Aircraft Operator's Liability*, Thesis, Institute of Int'l Air Law, Montreal, 1953
- Hey, that’s my air! Trespass by delivery drone, STROUD WILLINK & HOWARD LLC (Jan. 6, 2014), <http://www.stroudlaw.com/hey-thats-my-airtrespass-by-delivery-drone>
- J. BRITTON, “Roads from Montreal do not lead to Rome: Criticism and alternatives to the Draft Convention on Third Party Liability”, *Air & Space Law* 2005, Vol. 30, No. 4-5, 274.see also, A.M. FROOMKIN and P.Z. COLANGELO, “Self-Defense against Robots and Drones”, *Conn.L.Rev.* 2015, Vol. 48, No. 1, 13
- J. LARA and V. STUELPEL, “Lawsuit: Woman injured in face by drone at Vegas casino light show”, 23 August 2018, <https://abc7.com/drone-caesar%27s-palaceinjury-lawsuit/4034891/>. (accessed 2 May 2020)
- J. WEEKS, “The Future of the Rome Convention on Damage Caused by Aircraft to Third Parties on the Surface: Will All Roads Lead Away from Rome”, *Int’l Trade & Bus. L. Ann.* 2002, Vol. 7

- J.M. Zitter, Airport operations or flight of aircraft as constituting taking or damaging of property, 22 ALR 4th 863, at 868 et seq (1980)
- James J. Plick, Liability of Aircraft for Injuries to Innocent Parties on the Ground , 3 Cath. U. L. Rev. 122 (1953)
- James Vincent, FAA Regulations for Commercial Drones Are Now in Effect, THE VERGE (Aug. 30, 2016)
- Jason Koebler, „The FAA Gave Us a List of Every Drone Pilot Who Has Ever Been Fined“ < [https://www.vice.com/en\\_us/article/xyga8a/faa-drone-fines](https://www.vice.com/en_us/article/xyga8a/faa-drone-fines)> accessed 9 April 2023. Also, Dennis Yusko and Casey Seller, „Drone flight over Capitol ends in crash, arrest“ accessed 9 April 2023
- Jason Koebler, „The FAA Gave Us a List of Every Drone Pilot Who Has Ever Been Fined“ < [https://www.vice.com/en\\_us/article/xyga8a/faa-drone-fines](https://www.vice.com/en_us/article/xyga8a/faa-drone-fines)> accessed 9 April 2023
- John C.P. Goldberg and Benjamin C. Zipursky, The Restatement (Third) and the Place of Duty in Negligence Law, 54 Vanderbilt Law Review 657 (2001)p98 Available at: <https://scholarship.law.vanderbilt.edu/vlr/vol54/iss3/2>
- John Seibler, Is It Legal to Shoot Down a Drone Hovering Over Your Property, NEWSWEEK (Aug. 15, 2018), <http://www.newsweek.com/it-legal-shoot-down-drone-hovering-over-your-property-362878>. see also, Eric Limer, People Just Keep Shooting Down Their Neighbors“ Drones, POPULAR MECHANICS (May 27, 2016),

- <http://www.popularmechanics.com/flight/drones/a21072/people-just-keepshootingdown-d>
- Jonathan S. Ziss, „Drone Regulation Would Create Need for Liability Insurance, BUS. INS.“ (2014)
  - Jonathan S. Ziss, Drone Regulation Would Create Need for Liability Insurance, BUS. INS. (November 23, 2014),
  - Joseph J. Vacek, The Next Frontier in Drone Law: Liability for Cybersecurity Negligence and Data Breaches for UAS Operators, 39 CAMPBELL L. REV. 135, 164 (2017)
  - Michael C. Mineiro, Assessing the Risks: Tort Liability and Risk Management in the Event of a Commercial Human Space Flight Vehicle Accident, 74 J. AIR L. & COM. 371 (2009)
  - Michael Frank, Drone Privacy: Is Anyone in Charge? CONSUMER EPORTS,(February Feb. 10, 2016),  
<http://www.consumerreports.org/electronics/drone-privacy-is-anyone-in-charge/>
  - Michael Frank, Drone Privacy: Is Anyone in Charge? CONSUMER EPORTS,(February Feb. 10, 2016),  
<http://www.consumerreports.org/electronics/drone-privacy-is-anyone-in-charge/>
  - Michael Spanel, Liability and Allocation of Liability in Drone Accidents, AVIATION LAW SEMINAR CHICAGO-KENT COLLEGE OF LAW, Spring 2015
  - Michael Spanel, Liability and Allocation of Liability in Drone Accidents, AVIATION LAW SEMINAR CHICAGO-KENT COLLEGE OF LAW, Spring 2015

- Nishith Desai Associates, **Unravelling the Future Game of Drones**, (April, 2016) [Unravelling The Future Game of Drones.pdf](#)
- OBryan, **Can You Shoot Down a Drone?** O“BRYAN LAW FIRM PLC (Oct. 21, 2016), <https://www.cnn.com/2015/09/09/opinions/schneier-shoot-downdrones/index.html>
- P. Machnikowski (eds), **„European Product Liability: An Analysis of the State of the Art in the Era of New Technologies“**, (2016)
- P. MENDES DE LEON and B.I. SCOTT, **“Drones and International Air Law”** in A. ZAVRŠNIK (ed.) **Drones and Unmanned Aerial Systems Legal and Social Implications for Security and Surveillance**, Cham, Springer International Publishing, 2016, 202
- P. Mendes de Leon, **Liability of airports for noise hindrance: a comparative analysis**, 11 **Korean Journal of Air and Space Law** 169, at (1999)
- Page Keeton, **„Product Liability-Liability Without Fault and the Requirement of a Defect“** (1963).p98see also, Alberto Susini, **„A Technocritical Review of Drones Crash Risk Probabilistic Consequences andits Societal Acceptance“**, < [https://www.researchgate.net/publication/291697791\\_A\\_Technocritical\\_Review\\_of\\_Drones\\_Crash\\_Risk\\_Probabilistic\\_Consequences\\_and\\_its\\_Societal\\_Acceptance](https://www.researchgate.net/publication/291697791_A_Technocritical_Review_of_Drones_Crash_Risk_Probabilistic_Consequences_and_its_Societal_Acceptance) > accessed 1 March 2023
- Paul Stephen Dempsey, **Aircraft Operator: Liability for Surface Damage**, Institute of Air & Space Law McGill University, 2015

- Philip Boucher, „Civil Drones in Society“, Societal and Ethics Aspects of Remotely Piloted Aircraft Systems, 2014 –
- Rai Gohalwar, The Future of Drone Technology-Autonomy, Collision Avoidance and Advanced Sensors, AZO SENSORS, April 25, 2017 <https://www.azosensors.com/article.aspx?ArticleID=782>
- Richard W. Wright et al., Causation, Liability and Apportionment: Comparative Interdisciplinary Perspectives, 91 CHI.-KENT L. REV. 445, 445 (2016)p87see also, See Richard W. Wright & Ingeborg Puppe, Causation: Linguistic, Philosophical, Legal and Economic, 91 CHI.-KENT L. REV. 461, 494- 97 (2016explaining Calabresi view that causation theories operate ex post and thus interfere with efficient deterrence and dispute resolution)
- Ridha Aditya Nugraha, Deepika Jeyakodi & Thitipon Mahem, „Urgency for Legal Framework on Drones: Lessons for Indonesia, India, and Thailand“ (2016).p.98 ( 2 ) Owen, David G) "The Five Elements of Negligence," Hofstra Law Review: Vol. 35: Iss. 4, Article 1. . (200765 ح Available at: <https://scholarlycommons.law.hofstra.edu/hlr/vol35/iss4/1>
- Ridha Aditya Nugraha, Deepika Jeyakodi & Thitipon Mahem, Urgency for Legal Framework on Drones: Lessons for Indonesia, India, and Thailand, 6 INDON. L. REV. 138, 150 (2016)
- Robert F. Harchut, Products Liability - Restatement (Second) of Torts - Section 402A - Uncertain Standards of Responsibility in Design Defect Cases - After Azzarello, Will Manufacturers be Absolutely Liable in Pennsylvania, 24 Vill. L. Rev. 1035



(1979)p1041. Available at:

<https://digitalcommons.law.villanova.edu/vlr/vol24/iss5/7>

- Robert L. Ellis, Drones and the Law: What You Need to Know, Ohio St. Bar Ass<sup>n</sup>. (Jan. 2016)
- Robert L. Ellis, Drones and the Law: What You Need to Know, Ohio St. Bar Ass<sup>n</sup>. (Jan. 2016)
- Robert L. Ellis, Drones and the Law: What you Need to Know, S.C. LAWYER, May 2016
- S. MICHAELIDES-MATEOU and C. EROKORITOU, “Flying into the Future with UAVs: The Jetstream 31 Flight”, Air & Space Law 2014, Vol. 39, No. 2, 123- 124
- Sara Shepherd, KU Engineers Work to Remove Obstacles for Small Commercial Drones Literally, LJWORLD (Apr. 5, 2015, 12:00 AM), <http://bit>
- Sonja A. Soehnel, Annotation, „Products liability: personal injury or death allegedly caused by defect in aircraft or its parts, supplies, or equipment“, 97 A.L.R.3d 627 § 4 (1980)
- Steve Doyle, New Eyes in the Skies-and New Risks to Manage, WILLIS TV (Sept. 26, 2014)
- Victor E Schwartz, Patrick W Lee and Rochelle M Gunner, „Product Liability of the Aviation Component Part Manufacturer: A Proposal to Reduce Transaction Costs“ (1984) 13 Transp LJ
- Victor Manuel Becerra, „Autonomous Control of Unmanned Aerial Vehicles School of Energy and Electronic Engineering, University of Portsmouth, Anglesea Road, Portsmouth PO1 3DJ, UK

- **W. DE JAGER, “NLR: “Zonder publieke acceptatie geen pakketdrone of luchttaxi”, 27 March 2020”, <https://www.dronewatch.nl/2020/03/27/nlr-zonderpublieke-acceptatie-geen-pakketdrone-of-luchttaxi/> (accessed 5 May 2020).**
- **William C. Wolff, Liability of Aircraft Owners and Operators for Ground Injury, 24 J. Air L. & Com. 203 (1957)**
- **X., “Is autonomy the future of aerial mobility? Autonomous technologies are showing real promise in the development of more autonomous aircraft”, 16 January 2020,**
- **Lawrence Vold, Strict Liability for Aircraft Crashes and Forced Landings on Ground Victims Outside of Established Landing Areas, 5 Hastings L. J. 1(1953)**

## فهرس الموضوعات

الصفحة	الموضوع
١١٦٣	المقدمة
١١٦٨	مبحث تمهيدى:نبذة تاريخية حول أساس المسؤولية عن الاضرار التي تحدثها الطائرات بالغير على سطح الارض، وفيه مطلبان:
١١٧١	المطلب الاول:التطور التاريخى لأساس المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات بالغير علي سطح الارض.
١١٧٨	المطلب الثانى:أساس المسؤولية طبقا لاتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض.
١١٨٢	المبحث الأول: أسس وأنظمة المسؤولية التي قيلت فى تقرير مسؤولية مشغلى ومالكى الطائرات المأهولة عن الأضرار التى تحدث على السطح ، وفيه مطلبان :
١١٨٦	المطلب الأول: اسس مسؤولية مالكى و مجهزى الطائرات المأهولة عن الأضرار التى تحدث علي السطحطبقا للنظام القانونى اللاتينى
١٢٠٣	المطلب الثانى:أسس مسؤولية مالكى و مجهزى الطائرات المأهولة عن الأضرار التى تحدث علي السطح طبقا للنظام القانونى الأنجلو أمريكى.
١٢١٨	المبحث الثانى المسؤولية المطلقة أو الصارمة عن الأضرار التى تحدثها الطائرات المأهولة على السطح .وفيه مطلبان :
١٢٢١	المطلب الاول: اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢ الخاصة بالتعويض عن

المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تحدثها الطائرات بالغير على سطح الأرض

الصفحة	الموضوع
	أضرار السطح الناتجة عن الطائرات المأهولة.
١٢٤٠	المطلب الثاني: التحديد القانوني للمسؤولية عن الأضرار التي تحدث على السطح والتأمين ضد المسؤولية.
١٢٥٨	الخاتمة
١٢٦٤	المصادر والمراجع
١٢٧٨	فهرس الموضوعات