

مدى مسؤولية المؤسسات العمومية الجوية عن الأضرار اللاحقة بالسطح

بن طيفور عبد الباسط⁽¹⁾

مقدمة:

يعتبر اختراع الطائرة إحدى ثمار التقدم العلمي، إذ بفضلها أصبح النقل الجوي أسرع وسائل النقل التي أسهمت بشكل كبير في ربط الشعوب و نقل الخبرات و تلاقح الثقافات، فضلا عن المساهمة الكبرى في النشاط الاقتصادي العالمي.

و رغم كل ما وصل إليه التقدم العلمي في المجال الجوي إلا أن مرفق الطيران ما يزال يتسم بالهشاشة و الضعف و ذلك راجع إلى ما تخلفه الحوادث الجوية من عواقب وخيمة و كارثية.

و لم تقتصر هذه الإضرار التي يسببها النقل الجوي على المسافرين الموجودين على متن الطائرة فقط، و إنما تعدتهم لتصل إلى غاية الإضرار بالغير على السطح أي على اليابسة، و مثال ذلك الضوضاء الشديدة التي تحدثها الطائرة مما يصعب معها استغلال الشخص لأرض يملكها لبناء فندق أو مستشفى، أو سقوط طائرة أو أشياء منها تؤدي إلى تهدم مساكن الأعيان أو حرقها... إلخ

و هذا ما قد يثير مسؤولية المستغل الجوي اتجاه أشخاص لا تربطهم به أدنى علاقة عقدية، و لذلك بدت الحاجة إلى وضع حد أقص لهذه المسؤولية و خاصة و أنه يصعب على المستغل اثبات السبب الأجنبي لكي يتخلص من لمسؤوليته.

و بطبيعة الحال فإن النقل الجوي في الجزائر مازال محتكرا من قبل الشركة الوطنية للخطوط الجوية الجزائرية لذلك كان لابد من طرح التساؤلات الآتية:

ما مدى مسؤولية المشغل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالسطح؟ و ما هو الأساس و المجال الذي تقوم عليه مسؤولية المؤسسات العمومية الجوية في الجزائر؟

هذا ما سنحاول الإجابة عنه مستنيرين في ذلك بالاتفاقيات الدولية و قانون الطيران المدني الجزائري.

أولاً: المسؤولية عن الأضرار اللاحقة بالسطح في ظل الاتفاقيات الدولية

كما ذكرنا سابقا فإن الأضرار التي يسببها النقل الجوي لا تقتصر على المسافرين و البضائع الموجودين على متنا فقط، و إنما قد تتعداهم إلى الغير على السطح⁽²⁾.

و من ذلك و تفاديا لتنازع القوانين الداخلية في تنظيم مثل هذه المسؤولية عقدت اتفاقيتين أولها :

1 طالب دكتوراه مخبر القانون البحري و النقل جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان -

2 - وهيبه بن ناصر، المسؤولية المدنية عن حوادث النقل الجوي في القانون الجزائري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2014، ص: 144

اتفاقية روما سنة 1952، و الثانية: اتفاقية موريال سنة 2009 اللتان سنتعرض لهما في التفصيل الآتي:

1- اتفاقية روما 1952:

وقعت اتفاقية روما الأولى سنة 1933 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض، إلا أن هذه الاتفاقية منبت بالفشل لعدم كفاية الضمانات التي يجب على المستغل أن يقدمها لتأمين حقوق الغير المضروب على سطح الأرض، و لم يصادق على هذه الاتفاقية سوى 3 دول.

ثم ابرمت بعد ذلك اتفاقية روما الثانية و المتعلقة بذات الموضوع، حيث قامت الإيكاو⁽¹⁾ بجهد بارز حيث عرضت مشروع الاتفاقية على المؤتمر الدولي للقانون الجوي الخاص المنعقد في روما حيث تم التوقيع على الاتفاقية في 7 أكتوبر⁽²⁾ 1952، و صادقة الجزائر على الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 64-76 المؤرخ في 2 مارس 1964.⁽³⁾

أ- نطاق تطبيق الاتفاقية:

تنص المادة 23 من معاهدة روما أن أحكامها تسري على الأضرار التي تقع على دولة متعاقدة، و ناجمة عن طائرة تم تسجيلها في إقليم دولة متعاقدة أخرى⁽⁴⁾، و ذلك بصرف النظر عن جنسية المضروب أو وطن المستغل. فالمعاهدة لا تطبق إلا متى توافر العنصر الأجنبي بأن كانت الطائرة التي أحدثت الضرر مسجل في دولة أخرى غير الدولة التي وقع الضرر على اقليمها، وعلى أن تكون الدولتان متعاقدتان.

وعلى ذلك فإذا أحدثت طائرة أضرارا على اقليم الدولة المسجلة فيها فإن القانون الوطني هو الذي يسري، بصرف النظر عن جنسية المضروب، أي و لو كان المضروب ينتمي إلى دولة أخرى متعاقدة أو غير متعاقدة، و لا تطبق المعاهدة أيضا إذا كانت الطائرة مصدر الضرر تحمل جنسية دولة ليست طرفا في المعاهدة و لو وقعت الأضرار على اقليم دولة متعاقدة.⁽⁵⁾

وقد استثنت الاتفاقية من أحكامها الحالة التي يكون فيها الاتفاق المسبق بين المضروب و المستغل الطائرة فيما يخص تنظيم و التعويضات التي قد تستحق للمضروب، فبوجود الاتفاق لا تطبق الاتفاقية.⁽⁶⁾

كما لا تطبق الاتفاقية إذا كان الضرر قد حدث من طائرة حربية أو جمركية أو شرطية و لكنها تطبق على الطائرات الاخرى للدولة.⁽⁷⁾

1 - الإيكاو، I.C.A.O International Civil Aviation Organisation

2 - حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي ، مكتبة القانون و الاقتصاد، الرياض، طبعة 1، 2016، ص: 89

3 - المرسوم رقم 76-64 المؤرخ في 1964/03/02 يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الاتفاقية المتعلقة بالأضرار للأغيار على السطح المتسببة فيها الطائرات الأجنبية الموقعة في روما في 1952/10/07، ج ر رقم 30.

4 Art23 : cette convention s'applique aux dommages visés à l'article premier, survenus sur le territoire d'un état contractant et provenant d'un aéronef immatriculé dans le territoire d'un autre état contractant.

5 - عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، دار الفكر و القانون، 2012، ص: 259

6 - وهيبه بن ناصر، المرجع السابق، ص: 145

7 - حمد الله محمد حمد الله، المرجع السابق، ص: 91

أ - أساس المسؤولية و حدودها:

ثار الجدل بين المؤتمرين عند مناقشة مشروع الاتفاقية روما حول الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرة للغير بالسطح، فقد تبنت بعض الدول كالولايات المتحدة الأمريكية و المكسيك فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية. بينما ذهبت غالبية الوفد إلى تبني قيام المسؤولية على أساس نظرية المخاطر وتحمل التبعة، و فحوى هذه النظرية أنه استحدثت بنشاطه تبعات على الغير يستفيد من مغامرها، فعليه أن يتحمل مغرمها، و يعني هذا أن تتعقد المسؤولية في جميع الأحوال متى حدث الضرر و كان نتيجة مباشرة عن طائرة في حالة طيران أو من شخص أو شيء سقط منها.

فذهبت الاتفاقية إلى التوفيق بين الاتجاهين فغلبت مصلحة المضرور حينما اعتمدت في المادة الأولى منها المسؤولية الموضوعية أو المادية كأساس لتعويض المضرور⁽¹⁾، الذي يثبت حقه في التعويض بمجرد اثبات أن الضرر قد نشأ عن طائرة في حالة طيران أو من شخص أو من شيء سقط منها و أن هناك علاقة سببية بين الضرر و الطائرة.

إذن تقوم المسؤولية في هذه الحالة على فكرة المخاطر و لا مجال لاعمال فكرة الخطأ الواجب الإثبات كأساس للمسؤولية في هذه الحالة، إذ أنه حتى تعمل فكرة الخطأ، يفترض تساوي المراكز القانونية بين المخطئ و المضرور، الأمر الذي كان ينعدم تماما بين مستغل الطائرة و المضرور، إذ لا يستطيع الأخير و هو على السطح إقامة الدليل على أنه ثمة خطأ ارتكبه مستغل الطائرة ففي ذلك تكليف مجحف له.⁽²⁾

من ناحية أخرى حاولت الاتفاقية الموازنة بين مصلحة المضرور و مصلحة مستغل الطائرة، فوضعت الاتفاقية حدا أقصى للمسؤولية في المادة 11 منها، يستفيد منه مستغل الطائرة، ذلك أن التعويض الذي يتعين على المستغل دفعه يجب أن لا تزيد حدوده عن تلك التي يتم تحديدها في المادة 1/11. إلا أن المستغل لا يستفيد من هذه الحدود القصوى للمسؤولية إذا اتضح أنه و وكلاءه أو تابعيه قد قاموا بارتكاب فعل إرادي أدى إلى إحداث أضرار بالغير على السطح، ففي هذه الحالة تصبح المسؤولية غير محدودة، و يرتبط مقدار التعويض بوزن الطائرة إلى الحد الأقصى لوزن الطائرة المصرح به لإقلاعها في شهادة صلاحيتها للطيران.⁽³⁾

ج - شروط قيام المسؤولية:

1 هناك شروط ثلاثة لقيام مسؤولية مستغل الطائرة نعرضها على الوجه الآتي:

1- أن يكون مصدر الضرر طائرة في حالة طيران:

1 Art 1 : toute personne qui subit un dommage a la surface a droit à réparation dans les conditions fixées par la présente convention, par cela seul qu'il est établi que le dommage provient d'un aéronef en vol ou d'une personne ou d'une chose tombant de celui-ci. Toutefois, il Ya pas lieu à réparation, si le dommage n'est pas la conséquence directe du fait qui la produit, ou si résulte du seul fait du passage de l'aéronef à travers l'espace aérien conformément aux règles de circulation aérienne applicables.

2 - د. محمود مختار بربري، قانون الطيران وقت السلم، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985، ص: 168

3 - مني حسب الرسول حسن، المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرة الأجنبية للأشخاص و الممتلكات على السطح في ضوء اتفاقية روما 1952 و اتفاقية موريال 2009، مؤتمر الإمارات للنقل الجوي، الجزء الأول، 2012، ص: 127

يجب أن ينشأ الضرر عن طائرة في حالة طيران، و طبقا للمادة الأولى من المعاهدة، فتعتبر الطائرة في حالة طيران منذ اللحظة التي تبدأ فيها القوة المحركة عملها لفصل الطائرة عن سطح الأرض، حتى اللحظة التي تتوقف هذه القوة المحركة بعد اكتمال الهبوط.⁽¹⁾ و بالتالي تنطبق المعاهدة عن الأضرار التي تنشأ عن الطائرة و هي تتحرك، سواء أكانت حركتها على الأرض الممر استعدادا للإقلاع أو هي سابحة في الجو حتى تنتهي عملية الهبوط بوقف الماكينات عن الحركة.⁽²⁾

2- أن يلحق الضرر بالغير على السطح:

و تناول بخصوص هذا الشرط أن يقع الضرر على السطح حيث يشمل السطح اليابسة و المياه الاقليمية الخاضعة لسيادة الدولة، و من ثم فإن الضرر الذي يلحق بسفينة أو بطائرة في أعالي البحار، يعتبر كما لو كان الضرر واقعا على سطح دولة التسجيل، لأن الطائرة أو السفينة تعتبر كامتداد لسطحها.

1 هذا من جهة من جهة أخرى يجب أن يلحق الضرر بالغير و على يستخرج من نطاق تطبيق الاتفاقية الأضرار التالية:

- الأضرار التي تلحق بالأشخاص على متن الطائرة
- الأضرار التي تلحق بطائرة أخرى في حالة طيران
- الأضرار التي تلحق بأشخاص تربطهم بالمستغل رابطة عقدية كعقد العمل أو كعقد الوكالة⁽³⁾
- الأضرار المتفق عليها مسبقا من خلال تنظيم مسؤولية المستغل عنها و تحديد التعويضات المستحقة المضرور⁽⁴⁾.

2- العلاقة السببية:

فيجب أن تتوافر علاقة سببية بين الضرر الذي يحدث للغير على السطح و الطائرة محدثة الضرر، وذلك بأن تسقط أو يسقط منها شيء أو شخص، و هذا الأمر بطبيعة الحال يترك لتقدير محكمة الموضوع التي يعقد لها الاختصاص طبقا لأحكام القانون الواجب التطبيق على الحادث. و معنى ذلك أن تختلف أحكام القضاء بخصوص تقدير هذه العبارة باختلاف مواقف القوانين الداخلية، التي يجري تطبيقها، هي مسألة العلاقة السببية و فكرة الضرر المباشر و الغير المباشر⁽⁵⁾.

1- اتفاقية موريال 2009:

بعد أحداث 2001 في الوم.أ برزت الحاجة إلى تطوير و تحديث اتفاقية روما 1952، و قد عملت المنظمة الدولية للطيران المدني لتحقيق هذه الغاية و ذلك بإعطاء بعد جديد لاتفاقية روما، و قد تمخضت عن المحاولات اتفاقيتين دوليتين تنظمان موضوعا من أهم المواضيع المتعلقة بقوانين الطيران، تمت مناقشتهما

1 Art-2 : un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin...

2 - عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص: 261

3 - المواد 23-24-25 من اتفاقية روما 1952

4 - عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص: 264

5 - مني حسب الرسول حسن، المرجع السابق، ص: 131

في المؤتمر الدولي الذي انعقد بدعوة من منظمة الايكاو و من فترة 20 أفريل إلى 2 ماي عام 2009، أول هذه الاتفاقيتين كانت اتفاقية تعويض الضرر الذي يلحق بطرف ثالث ناتج عن أفعال التدخل الغير المشروع التي تشمل الطائرات و المعروفة باتفاقية التدخل غير المشروع، و قد عدلت هذه الاتفاقية العديد من أحكام اتفاقية روما. أما الاتفاقية الثانية فكانت اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بطرف ثالث، و المعروفة باتفاقية المخاطر العامة، و هي تعتبر تطورا و تحديثا لاتفاقية روما.⁽¹⁾

و سنبرز فيما يلي أهم التحديثات التي جاءت بها اتفاقيتي موريل 2009

أ - نطاق التطبيق:

كما ذكرنا سلفا فإن اتفاقية روما حصرت مجال تطبيقها في الدول المتعاقدة و الأضرار الناتجة عن طائرة تم تسجيلها في إقليم دولة متعاقدة أخرى.

إلا أن اتفاقيتي موريل 2009 جاءتا لتوسعا من هذا النطاق و المجال إذ نصت المادة 2 من اتفاقية الضرر غير المشروع على تطبيق أحكام الاتفاقية متى حدث في إقليم دولة متعاقدة نتيجة نشاط طائرة أثناء رحلة دولية، إذا كان الضرر نتيجة عمل غير مشروع، كما تطبق الاتفاقية أيضا إذا وقع الضرر في دولة غي متعاقدة بالشروط الواردة في الاتفاقية⁽²⁾. كما أجازت الفقرة الثانية من ذات المادة تطبيق أحكام الاتفاقية على الرحلات الداخلية إذا قدمت الدولة العضو طلب بذلك إلى الجهات المختصة بالاتفاقية. و تسري اتفاقيتي موريل على الأضرار التي تلحقها الطائرة بطائرة أو سفينة مسجلة في الدول المتعاقدة التي وقع الضرر المذكور في المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لها أو في أعالي البحار أو في حالة إلحاق الضرر بهذه الطائرة في المناطق التي تكون محلقة فيها. على غرار ذلك تسري أيضا الاتفاقية على الضرر الذي تسببه الطائرة و تلحقه بمطبات الحفر و المزالق الأخرى و يعامل الضرر كأنه وقع في إقليم الدولة المتعاقدة التي تدخل هذه المناطق في نطاق اختصاصها وفقا للقانون.⁽³⁾

أ - أولوية التعويض:

تضمنت المادة الخامسة⁽⁴⁾ من اتفاقية المخاطر و المادة 22 من اتفاقية الضرر الغير المشروع أحكام تنظم ترتيب أولوية التعويض في حالة تزامن المضرورين حيث أعطت الأولوية الأولى للنظر في حالات الوفاة يليها التعويض عن الإصابة البدنية ثم الإصابة العقلية الناتجة عن إصابة بدنية أو بسبب التعرض مباشرة لأعمال التهديد بالوفاة أو الإصابة الجسدية، يلي ذلك التعويض عن الأضرار الأخرى.

1 <http://www.mylawer1.com/new/?p=266>

2 Art2-2: si un état parti le déclare au dépositaire, la présente convention s'applique aussi lorsqu'un aéronef en vol dans le cadre d'un vol autre qu'international cause sur le territoire dudit état des dommages autres que ceux qui surviennent suite à un acte d'intervention illicite.

3 - مني حسب الرسول حسن، المرجع السابق، ص: 150

4 Art5: si le montant total des dommages a réparé dépasse les montants disponibles conformément à l'article4, paragraphe1, le montant total a affecté à la réparation des cas de décès, de lésion corporelle ou de lésion psychologique et repartit proportionnellement au montant des réparations. Le solde du montant à payer, si un tel solde existe, est repartit proportionnellement aux indemnités concernant les autres dommages.

ج- الصندوق الدولي للتعويض:

فكرة الصندوق الوطني للتعويض انردت بها اتفاقية التدخل غير المشروع و أفردت لها الفصل الثالث الذي وضع تنظيمًا وإفيا لعمل الصندوق محددة أغراضه و مقره و منحه الشخصية القانونية، الحصانة، الإعفاء من الضرائب، رأس المال... إلخ

و تقوم فكرة إنشاء الصندوق على المساعدة في توفير التعويض للضحايا الذين تجاوزت أضرارهم حدود التعويض الذي ورد في المادة الرابعة من الاتفاقية⁽¹⁾.

ثانيا: الإطار القانوني لمسؤولية المؤسسات العمومية الجوية عن الأضرار اللاحقة بالسطح

تستدعي مسألة تحديد مسؤولية المؤسسات العمومية الجوية البحث عن الأسس التي تبنى عليها هذه المسؤولية، كما تتطلب المسألة أيضا تحديد مجالها.

1. الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية المؤسسات الوطنية الجوية عن الأضرار اللاحقة بالسطح:

إن النقل الجوي مرفق عام إذ تبقى الدولة ضامنة في كل الأحوال لحسن سير هذا المرفق، و ذلك من خلال قيام مسؤوليتها عن أي خلل به، فلم تكن مسؤولية الإدارة تبنى في بداية عهدها إلا على أساس الخطأ الذي يسمح للمدعي حين إثباته من نيل التعويض الجابر للضرر اللاحق به.⁽²⁾

غير أنه ظهر لدى القضاء الفرنسي قبول طيب لأساس جديد و يتعلق الأمر بنظرية المخاطر⁽³⁾، التي وجدت تطبيقات متنوعة لها في القانون الإداري من منطلق أنه كلما زاوت الإدارة أعمالا خطيرة و عرضت أشخاصا آخرين للخطر، فإنها تلتزم بالتعويض بصرف النظر عن قيام ركن الخطأ⁽⁴⁾.

أ- محاولة تأسيس المسؤولية على أساس فكرة الخطأ:

نادى البعض على ضرورة إقامة مسؤولية مستغل الطائرة بصفة عامة على أساس فكرة الخطأ، فهم يرون أنه حيث لا خطأ فلا مسؤولية و بالتالي لا تعويض.

انطلاقا من هذه الفكرة، فإن الضرور هو من يقع عليه عبئ الإثبات على أن الضرر الحال به كان نتيجة خطأ المدعي عليه، سوء كان الخطأ عمدي أو غير عمدي كإهمال مثلا، و سواء ارتكبه بذاته أو عن طريق أحد تابعيه.

لكن ما قد يعاب على هذا الرأي أنه قد قدم حماية لمستغلي الطائرات بما في ذلك المؤسسات العمومية الناشطة في المجال الجوي، هذا من جهة، من جهة أخرى فإنه يمثل تهميشا و تضحية بالضرور على السطح.

و قد انتقد هذا الرأي باعتبار أن فكرة الخطأ الواجب الإثبات كأساس للمسؤولية تتطلب تساوي المراكز

1 - مني حسب الرسول حسن، المرجع نفسه، ص: 149

2 - دلال يزيد، مسؤولية الدولة عن نشاطها الجوي على أساس مخاطر الملاحه الجوية، مجلة العلوم القانونية و الإدارية و السياسية، كلية الحقوق، تلمسان، ع 07، 2009، ص: 84

3 نظرية المخاطر كانت الأسبق في الظهور في القانون المدني

4 - د. سليمان الطماوي، القضاء الإداري، الكتاب الثاني، دار الفكر العربي، ص: 201

القانونية بين المخطئ و المضرور، و هو ما لا يتوافر بين مستغل الطائرة أي المؤسسات العمومية الجوية، و بين من لحقه من ضرر، خاصة و أنه يصعب بل قد يستحيل على المضرور إثبات خطأ ارتكبه مستغل الطائرة⁽¹⁾.

و قد وجدت إلى جانب فكرة الخطأ الواجب الإثبات، نظرية أخرى تقوم على أساس الخطأ المفترض، الذي يقلب عبئ الإثبات الذي كان على عاتق المضرور ليلقى به على مستغل الطائرة⁽²⁾.

و قد تبني القضاء الفرنسي هذه النظرية، على أساس أن الشيء محل الحراسة قد يشكل حجما من الخطورة يجعل مسؤولية المؤسسات العمومية الجوية مفترضة بمجرد تحقق الضرر المترتب عن نشاط ذلك الشيء⁽³⁾.

أ- قيام المسؤولية على أساس مخاطر الملاحة الجوية:

نظرا لعدم امكانية الضحية الاستفادة من نظرية الخطأ المفترض، كان لابد من البحث عن أساس جديد لحماية الطرف الضعيف، فلاحق في الأفق نظرية المخاطر التي كانت هي الأخرى قد ترعرعت في ظل القانون الخاص، إلا أنها وجدت في القانون الإداري أرضا خصبة و مناخا يليق بها.

و فحوى هذه النظرية أنه من استحدث بنشاطه تبعات على الأعيان يستفيد من مغامرها، فعليه أن يتحمل مغارمها.

إن هذه الفكرة منبثقة من الحالة التي تستعمل الدولة فيها آلة لتحقيق مصلحة معينة. و لكن فظل هذه الآلات و دورها في بلوغ ذلك يوازيه مخاطر شديدة قد تلحق بأضرار بالغة بأشخاص آخرين مما يستتبع قيام مسؤولية الدولة (المؤسسات العمومية الجوية) في هذه الحالة على أساس مخاطر هذه الآلات⁽⁴⁾.

و خطر هذه الآلة (الطائرة) يتجسد في سقوط الطائرات على التجمعات السكنية أو الملكية الخاصة، أو تعرض البساتين المجاورة للمطار إلى أضرار نتيجة غبار الطائرات مما قد يؤدي إلى عواقب وخيمة لا يحمد عقابها.

ب- موقف المشرع الجزائري من أساس مسؤولية المؤسسات العمومية الجوية عن الأضرار اللاحقة بالغير:
تناول المشرع الجزائري مسؤولية مستغل الطائرة إزاء الغير على اليابسة بمقتضى القانون رقم 98-06 المتضمن القواعد العامة للطيران المدني⁽⁵⁾. و لقد جاء في نص المادة 195 منه: « يكون مستغل الطائر مسؤولا عن الخسائر التي يسببها تحليق الطائرة أو الأشياء التي تنفصل عنها و تقع على الأشخاص و الأملاك

1 دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 84

2 فكرة افتراض الخطأ، ما هي إلى صورة من صور مسؤولية حارس الأشياء في القانون المدني. فالمؤسسات العمومية هي الحارسة و الطائرة و ما على متنها هي الشيء الواجب حراسته.

3 « Conseil d'Etat a fait application de la responsabilité du fait des choses lorsqu'une chose dangereuse est intervenue dans la réalisation des dommages ». V. Louis De GASTINES, les présomptions en droit administratif, L.G.D.J, Paris, 1991, p48

4 - دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 86

5 - قانون رقم 98-06 المتعلق بالقواعد العامة للطيران المدني، ج.ر رقم 48، و كانت أحكام مسؤولية مستغل الطائرة قبل صدوره تخضع لأحكام القانون رقم 64-166 المتعلق بالخدمات الجوية، المؤرخ في 08-06-1964، ج.ر رقم: 49

الموجودين باليابسة».

كما نصت الفقرة 2 من نفس المادة على أنه « يحق لكل شخص يتعرض للخسارة على السطح... التعويض عندما يبرهن أن الخسارة الناتجة عن تحليق الطائرة أو سقوط شخص أو شيء منها».

من ذلك يتضح أن المشرع الجزائري قد تبنى نفس الأساس الذي نادى به اتفاقية روما 1952 و هو المسؤولية الموضوعية، حيث تقوم مسؤولية مستغل الطائرة متى أثبت المضرور أن الضرر قد لحقه بسبب طائرة دون أن يكون للمستغل أن يتخلص من هذه المسؤولية إلا إذا أثبت أن الضرر قد لحقه بسبب أجنبي.

و قد عرفت المادة 2 من القانون 06-98 المستغل على أنه: « كل شخص اعتباري مرخص له باستغلال خدمات النقل الجوي العمومي أو العمل الجوي.

- كل مالك مقيد في سجل ترقيم الطيران الجوي.
- كل مؤجر طائرة احتفظ بالتسيير التقني و بقيادة الطائرة أثناء مدة التأجير.
- كل مستأجر طائرة بدون طاقم يتولى قيادتها التقنية بواسطة طاقم يختاره بنفسه».

وفقا لنص المادة 159 و المادة 2 ، يمكن اعتبار أن المؤسسات العمومية الجوية بصفتها مستغلة للطائرة تعتبر مسؤولة على أساس مخاطر الطائرات باعتبار أن المشرع الجزائري اعتبر مستغل الطائرة مسؤولا بمجرد تحقق الضرر، إذ لا يقع على عاتق المضرور عبئ اثبات الخطأ، بل تتقرر هذه المسؤولية حتى ولو ثبت عدم وقوع أي خطأ من جانب المؤسسة العمومية المستغلة للطائرة، و ذلك حماية للأشخاص المعرضين لتلك المخاطر من خلال تذييل الطريق أمامهم للحصول على التعويض الجابر للضرر اللاحق بهم⁽¹⁾.

و ما يؤكد هذا القول هو نص المادة 13 من القانون 06-98⁽²⁾ التي فتحت المجال للتوسع في مفهوم المخاطر التي يمكن أن تكون مصدر للإضرار بالغير على السطح، و هذا كله بغية بسط حماية أوسع و أكبر للمضرور.

2. مجال مسؤولية المؤسسات العمومية الجوية عن الأضرار اللاحقة بالسطح:

و يكون ذلك من خلال تحديد مجالين اثنين: مجال قيام المسؤولية لذي ينشغل بتوافر شروطها، و مجال التخلص من هذه المسؤولية من خلال التمسك بحالة من حالات الإعفاء.

أ - شروط قيام مسؤولية المؤسسات العمومية الجوية عن الأضرار اللاحقة بالسطح:

لا تختلف شروط قيام مسؤولية المؤسسات العمومية عن نشاطها الجوي عن باقي المسؤوليات المبنية على أساس المخاطر، لذلك يجب توافر الضرر و العلاقة السببية بينه و بين نشاط الطائرة.

1- الضرر :

لقد حرص المشرع الجزائري على سلامة الأشخاص من مخاطر الطائرات، إذ نص في قانون الطيران المدني

1 - دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 87

2 - المادة 13 من القانون 98-06: « لا ينبغي بأي حال من الأحوال أن يشكل استعمال الطائرات في المجال الجوي الجزائري مصدر ضرر للغير على السطح».

على أنه: «لا ينبغي بأي من الأحوال أن يشكل استعمال الطائرات في المجال الجوي الجزائري مصدر ضرر للغير على السطح»⁽¹⁾.

و يستفاد من هذا النص أنه يمكن أن يلحق بالأشخاص على السطح ضرر ما سبب تعرضهم لمخاطر الطائرات سيما تلك التابعة للدولة باعتبار هذه الأخيرة متدخلة في معظم أنشطة الملاحة الجوية فتكون مسؤولة عن الخسائر التي يسببها تحليق الطائرة أو تتسبب في حدوثها الأشياء التي تنفصل عنها و تقع على الأشخاص و الأملاك الموجودين على اليابسة.⁽²⁾

لكن لابد من التمييز بين الأضرار المباشرة و تلك الغير مباشرة و المعروفة بأضرار التحليق:

أ - الأضرار المباشرة

تعتبر أضرارا مباشرة تلك الأضرار التي تنجم عن سقوط طائرة أو تلك التي تترتب عن انفصال أشياء عن الطائرة و تقع على الأشخاص و الأملاك الموجودين على اليابسة، و هي تدخل في نطاق الأضرار المادية التي تصيب الشخص في جسمه أو ماله، و هي لا تثير أي جدل باعتبار أنها تحدث خلافا واضحا و بينا في ذمة المضرور و الأعزل على السطح.

و لقد أقر المشرع الجزائري طبقا لنص المادة 195 من قانون الطيران المدني و على غرار باقي التشريعات، بمسؤولية المؤسسات العمومية الجوية كمستغلة جوية عن الأضرار التي تحدثها من جراء سقوطها على السطح و كذا الأضرار الناتجة عن هبوطها اضطراريا خارج أرض المطار، حيث تشترط قواعد الملاحة الجوية أن لا يتم الطيران أو التحليق فوق ملكيات خاصة إلا في ظروف عدم المساس بحق صاحب الملكية الموجودة على السطح.⁽³⁾

كما يمنع على المؤسسات العمومية الجوية أن تقوم بإلقاء سلع و أية أشياء أخرى من الطائرة إلا في حالة القوة القاهرة.⁽⁴⁾

أ - أضرار التحليق:

هي تلك الأضرار التي لا يوجد بينها و بين نشاط الطائرة صلة مادية مباشرة.

و أضرار التحليق هي الأضرار التي تنتج أثناء هبوطها أو أثناء إقلاعها أو حين تحليقها على ارتفاع منخفض، إذ تكون المؤسسة العمومية مسؤولة عن الأضرار الناجمة عن التحليق المنخفض لطائراتها، و الذي يمكن أن يشكل خطرا على حياة الأشخاص و ممتلكاتهم.⁽⁵⁾

و هو بالتحديد ما تناولته أحكام المادة 77 من قانون الطيران المدني بقولها: لا يمكن أية طائرة التحليق

1 - راجع المادة 13 من القانون 98-06

2 - دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 92

3 - المادة 76 من قانون الطيران المدني: «يشترط أن لا يتم الطيران فوق ملكات خاصة إلا في ظروف عدم المساس بحق صاحب الملكية الموجودة على السطح»

4 - المادة 157: «ما عدا حالات القوة القاهرة يمنع أن تلقى من الطائرة المحلقة سلع أو أية أشياء أخرى.»

5 - دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 94

فوق مدينة أو تجمع سكاني إلا بارتفاع يسمح لها بأن تتوجه دوما خارج التجمع السكاني حتى في حالة تعطل وسيلة التسيير».

و قد توصل الفقه و القضاء بشأن أضرار التحليق إلى معيار يقوم على أساس مدى قرب المضرور من المطارات و مجاورته له، فبالنسبة لأضرار التحليق في المناطق المجاورة أو المحيطة بالمطارات تتقرر مسؤولية الدولة (كمالكة للطائرة و مسيرة للمطار) أمام صاحب الملكية المجاورة عما تحدثه الطائرة من ضجيج و إزعاج أثناء التحليق المنخفض عند اقلاعها أو هبوطها، ويجب أن تكون هذه الأضرار من الجدية و الخطورة بما يصعب معه تحملها، وتلك مسألة يتحقق منها قاضي الموضوع بالاستعانة بأهل الخبرة.

2- العلاقة السببية:

يستفاد من نص المادة 159 من قانون الطيران المدني أن المشرع اشترط على المضرور أن يثبت رابطة السببية بين ما لحقه من ضرر حتى يحصل على تعويض.

إذ تكمن مسؤولية المؤسسات العمومية عن النشاط الجوي في توافر العلاقة السببية بين الضرر اللاحق بالغير، و بين ما قد يترتب عن استغلال الطائرة و استعمالها، إذ يجب أن تكون مخاطر استعمال الطائرة بما في ذلك مخاطر التحليق و مخاطر سقوط أشياء منها أو انفصالها عنها، هي مخاطر تشمل شتى مجالات الأنشطة الجوية التي تمارسها الدولة على يد مؤسساتها الجوية ، هي التي تسببت في حدوث الضرر.⁽¹⁾

2- حالات اعفاء المؤسسات العمومية من مسؤوليتها عن الأضرار اللاحقة بالغير:

بما أن الجزائر قد صادقت على اتفاقية روما 1952، فإنها قد مشت على خطاها فيما يتعلق ضوابط دفع المسؤولية عن مستغل الطائرة عن الأضرار اللاحقة بالسطح. فتجسدت حالات الإعفاء في 3 حالات نعرضها كالآتي:

أ- النزاع المسلح أو الاضطرابات الداخلية:

يعد النزاع المسلح أو الاضطرابات المدنية سببا من أسباب دفع المسؤولية عن المؤسسات العمومية الجوية وفق المادة 160 من قانون الطيران المدني⁽²⁾، بشرط أن تكون هذه الأضرار ناشئة حقيقة عن هذا النزاع المسلح أو الاضطراب و أن تتوافر في النزاع المسلح أو الاضطرابات الداخلية سمات القوة القاهرة بأن يكون غير متوقع و غير ممكن تجنبه.

و على ذلك تقوم مسؤولية المؤسسة العمومية الجوية إذا كانت على وجود النزاع المسلح أو الاضطراب المدني، و على الرغم من ذلك لم تتجنب الطيران في أو فوق هذه المناطق مما أدى مثلا إلى سقوط الطائرة و إحداث أضرار بالأغيار على السطح. و على المضرور إثبات علم المؤسسة العمومية أو تابعيها.⁽³⁾

ب- الحيلولة بين المؤسسة العمومية الجوية و استعمال الطائرة بأمر من السلطة العامة:

1 - دلال يزيد ، المرجع السابق، ص: 94- 95

2 - المادة 160: «المستغل غير ملزم بتعويض الضرر إذا كان الضرر نتيجة مباشرة لنزاع مسلح أو اضطرابات مدنية....»

3 - عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص: 275

يعد سببا من أسباب دفع مسؤولية المؤسسة العمومية الجوية باعتبارها مستغلا، الحيلولة بينه و بين استعمال الطائرة بمقتضى أمر صادر من السلطة العامة (المادة 5 من اتفاقية روما، المادة 160 من قانون الطيران المدني الجزائري⁽¹⁾)، و يحدث ذلك غالبا إذا استولت الحكومة على الطائرة وقت الحرب أو الأزمة لاستخدامها، و عندئذ تفقد المؤسسة العمومية صفتها كمستغلة، و تبعا لذلك، لا تعد مسؤولة عما تحدثه الطائرة من أضرار في الوقت الذي كانت فيه محرومة من استعمال طائرتها⁽²⁾، و إذا ما استخدمت الدولة هذه الطائرة لمجهود حربي، كالشرطة أو الجمارك أو غير ذلك فلا تنطبق عليها أحكام اتفاقية روما 1952⁽³⁾. و يتعين الأخذ بنفس الحكم في القانون الجزائري على الرغم من عدم وجود النص.

ج - خطأ المضرور أو تابعيه:

يعتبر خطأ المضرور سبب عام من أسباب دفع المسؤولية، و قد اعتبره المشرع الجزائري كذلك بشأن الإعفاء من مسؤولية الدولة من عن نشاطها الجوي، حيث تنص الفقرة الثانية من المادة 160 من قانون الطيران المدني على أن « المستغل غير ملزم بالتعويض...إذا برهن أن الخسارة ناتجة أساسا عن خطأ سببه الشخص الذي تعرض للخسارة أو مندوبه، وإذا كان الخطأ المذكور جزء فقط من سبب الخسارة يخفف التعويض بقدر مساهمة الخطأ في الخسارة.»

و بناء عليه، تكون الدولة غير مسؤولة عن مخاطر نشاطها الجوي إذا ثبت أن ما لحق المضرور من خسارة يرجع بصفة أساسية إلى خطئه، كأن يتبين أن المضرور أصيب نتيجة محاولته سرقة أحد الطرود من بين حطام الطائرة المشتعلة، أو أن المضرور هرع إلى أرض المطار عند هبوط الطائرة فدهمته.

كما تعفى المؤسسة العمومية من المسؤولية إذا ثبت أن الضرر كان نتيجة لخطأ تابعي المضرور باعتبار أن أفعال هؤلاء التي تتم في مناطق وظائفهم، تشكل امتدادا للأفعال الشخصية للمضرور مادام أن هذا الأخير هو المسؤول عنهم و المكلف برقابتهم.⁽⁴⁾

الخاتمة:

في ختام بحثنا نرى أن جل الاتفاقيات الدولية قد سارعت إلى محاولة وضع حماية قانونية للمضرور، عن الأضرار التي تسببها الطائرات و النقل جوي عموما، و ذلك من خلال تبني فكرة المسؤولية الموضوعية.

هذا من جهة، من جهة أخرى فإن ذات الاتفاقيات قد سعت إلى تقديم ضمانات عديدة من أجل إرساء حماية هذا المضرور و من بين أهم هذه الضمانات ضرورة التأمين. وقد سايرها المشرع الجزائري في ذلك من خلال فرضه على المستغل بما فيها المؤسسات العمومية الجوية التأمين على الأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على السطح. و هو ما يظهر جليا من خلال نص المادة 198 من الأمر 95-07 المتعلق بقانون

1 تابع للمادة 160. «...و إذا حرم ذلك المستغل من استعمال الطائرة بفعل من السلطة العمومية»

2 - عبد الفضيل محمد أحمد، المرجع السابق، ص: 276

3 - Art26 : la présente convention ne s'applique pas aux dommages causés par des aéronefs militaires, de douane ou de police.

4 - دلال يزيد، المرجع السابق، ص: 97

التأمينات⁽¹⁾ إذ «يجب على كل مستعمل لمركبة جوية مسجلة في الجزائر أو مستأجرة، التأمين لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر على مسؤوليته المدنية اتجاه الغير على السطح».

إلا أن هذا يبقى غير كاف أمام ما تقدمت به الاتفاقيات الحديثة (اتفاقية موريال 2009) من ضمانات التي يمكن للجزائر أن تنظم إليها في أقرب الآجال من أجل إبراز هذه الحماية المخصصة للغير على السطح ضد أعمال الطيران.