

## المسؤولية عن أضرار التحليق القائمة في ظل اتفاقية روما 1952 و قانون الطيران المدني الجزائري

*Liability for damage to flight under the 1952 ROMA convention and the Algerian Civil Aviation Act*

أ.د. العرباوي نبيل صالح  
جامعة طاهري محمد، بشار (الجزائر)

[prof\\_droit@yahoo.fr](mailto:prof_droit@yahoo.fr)

ط.د. حموني بوبكر\*  
جامعة طاهري محمد، بشار (الجزائر)  
مخبر الدراسات القانونية ومسؤولية المهنيين  
hammouni.boubakeur@univ-bechar.dz

### ملخص:

لا تقتصر الأضرار الناشئة عن الملاحة الجوية واستغلال الطائرات عن تلك الأضرار التي يمكن أن تصيب الركاب أو البضائع بمناسبة النقل الجوي وإنما تعتبر الملاحة الجوية مصدرا لأضرار أخرى تتمثل في الأضرار التي تصيب الأشخاص الموجودين على سطح الأرض في أبدانهم أو في ممتلكاتهم من جراء حوادث الطيران. وتهدف دراستنا الى تسليط الضوء على الأضرار الناجمة عن تحليق الطائرات جوا وما تخلفه من آثار وخيمة على سطح الأرض، وحرصا على حماية الأشخاص والممتلكات اتجه المشرع الدولي الى توحيد قواعد المسؤولية في هذا الشأن باستحداث اتفاقية روما عام 1952 الخاصة بالأضرار التي تسببها الطائرات الأجنبية للغير على السطح، وبذلك أصبح المستغل الجوي مسؤولا في مواجهة الطرف المضرور وتحديد مسؤوليته بمبالغ مالية لجبر هذه الأضرار. كلمات مفتاحية: الطائرة، المستغل الجوي، المسؤولية، الضرر، الغير، سطح الأرض.

### Abstract:

*Air navigation and aircraft exploitation damage is not limited to those that may be caused to passengers or cargo on the occasion of air transport, but air navigation is considered to be a source of other damage consisting of damage to persons on the Earth's surface in their body or property as a result of flight accidents.*

*Our study aims to shed light on the damage caused by aircraft flying by air and its disastrous effects on the Earth's surface. In the interest of protecting persons and property, the international legislator has endeavoured to unify the rules of liability in this regard by introducing the 1952 Rome Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Others on the Surface. Thus, the air user became liable against the injured party and determined its liability by sums of money for such damages.*

**Keywords:** aircraft, aerial exploiter, responsibility, damage, others, surface of the earth

. مقدمة:

منذ ظهور عمليات النقل الجوي والملاحة الجوية تشهد عوارض عديدة تقتضي معالجة خاصة لها، ولعل ابرزها تلك الأضرار التي تتسبب فيها الطائرات للغير على سطح الارض، فهذه المسؤولية بعيدة عن تلك المسؤولية الخاصة بتعويض الأضرار التي قد تلحق بالأطراف المتعاقدة من مسافرين أو شاحنين اثناء عمليات النقل الجوي، فان المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات عامة بالأغيار المتواجدين على سطح الأرض، مسؤولية تستمد مصدرها القانوني من عقد النقل الجوي بصفة عامة منقولة ذلك كاهل المستثمر الجوي عن تعويض كافة الأضرار الناجمة عن عوارض الملاحة الجوية والتي تلحق بالأغيار المتواجدين على سطح الأرض اذ لا تربطهم في ذلك أي رابطة عقدية كانت أو قانونية، تسبب هلاك للأشخاص والممتلكات ، فقد تشتمل بعض عوارض الملاحة في الحوادث الجوية كسقوط الطائرة أو شيء منها يؤدي لإتلاف وهلاك الممتلكات أو الحاق الأذى بالأشخاص.

قد تكون الأضرار التي يسببها المستغل الجوي نتيجة لتحليق وعبور الطائرات أو أثناء عمليات الصعود والنزول، كما لو تسبب أزيز الطائرات أثناء اختراقها حاجز الصوت الى تحطيم الواجهات الزجاجية للبنابات أو تصدع بعض المنشآت ناهيك عن الإزعاج الذي ينجم عن ذلك.

لهذا كان من الضروري على الدول إصدار تشريعات خاصة بالملاحة الجوية تنظم أحكام هذه المسؤولية، مؤسسة ذلك على فكرة المخاطر وتحمل التبعة وهو ما انتهجه المشرع الفرنسي بإصدار قانون الملاحة الجوية سنة 1924 واتبعه في هذا الصدد المشرع الألماني والإيطالي غير أنه ترتب عن هذا مشكل تنازع القوانين واختلاف قدر التعويض المستحق للمضرور.

فقد أثمرت جهود الدول نتيجة لمشكلة تنازع القوانين المحلية للملاحة الجوية عن اتفاقية روما 1932 في المؤتمر الدولي للقانون الجوي بنفس المدينة والتي أخذت بفكرة المخاطر وتحمل التبعة أساسا للمسؤولية، غير أنها قد تمت مراجعة الاتفاقية بالكامل لعزوف الكثير من الدول عن المصادقة عليها، وأدت مراجعتها الى ابرام اتفاقية أخرى هي اتفاقية روما المبرمة في 7 أكتوبر 1952 التي دخلت حيز التنفيذ في 04 فيفري 1958.

والجدير بالذكر أن المشرع الجزائري حدا حدو هذه الاتفاقية باستنباط أحكامها في القانون 06/98 المتعلق بالقواعد العامة للطيران المدني في القسم الرابع الخاص بمسؤولية المستغل ازاء الغير على اليابسة.

فعليه سنعالج موضوعنا هذا وفق الاشكالية التالية : هل المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض هي مسؤولية عقدية أم مسؤولية تقصيرية أو مسؤولية من نوع خاص ؟

كما سنحاول من خلال هذا البحث الذي ينصب أساسا على أضرار التحليق، التطرق في المبحث الأول الى أحكام المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض ووسائل دفعها، لتمتد دراستنا في المبحث الثاني النظام التعويض عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض.

**المبحث الأول: أحكام المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض ووسائل دفعها**

حتى يخضع المستغل الجوي لنظام المسؤولية الذي اعتمده اتفاقية روما 1952 والذي تبناه المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني أن تتوفر شروط لتحقيق المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض وبالتالي اثاره مسؤوليته وتحمل التبعة كما لا يمكنه أن يدفع هذه المسؤولية إلا عبر الأسباب المحددة في الاتفاقية التي يمكن أن يستند اليها للتوصل من المسؤولية.

**المطلب الأول: شروط انعقاد المسؤولية**

قد تتسبب الطائرات أثناء تحليقها في الحاق أضرار للغير المتواجد على سطح الأرض، متمثلة في أضراراً مادية كانت أو بشرية من جراء حوادث الطيران كسقوط طائرة أو شيء منها أو جزء مرتبط بها يصيب الغير المتواجد على السطح، حيث أن هذا الأخير لا تربطه أي رابطة قانونية أو عقدية مع مستثمر الطائرة.

و عليه سنتطرق إلى شروط انعقاد مسؤولية المستغل الجوي فيما يلي :

**الفرع الأول: أن يكون هناك ضرر يصيب الغير المتواجد على سطح الأرض**

يشترط في المقام الأول لقيام المسؤولية أن يصاب الغير المتواجد على سطح الأرض بضرر ناجم عن تحليق الطائرات عبر الجو سواء كان هذا الضرر لاحق بشخص الغير أو في ممتلكاته هذا ما نصت عليه المادة الأولى من اتفاقية روما 1952 و المادة 159 من قانون الطيران المدني الجزائري بنصها : " يحق لكل شخص يتعرض لخسارة على السطح في الظروف المحددة في هذا القانون ، التعويض ... " هذا ما يعني شمولية المسؤولية للضرر الذي يصيب الغير<sup>(1)</sup> فلا شأن لهذا النظام بالنسبة للأشخاص والأموال المتواجدين على متن الطائرة أو أثناء فترة النقل الجوي ، اذ تخضع هذه الأضرار للنظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي.

كما يجب التنويه بالغير هنا هو كل شخص لا يرتبط مع مستغل أو مستثمر الطائرة بأي رابطة قانونية كانت أو عقدية<sup>(2)</sup> فهو شخص أجنبي على العلاقة التعاقدية، فلا يكسب حق ولا يحمل أي التزام.<sup>(3)</sup>

وكذلك لا يعد من الغير تابعي المستغل الذين يعملون لحسابه في خدمة طائراته في أثناء الهبوط أو إقلاعها، اذ ينظم عقد العمل أو قوانين العمل العلاقة بين هؤلاء، إلا أن اتفاقية روما لم تحدد طبيعة الضرر الواجب التعويض عنه وعناصره ومن ثم ينبغي الرجوع الى القانون الوطني لتحديد هذه المسائل.<sup>(4)</sup>

كما أنه لا تسري أحكام اتفاقية روما 1952 أو قانون الطيران المدني الجزائري عن أي حالة تبث فيه وجود عقد أو رابطة قانونية بين الغير (المضروب) و المستثمر أو مالك الطائرة ، فيستوجب أن يكون الغير شخصا أجنبيا تماما عن مستثمر الطائرة فلا تربطه أي علاقة أو رابطة قانونية.<sup>(5)</sup>

كما سبق و أن نوهنا لانعقاد المسؤولية أن يصاب الغير بضرر ناجم عن تحليق الطائرة أو سقوط جزء منها أو شيء منها<sup>(6)</sup> بما في ذلك سقوط الطائرات المصطدمة ببعضها أو سقوط أجزاء منها إثر الاصطدام، و يستوي أن يصيب الضرر الشخص نفسه أو ماله، اذ ينبغي أن يكون الضرر و في مجمل الأحوال ضررا مباشرا و إلا ما كان شرطا لانعقاد المسؤولية كالإزعاج و الضوضاء الذي يسببه تحليق الطائرات جوا، إذ لا يمكن المطالبة بالتعويض وفقا لأحكام اتفاقية روما 1952 مادامت الطائرة ملتزمة بقواعد الجو.<sup>(7)</sup>

وتجدر الإشارة في ذلك بأن يكون الضرر اللاحق بالطرف المضروب الموجب للتعويض على سطح الأرض أي كل الإقليم الجغرافي للدولة بما في ذلك المسطحات المائية و البحار و حتى السفن التي تحمل جنسية الدولة تعتبر جزءا من إقليم الدولة ولو أبحرت في أعالي البحار، فإن أصيبت بضرر جراء تحليق طائرة اعتبر هذا الضرر وقع على سطح هذه الدولة.<sup>(8)</sup>

والملاحظ بأنه لا تسري أحكام هذه المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التصادم الجوي، إذ تعتبر كلا من الطائرتين في حالة طيران فوق سطح الأرض ، غير أنه اذا نجم عن هذا التصادم أضرار تصيب الغير على السطح كسقوط حطام الطائرتين أو أجزاء منها قامت مسؤولية مستغلي الطائرتين عن الاصطدام بتقاسم المسؤولية للمستثمرين عن هذه الخسائر، و هو ما أكدته المادة 162 من قانون الطيران المدني الجزائري.

## الفرع الثاني: أن تكون الطائرة في حالة طيران

تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ لحظة اشتغال محركاتها على مدرج مطار الانطلاق استعدادا للإقلاع الى غاية سكونها تماما في مطار الوصول حسب مضمون المادة الأولى لاتفاقية روما 1952، أما قبل ذلك وهي رابضة فوق مدرج المطار فلا يسري على الاضرار التي تحدثها نظام المسؤولية المقررة ضمن هذه الاتفاقية و قانون الطيران المدني الجزائري ، انما تخضع المسؤولية هنا الى القواعد المتعلقة بالمسؤولية عن حراسة الاشياء.(9)

أما اتفاقية مونتريال 2009(10) في مادتها الأولى اعتبرت الطائرة في حالة طيران منذ لحظة اغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب أو شحن البضائع على متنها ولغاية اللحظة التي يفتح فيها أي باب منها لإنزال الركاب أو تفريغ البضائع. تطبيقا لما تم ذكره لا تسري أحكام اتفاقية روما و قانون الطيران المدني الجزائري عن الأضرار الناجمة عن الطائرة التي هي في حالة سكون كما لو انفجرت الطائرة لسبب أو لآخر وهي رابضة على أرض المطار.(11)

أو حتى في حالة سحبها لإخراجها من حظائرها واعادتها اليها ويستوي في ذلك نفس الشيء في حالة تشغيلها على سبيل تجربة محركاتها. علاوة على ذلك يشترط في المقام الأول لتطبيق الاتفاقية أن تكون الطائرة هي المصدر المباشر للضرر الموجب للتعويض وأن يقع ضمن إقليم إحدى الدول الموقعة على الاتفاقية ومن طائرة مسجلة لدى دولة متعاقدة أخرى، فمؤدى هذا الشرط ألا تطبق أحكام الاتفاقية الدولية إلا بالنسبة للطائرات الأجنبية، فلم تشأ أحكام الاتفاقية سلب اختصاص التشريعات الوطنية.

## الفرع الثالث: توافر العلاقة السببية بين الضرر الموجب للتعويض و الطائرة

تقوم المسؤولية الموضوعية عن الأضرار التي تسببها الطائرات على السطح للغير ضمن اتفاقية روما 1952 والقانون رقم 06/98 المتعلق بالقواعد العامة للطيران المدني الجزائري على أساس المخاطر و تحمل التبعة ، فلا يكفي لقيام المسؤولية اثبات الغير المتواجد على سطح الأرض للضرر الذي تعرض له وإنما لزاما له أن يثبت الضرر العلاقة السببية بين هذا الضرر الحاصل الموجب للتعويض و الطائرة(12) لانعقاد مسؤولية المستثمر الجوي، فبهذا تقوم المسؤولية لمجرد سقوط الطائرة أو حتى شيء أو شخص منها دون أن ينسب السقوط للخطأ من المستغل الجوي بما في ذلك أحد تابعيه أو وكلائه، فكل ما هو مطلوب أن يكون الضرر ناجم عن واقعة السقوط فالسببية المتطلبة هنا هي احداث الضرر على سطح الارض بغض النظر عن البحث في الأسباب التي أدت للواقعة كما لو تسببت أكثر من طائرة في حالة التصادم الجوي في ضرر على السطح (13) فقد يكون هذا التصادم قد وقع بسبب خطأ من أحد قائدي الطائرتين مما يثير التساؤل بشأن مسؤولية الطائرة الأخرى أنه لا أساس له في ظل قواعد المسؤولية ، فيبقى التساؤل المطروح كيف تقوم مسؤولية الطرف الآخر في حادثة التصادم الذي يعد بدوره المتضرر الأول من حادثة التصادم؟

والجدير بالذكر أن المشرع الجزائري و اتفاقية روما 1952 لم تعبأ بمن ارتكب الخطأ، فأعتبر كل من مستغلي الطائرتين مسؤولان عن الضرر الناجم عن التصادم على حد سواء بحسب المادة 07 من الاتفاقية و المادة 162 من قانون الطيران المدني الجزائري.

## المطلب الثاني: وسائل دفع المسؤولية

ان أحكام المسؤولية الملقاة على عاتق المستثمر الجوي عن الأضرار التي تلحق بالأغيار على سطح الأرض فهي مسؤولية موضوعية لا مجال فيها للدفع بعدم الخطأ هذا بمجرد ثبوت وقوع الضرر بسبب طائرة في حالة تحليق ، ويلاحظ أن اتفاقية روما 1952 و قانون الطيران المدني الجزائري قد أفسحا المجال للدفع بعدم المسؤولية على نحو الحصر متمثلة في: النزاع المسلح ، استيلاء سلطات الدولة على الطائرة ، خطأ المضرور نفسه و هذا ما سنتطرق إليه في الآتي:

## الفرع الأول: النزاع المسلح

أعفت كل من المادة الخامسة من الاتفاقية و المادة 160 من قانون الطيران المدني الجزائري مستغل الطائرة من مسؤوليته اتجاه تعويض الضرر اللاحق بالغير على السطح في حالة نشوب نزاع مسلح أو اضطرابات مدنية.<sup>(14)</sup>

ويقصد بالنزاع المسلح الحروب العسكرية التي تنشأ ما بين الدول أو فيما بين جبهات وطنية و التي من شأنها أن تصيب المرافق العامة بشلل يعيق حسن سير المطارات و الملاحة الجوية بشكل عام ، مما يؤدي الى سوء الخدمات الملاحية، الأمر الذي يؤدي بدوره الى سقوط الطائرات و إلحاقها أضرار بالغير على السطح.<sup>(15)</sup>

فإن تعرض الغير على السطح لأضرار ناجمة عن سقوط طائرة أو أكثر خلال النزاعات المسلحة أو الاضطرابات المدنية لعدم الارشاد فلا يكون مستغل الطائرة مسؤولاً عن الضرر طبقاً لأحكام اتفاقية روما 1929 و قانون الطيران المدني الجزائري بأن لا يلتزم بالتعويض عن الضرر الذي ألحقه بالغير.

ومن زاوية أخرى ذهب البعض من الفقه إلى أنه و لكي يعفى مستغل الطائرة من المسؤولية أن يكون هذا النزاع أو تلك الاضطرابات غير متوقعة و لا يمكن تلافيه، أما إذا كان النزاع أو الاضطرابات المدنية قائماً أو كان مفاجئاً و كان في مقدور قائد الطائرة تلافيه تقررت هنا مسؤولية مستغل الطائرة.<sup>(16)</sup>

## الفرع الثاني: استيلاء سلطات الدولة على الطائرة

إذا قامت السلطات العامة للدولة بالاستيلاء المادي على الطائرة ، فلم يعد هنا بمقدور مستثمر الطائرة استعمالها، وبالتالي تنتفي مسؤوليته اتجاه الغير طبقاً لأحكام المادة الخامسة من الاتفاقية<sup>(17)</sup> و المادة 160 من قانون الطيران المدني الجزائري حيث و في هذه الحالة يفقد الحراسة القانونية على الطائرة محل الاستيلاء فقد حرم من استعمالها فلا يتصور أن يُسأل عن الأضرار التي تسببها الطائرة على السطح، فهو لم يعد مستثمراً وقت أن حصل الضرر و إنما ينصرف هذا الوصف الى الدولة التي كانت تستعمل الطائرة وقت حصوله فعلى مستعمل الطائرة الشرعي - وهو متمسك بالدفع - أن يثبت أن الضرر الحاصل قد وقع أثناء استيلاء سلطات الدولة على الطائرة.<sup>(18)</sup>

فبالتالي تكون الدولة المستغل الحقيقي لها و تصبح هي المسؤولة عن كل الأضرار التي تسببها للغير على السطح طبقاً لأحكام اتفاقية روما و التشريع الجزائري<sup>(19)</sup> ما لم تخصص الطائرة للأغراض العسكرية و أغراض الشرطة والجمارك<sup>(20)</sup> فإن المسألة حينئذ تخرج من نطاق القانون الخاص لتحكمها قواعد القانون الدولي أو القانون العام الداخلي الذي يعالج مسؤولية الدولة.<sup>(21)</sup>

أما إذا استعملت الطائرة استعمالاً غير شرعياً بغير رضا من له حق توجيه ملاحظتها قامت مسؤوليته مع من استعمل الطائرة بغير رضاه بصفة تضامنية عن الأضرار الناجمة عن هذا الاستعمال طبقاً لأحكام المادة الرابعة من اتفاقية روما 1952، ما لم يثبت أنه اتخذ من جانبه العناية الواجبة لتوخي هذا الاستعمال.

ومن خلال ما تقدم ذكره، فإذا استولى شخص ما على طائرة و استعمالها بغير رضا من له الحق في ذلك كالحافظ أو المستأجر المنتهية مدة إيجاره ، كان مستغل الطائرة أن يدفع مسؤوليته عن الأضرار المستوجبة للتعويض شرط أن يثبت اتخاذه للعناية الواجبة لتوقي هذا الاستعمال الغير مشروع، أي اتخذ كافة التدابير و الاحتياطات المعتادة التي من شأنها أن تقي من هذا الاستعمال.<sup>(22)</sup>

## الفرع الثالث: خطأ المضرور

تقتضي القواعد العامة للقانون المدني الجزائري أن خطأ المضرور يعد سبباً من أسباب دفع المسؤولية<sup>(23)</sup> بحسب المادة 127 من القانون المدني الجزائري.

فغالبا ما يكون الشخص الذي صدر منه الخطأ غير الذي أصابه الضرر من جراء الخطأ ، غير أنه يحدث أحيانا أن يكون المخطئ و المضرور شخص واحد فيرتكب فيها الشخص الخطأ الذي يؤدي الى الإضرار بنفسه<sup>(24)</sup> فيعد هذا سببا من أسباب دفع المسؤولية و هو ما انتهجته اتفاقية روما 1952 في المادة 1/6 و قانون الطيران المدني الجزائري في الفقرة الثانية من المادة 160 في تقرير إعفاء مستغل الطائرة من التعويض، متى أثبت أن الضرر راجع إلى خطأ المضرور أو إهمالا من أحد تابعي المضرور أو وكلائه و كان سببا مباشرا في حدوث الضرر<sup>(25)</sup> كأن يثبت على سبيل المثال أن المضرور أصيب بأضرار نتيجة محاولة سرقة بضاعة أو طرود من بين حطام الطائرة أو أن تابعي المضرور قد أهملوا نقل المواشي بعيدا عن مكان تحطم الطائرة.<sup>(26)</sup>

أما ان عجز المسؤول عن الضرر طبقا للمادة 2/160 من قانون الطيران الجزائري و المادة 06 من نفس الاتفاقية عن دفع مسؤولية الضرر كلية إلى خطأ المضرور أو أحد تابعيه و اقتصر هذا الاثبات على مساهمة خطأ هذا الأخير في إحداث الضرر فيحق له التخلص من المسؤولية بقدر مساهمة خطأ المضرور أو خطأ تابعيه ، و أن يخفض التعويض بقدر مساهمة المضرور.

خلاصة لذلك فان المسؤول عن الضرر الواقع للغير على سطح الأرض ليس له الخيار في دفع المسؤولية عنه إلا بهذه الوسائل الثلاث التي سبق دراستها، لأن مسؤوليته عن الضرر موضوعية، فلا يمكن له الدفع بعدم ارتكاب الخطأ و لا التدرع بالقوة القاهرة للتملص من المسؤولية.

فإذا لم يتمكن المسؤول عن الضرر من رفع الضرر الواقع إلى أي من هذه الحالات الثلاث ، انعقدت فورا مسؤوليته اتجاه المضرور و التزم بالتعويض عن الضرر.

#### المبحث الثاني: نظام التعويض عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض

أقرت اتفاقية روما 1952 بنظام تحديد مسؤولية المستغل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض، إلا أنها خرجت عنه في بعض الحالات وذلك يجعل مسؤولية المستغل عن الأضرار غير محدودة لا تسري فيها الحدود القصوى للتعويض المقررة.

#### المطلب الأول: المسؤولية المحدودة لمستغل الطائرة

أثارت فكرة تحديد المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرات على سطح الارض جدلا كبيرا أثناء إعداد اتفاقية روما 1952 حول صدور هذه المسؤولية، فقد استلهم واضعو اتفاقية روما 1952 تحديد المسؤولية من أحكام القانون الانجليزي و أحكام اتفاقية بروكسل 1924 الخاصة بتحديد مسؤولية مالك السفينة بتحديد مبالغ التعويض عن وزن الطائرة بحد أدنى و حد أقصى للتعويض<sup>(27)</sup> و هذا ما سنتناوله فيما يلي :

#### الفرع الأول: أحكام التعويض عن المسؤولية

إذا كان الضرر يستوجب تعويضا لغيره فإن الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية روما 1952 قد نصت على أنه لكل شخص أصابه ضرر على السطح الحق في التعويض ، ووفقا لأحكام هذه الاتفاقية و من خلال أحكامها فإن التعويض عن الضرر محدود<sup>(28)</sup> يراعي الحد الأقصى و الحد الأدنى للتعويض.

كما تبني قانون الطيران المدني الجزائري هو الآخر نظام تحديد المسؤولية المعمول به في اتفاقية روما 1952 بنص المادة 161 : " لا يمكن لمبلغ التعويض المستحق على المستغل عن الخسائر التي تصيب الأشخاص والأموال على اليابسة أن يفوق بالنسبة لكل طائرة و حسب الحدث الحدود المبينة في اتفاقية روما 1952...."

ففي ذلك إحالة مباشرة لأحكام التعويض عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الارض على اتفاقية روما 1952. فإن دراستنا لأحكام التعويض عن المسؤولية تقتضي منا حتمية التعرض لحدود التعويض عن الضرر.

## الفرع الثاني: حدود التعويض عن المسؤولية

حددت اتفاقية روما 1952 حدودا للتعويض عن الضرر الذي يلتزم به المسؤول عنه وفقا للأحكام و القواعد المنصوص عليها في الاتفاقية من المادة 11 من نفس الاتفاقية ، وترتبط حدود التعويض بوزن الطائرة أساسا لهذا التعويض فيرتفع الحد الأقصى للتعويض كلما زاد وزن الطائرة<sup>29</sup> فتعتبر حدود مبالغ التعويض المنصوص عليها في الاتفاقية حدودا قصوى لإجمالي التعويضات الخاصة بالطائرة الواحدة في الحادث الواحد لتعويض جميع الأضرار لكل من حالة الوفاة أو الجروح أو الخسائر<sup>(30)</sup> التي تلزم مستعمل الطائرة بدفعها وقت وقوع الفعل الضار.

حددت اتفاقية روما حدا أقصى آخر للتعويض بالنسبة للأضرار الجسدية و حالة الوفاة التي تصيب الأشخاص على سطح الأرض<sup>(31)</sup> بحد أقصى لا يزيد عن 500.000 فرنك لكل شخص مات أو أصيب، و ذلك بغرض منع التفاوت في تقدير قيمة الانسان من دولة لأخرى، و هو يمثل أربعة أضعاف الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو 1929، وهذا أمر منطقي باعتبار أن المسافر عبر الطائرة قد وافق ضمنا على المخاطرة، أما المضرور على سطح الأرض فلا علاقة له بالسفر أو الطائرة<sup>(32)</sup> فمن المنطق أن يكون جبر الضرر بمبلغ التعويض اللازم لذلك.

غير أن المادة الخامسة من اتفاقية مونتريال 2009 نصت على ترتيب أولوية التعويض في حالة تراحم المضرورين، حيث أعطت الأولوية الأولى للنظر في حالات الوفاة، يليها التعويض عن الإصابة البدنية ثم الإصابة العقلية الناتجة عن إصابة بدنية، يلي ذلك التعويض عن الأضرار الأخرى.<sup>(33)</sup>

والملاحظ أنه اذا تعدد المسؤولون عن الضرر اللاحق بالغير على سطح الأرض فلا يجوز للمضرورين الحق في المطالبة بتعويض اجمالي يزيد على الحد الأقصى للتعويض الذي يحكم به على المسؤول الواحد.<sup>(34)</sup>

أما اذا كانت الأضرار ناجمة عن حالة تصادم جوي بين طائرتين أو اعاقا احدهما الأخرى في طيرانها أو اشتراكهما في الحادث كان للطرف المضرور أن يحصل على تعويض لا يتجاوز الحدود القصوى عن كل طائرة بحسب وزنها على حدى، فلا يلزم كل مستعمل لطائرته بدفع تعويض يتجاوز الحد الأقصى المقرر لطائرته حسب ما أشارت اليه المادة 2/13 من نفس الاتفاقية.

## المطلب الثاني: المسؤولية غير المحدودة عن الأضرار التي تلحق بالغير على السطح

خرجت اتفاقية روما 1952 عن الأصل العام الذي قرره بشأن تحديد المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض، وأقرت بالمسؤولية غير المحدودة عن الأضرار<sup>(35)</sup> اذ كان يحق لمستغل الطائرة أو أي شخص آخر تثار مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالغير على السطح، أن يتمسك بالحدود القصوى للتعويض، إلا أن اتفاقية روما أوردت استثناءين على هذه القاعدة.<sup>(36)</sup>

## الفرع الأول: المسؤولية غير المحدودة المبنية على فعل أو امتناع من جانب المستغل أو تابعة مقرونا بنية احداث الضرر

طبقا لنص الفقرة الأولى من المادة الثانية عشر من اتفاقية روما 1952 فإن مسؤولية مستغل الطائرة تعد مسؤولية غير محدودة، اذا أثبت المضرور أن الأضرار التي لحقت به سواء في شخصه أو أمواله نشأت نتيجة لفعل متعمد أو امتناع مقصود من جانبه أو من جانب تابعيه أو وكلاؤه<sup>(37)</sup> فيلتزم حينها مستغل الطائرة بتعويض الضرر الحاصل دون مراعاة الحدود القصوى التي تضمنتها الاتفاقية .

بيد أنه يتعين على الطرف المضرور حتما فيما لو أثبت أن الضرر قد نجم عن فعل أو امتناع متعمد من جانب تابعي المستغل، أن يثبت أن هذا الفعل أو الامتناع قد ارتكب من التابعين أثناء تأدية وظائفهم في حدود اختصاصهم، وينصرف مفهوم الفعل أو الامتناع المتعمد الى ذلك الفعل أو الامتناع المقصود<sup>(38)</sup> أي أن سوء السلوك الارادي يعني أن المسؤول عن الضرر موسوم بسوء النية حين يتأتى الفعل أو الامتناع بقصد احداث الضرر، أي بإرادة بصيرة واعية بإحداثه، أو بإدراك واعى بأن سلوكه هذا قد يسبب ضررا للغير.<sup>(39)</sup>

كما يجب التنويه الى أن الفعل الضار أو الامتناع الصادر من قبل مستغل الطائرة أو أحد تابعيه يشتمل على عنصرين، كلاهما صادران بسوء نية قصد احداث النتيجة الضارة، وتوقع هذه النتيجة.

ومما لاشك فيه أن الخطأ الجسيم الصادر من طرف المستغل لا يكفي لإطلاق المسؤولية، وذلك كون هذا الخطأ قد يكون مجردا من نية احداث الضرر، اذ يتعين على المدعي بالتعويض أن يثبت قصد احداث الضرر أو رعونة المستغل أو أحد تابعيه كي يحصل على تعويض كاملا ولا يتوقف عند الحدود القصوى للمسؤولية<sup>(40)</sup> نظرا لأن المضرور يتطلع لأن يحصل على تعويض كامل عن الضرر الذي لحق به وليس مجرد تعويض محدود. ولأننا بصدد مسؤولية مبنية على الخطأ، فعلى المضرور فضلا عن اثبات الخطأ أن يقيم الدليل على أن الضرر الذي لحقه كان بسبب ذلك الخطأ.<sup>(41)</sup>

وعليه فلو أن طيار قد حلق بطائرته على ارتفاع واطئ وهو في طريقه لرش حقل زراعي بالمبيدات فوق مزرعة للخيل قاصدا بذلك ازعاج الخيول والتسلية بمنظرها وهي منفعة وتولي هاربة، بيد أنه قد اصطدم بسور أو منزل في هذه المزرعة وأدى ذلك الى تدمره، فإن مستغل الطائرة يسأل عن هدم السور أو المنزل مسؤولية كاملة غير مقيدة بالحدود القصوى للتعويضات في الاتفاقية، نظرا لأن الطيار وان لم يكن يقصد بفعله المتعمد الحاق الضرر بالسور أو المنزل الذي تدمر الأ أنه كان يقصد الحاق الضرر والأذى بخيول المزرعة.<sup>(42)</sup>

ومن جهة أخرى فإن مستغل الطائرة المدعى عليه بإمكانه التخلص من المسؤولية غير محدودة وتحديد مسؤوليته اذا أثبت بأن الفعل أو الامتناع العمدي قد صدر من تابعيه في وقت لم يكن هؤلاء<sup>(43)</sup> بصدد ممارسة مهامهم أو اذا تجاوزوا حدود اختصاصهم، حينها لا تتقرر مسؤوليته غير المحدودة.

#### الفرع الثاني: الاستلاء غير المشروع على الطائرة

ان الاستلاء غير المشروع على الطائرة، يكمن في السيطرة على قيادتها دون وجه حق مشروع من قبل شخص، باستخدام القوة أو التهديد أو اتباع أي صورة من صور الاكراه لتحقيق ذلك، اذ تنص المادة 12 في فقرتها الثانية من اتفاقية روما 1952 على أن كل شخص استحوذ على طائرة بطريقة غير مشروعة، وتسببت هذه الطائرة في أضرار للغير على السطح أثناء الاستعمال، تكون مسؤوليته مطلقة، أي غير محدودة بالحدود المقررة<sup>(44)</sup> في هذه الاتفاقية.

فإذا نجم عن هذا الاستلاء غير المشروع للطائرة في احداث أضرار للغير على سطح الأرض فتكون مسؤولية مرتكب هذا الفعل غير محدودة.<sup>(45)</sup> والحكمة من تحميل المستولي غير الشرعي على الطائرة مسؤولية كاملة غير محدودة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض جد واضحة، اذ أنها تكمن في كونه شخص لا يستحق أدنى رعاية من الجانب القانوني.<sup>(46)</sup>

وتجدر الإشارة في الأخير الى أن مستعمل الطائرة الذي يجوزها لسبب صحيح كعقد ايجار أو وديعة وزوال هذا السبب لانتهاؤ مدة العقد، ومع ذلك استمر في استعمالها دون وجه حق على الرغم من اتخاذ من له حق الاستعمال الشرعي الاجراءات اللازمة لاسترداد حيازة الطائرة منه<sup>(47)</sup> ظل مسؤولا مسؤولية غير محدودة عن جميع الأضرار التي قد تلحق بالغير على سطح الأرض، ويتحمل لوحده تبعة الفعل الضار بصفة كاملة.

#### خاتمة:

من خلال دراستنا للمسؤولية الناجمة عن الأضرار المنجرة عن التحليق من خلال الأضرار التي تسببها الطائرات للأغيار على سطح الأرض، وهذا في ظل اتفاقية روما 1952 وأحكام القانون 06/98 المتعلق بالقواعد العامة للطيران المدني الجزائري، نستنتج ما يلي:

لكل شخص أصابه ضرر على سطح الأرض و لا تربطه أي رابطة عقدية أو قانونية الحق في المطالبة بالتعويض ، و يكفيه في ذلك اثبات أن الضرر ناجم عن طائرة في حالة تحليق أو سقوط شيء منها.

اضافة على ذلك نستنتج أيضا من خلال دراستنا لأحكام هذه المسؤولية - في ظل اتفاقية روما 1952 وقانون الطيران المدني الجزائري- أن الأضرار التي تلحق بالغير على السطح هي مسؤولية تقصيرية موضوعية لا تمت بأي رابطة عقدية بين المضرور و مستغل الطائرة، اضافة الى ذلك يمكننا القول بأنها مسؤولية قائمة على فكرة تحمل المستغل الجوي للمخاطر الجوية لا على فكرة الخطأ فيكفي أن يُصاب الغير على السطح بضرر مصدره طائرة في حالة طيران حتى و إن كان مستغل الطائرة لم يرتكب أي خطأ فبالتالي تتعقد مسؤوليته اتجاه الطرف المضرور و يلتزم بحجر هذا الضرر.



ان شمولية المسؤولية للضرر الذي يصيب الغير المتواجد على سطح الأرض والذي يتعرض للخسارة وجب له التعويض إلا في حالة ما اذا اثبت المستغل الجوي خطأ المضرور نفسه.

سريان أحكام هذه المسؤولية يكون فقط على الأضرار التي تقع ضمن أقاليم الدول الموقعة على اتفاقية روما 1952 أو من خلال التشريع الوطني اذا كان الضرر ناجم عن استغلال جوي داخلي.

وعليه نقترح ما يلي:

- نقترح على المشرع الجزائري الأخذ بنظام ترتيب أولوية التعويض في حالة تراحم المضرورين على سطح الأرض، وذلك بإعطاء الأولوية في التعويض لحالات الوفاة، يليها التعويض عن الاصابات البدنية، ثم التعويض عن الاصابة العقلية الناجمة عن اصابة بدنية، وأخيرا التعويض عن الاضرار المادية الأخرى الواقعة للغير على سطح الأرض.

- نقترح على المشرع الدولي تنظيم حركة الملاحة الجوية للمطارات القريبة من المجمعات السكنية لتفادي الضجيج والإزعاج الناجم عن تحليق الطائرات خاصة في الأوقات المتأخرة، باعتبار ان الضجيج غير خاضع لنظام المسؤولية في اتفاقية روما 1952 والتشريع الجزائري.

- نقترح انضمام جميع الدول لاتفاقية روما 1952 و مونتريال 2009 والمصادقة على الاتفاقيتين بغرض توحيد النظام القانوني للأضرار الواقعة للغير على سطح الأرض.

### قائمة المراجع:

<sup>1</sup> محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر : القانون الجوي- مقدمة عامة - أغراض الملاحة الجوية - عوارض الملاحة الجوية - دار النهضة العربية ، القاهرة ، دون طبعة، 2003، ص 227.

<sup>2</sup> فاروق ابراهيم جاسم : ملاحظات في اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة لعام 2009 ، المجلة القانونية ، ص 46.

نصيرة غرايسه : مفهوم الغير في القانون التجاري ، دفاثر السياسة والقانون ، مجلد 14، العدد 02، 2022، ص 114.

فاروق ابراهيم جاسم: القانون الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2017، ص 127.

<sup>5</sup> فاروق أحمد زاهر : القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص 149.

<sup>6</sup> أنظر الفقرة الأولى من المادة 159 من قانون الطيران المدني الجزائري.

<sup>7</sup> أكرم ياملكي: القانون الجوي، دار الثقافة، عمان، 2، 1998، ص 93.

<sup>8</sup> فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق ، ص 150.

<sup>9</sup> فاروق أحمد زاهر، المرجع نفسه، ص 148.

<sup>10</sup> اتفاقية مونتريال 2009 المتعلقة بتعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة.

<sup>11</sup> محمد فريد العربي: القانون الجوي. النقل الجوي .حوادث الطيران ، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2007، ص 366.

<sup>12</sup> محمد فريد العربي ، المرجع نفسه، ص 372.

<sup>13</sup> فاروق أحمد زاهر ، المرجع السابق، ص 153.

<sup>14</sup> يقصد بالاضطرابات المدنية هي التي ما يشيع بين فوضى جراء انفلاتات أمنية التي قد تؤدي إلى الوصول إلى الحرب الأهلية.

<sup>15</sup> فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق ، ص 160.

<sup>16</sup> محمد فريد العربي و هاني محمد دويدار : قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني و الاتفاقيات الدولية ، دار النهضة العربية ، بيروت، 1995، ص 60.

<sup>17</sup> "... لا يلتزم بتعويض الضرر الذي يقع نتيجة لتزاع مسلح ... أو إذا كان هذا الشخص قد حيل بينه وبين استعمال الطائرة بمقتضى أمر صادر من السلطات العامة"

<sup>18</sup> فاروق أحمد زاهر ، المرجع السابق، ص 161.

<sup>19</sup> محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 375.

<sup>20</sup> محمد فريد العربي و هاني محمد دويدار، المرجع السابق ، ص 61.

<sup>21</sup> فاروق أحمد زاهر ، المرجع السابق، ص 162.

<sup>22</sup> محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 376.

- <sup>23</sup>غزوران عبد الحميد شويش الجبوري: المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تسببها الطائرات للأغيار على سطح الأرض، مجلة جامعة تكريت، مجلد 5 ، عدد 30، العراق، 2016، ص 459.
- <sup>24</sup> تلمساني عفاف: خطأ المضرور و أثره في المسؤولية المدنية، مذكرة ماجستير في القانون الخاص ، كلية الحقوق ، جامعة وهران، 2013-2014، ص 08.
- <sup>25</sup>غزوران عبد الحميد شويش الجبوري: المرجع السابق، ص 460، اكرام يا ملكي، المرجع السابق، ص 97.
- <sup>26</sup> محمود مختار بريري و عمر فؤاد عمر ، المرجع السابق، ص 236، 237.
- <sup>27</sup> محمد فريد العربي، المرجع السابق، ص 377.
- <sup>28</sup>www.mohamah.net مسؤولية المستغل الجوي عن الأضرار التي تصيب الأغيار على السطح تاريخ التصفح 2022/10/25
- <sup>29</sup>50.000 فرنك للطائرة التي تزن 100 كلغ فأقل
- 50.000 فرنك مضاف إليها 400 فرنك عن كل كغ يزيد عن الألف للطائرة التي وزنها 1000 كغ ولا يتجاوز 6000 كغ.
- 2500.000 فرنك يضاف إليها 250 فرنك عن كل كغ يزيد على 6000 كغ للطائرة التي يزيد وزنها عن 6000 كغ و لا يتجاوز 20000 كغ.
- 6000.000 فرنك يضاف إليها 150 فرنك عن كل كغ للطائرة التي يزيد وزنها عن 20.000 كغ و لا تتجاوز 50.000 كغ.
- 105.000.00 فرنك يضاف إليها 100 عن كل كيلوغرام يزيد عن 50.000 كغ للطائرة التي يزيد وزنها عن 50.000 كغ.
- <sup>30</sup>حاج قويدر الطاهر: المسؤولية المدنية الناجمة عن الاعتداءات ضد سلامة الطيران المدني الدولي ،رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1 ، 2017-2018، ص 201.202
- <sup>31</sup> اكرم يا ملكي، المرجع السابق، ص 99.
- <sup>32</sup> حاج قويدر الطاهر، المرجع السابق، ص 202.
- <sup>33</sup> بن طيفور عبد الباسط : مدى مسؤولية المؤسسات العمومية الجوية عن الاضرار اللاحقة بالسطح، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد الخامس، 2017، ص 213.
- <sup>34</sup>هاني دويدار ، المرجع السابق، ص 105.
- <sup>35</sup>فاروق ابراهيم جاسم، المرجع السابق، ص 145.
- <sup>36</sup>هاني دويدار، المرجع السابق، ص 106.
- <sup>37</sup>فاروق ابراهيم جاسم، المرجع السابق، ص 145.
- <sup>38</sup>محمود مختار بريري وعمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 252.
- <sup>39</sup>فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص 175 .
- <sup>40</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 107.
- <sup>41</sup>فاروق أحمد زاهر، المرجع السابق، ص 177.
- <sup>42</sup>محمود مختار بريري وعمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 252 ومايلها.
- <sup>43</sup>فاروق ابراهيم جاسم، المرجع السابق، ص 146.
- <sup>44</sup> فاروق زاهر ابراهيم، المرجع السابق، ص 178.
- <sup>45</sup> هاني دويدار، المرجع السابق، ص 108.
- <sup>46</sup>محمد مختار بريري وعمر فؤاد عمر، المرجع السابق، ص 254.
- <sup>47</sup> فاروق احمد زاهر، المرجع السابق، ص 179.