مجلة جامعة الانبار للعلوم القانونية والسياسية

اسم المقال: التنظيم القانوني للمسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات لأشخاص على سطح الأرض
اسم الكاتب: د. محمود عبدالجواد عبدالهادي
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/6392
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 09:12 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة الانبار للعلوم القانونية والسياسية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

Journal of Anbar University for Law and Political Sciences
مجلة جامعة الانبار للعلوم القانونية والسياسية
P. ISSN: 2706-5804 E.ISSN: 2075-2024
Volume 14- Issue 1- June 2024 المجلد ١٤- العدد ١ –حزيران٢٠٢٤

Legal regulation of liability for damage caused by aircraft to people on the surface of the Earth

[1] Dr.. Mahmoud Abdel Gawad Abdel Hadi
[1] College of Business Administration - University of Tabuk

Abstract:

This study examines the liability of operators and third parties for damages resulting from aviation accidents in accordance with international agreements such as the Montreal Convention of 2009 and the Rome Convention of 1952. The aim of the study is to define the status of "aircraft in flight" in accordance with legal definitions and to provide applied mechanisms for effective provision of compensation. . The results of the study indicate the necessity of determining the specific period for the flight case and focusing on ensuring fair compensation for the affected parties, in a way that achieves compatibility with international standards, and highlights the importance of information exchange and international cooperation in managing air accidents and resulting disputes, and the necessity of updating local legislation to provide an appropriate legal environment for the application of international conventions. And protecting the rights of those affected.

1: Email:
mabdulhadi@ut.edu.sa
2: Email:

DOI
10.37651/aujlps.2024.149039.1239

Submitted: 24/3/2024
Accepted: 10/4/2024
Published: 1/06/2024

Keywords:
Aircraft
civil liability
Earth
s surface.

©Authors, 2024, College of Law University of Anbar. This is an open-access article under the CC BY 4.0 license (http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

التنظيم القانوني للمسئولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات لأشخاص علي سطح الأرض

[١] د. محمود عبد الجواد عبد الهادي
[١] كلية إدارة الاعمال – جامعة تبوك

الملخص:
تتناول هذه الدراسة مسؤولية المشغلين والأطراف الثالثة عن الأضرار الناجمة عن حوادث الطيران وفقًا لاتفاقيات دولية مثل اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ واتفاقية روما لعام ١٩٥٢. الهدف من الدراسة هو تحديد حالة "الطائرة في حالة طيران" بما يتوافق مع التعريفات القانونية وتقديم آليات تطبيقية لتقديم التعويضات بشكل فعال. نتائج الدراسة تشير إلى ضرورة تحديد الفترة المحددة لحالة الطيران والتركيز على ضمان التعويضات العادلة للأطراف المتضررة، بما يحقق توافقًا مع المعايير الدولية، وتبرز أهمية تبادل المعلومات والتعاون الدولي في إدارة الحوادث الجوية والنزاعات المترتبة عنها، وضرورة تحديث التشريعات المحلية لتوفير بيئة قانونية مناسبة لتطبيق المواثيق الدولية وحماية حقوق المتضررين.

الكلمات المفتاحية:
الطائرات ، المسؤولية المدنية ، سطح الارض.

المقدمة

تختلف هذه الحالة من حالات مسئولية الناقل الجوي في كونها لا يكون هناك عقد بين المضرور والشركة المشغلة للطائرات أو عقد نقل جوي بين شاحن أو راكب، ففي كل حالات مسئولية الناقل الجوي يكون هناك عقد نقل بين كل من الناقل الجوي والمسافر المضرور، وهو ما تناولته بالتنظيم اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩م، أما هذه الحالة من حالات المسؤوبية فقد عرفتها المادة (١/ ط) من اتفاقية مونتريـال لسنة٢٠٠٩م مع الإشارة لعدم وجود عقد أو أي علاقة تعاقدية بين طرفي المسؤولية لذلك أطلقت عليه الاتفاقية مصطلح الطرف الثالث أو الغير وعرفته بأنه كل شخص غير المشغل أو الراكب أو شاحن البضاعة.
فالمسئولية إما إن تنشأ نتيجة الإخلال بالتزام عقدي[١]، فتكون مسئولية عقدية، أو تنشأ نتيجة للإخلال بالتزام يفرضه القانون بعدم الإضرار بالغير[٢]، فتكون مسئولية تقصيرية.

(١) د. عبد الرازق السنهوري، *الوسيط في شرح القانون المدني ، مصادر الالتزام، المجلد الأول، العقد*،(القاهرة: دار النهضة العربية)، ص ٣٤٩.
(٢) د. سمير تناغو، *نظرية الالتزام*، (الإسكندرية: منشأة المعارف، ١٩٧٥م)، ص ٢٧٥.

ومسئولية مستغل أو مشغل الطائرة[١] عن الأضرار التي تلحق بأشخاص موجودون على الأرض لا ينظمها عقد معين[٢]، بل ويمنع تطبيق أحكام قانون الطيران المدني المصري وأحكام اتفاقية مونتريـال لسنة ٢٠٠٩م إذا كان هناك عقد بين المضرور ومشغل الطائرة.

بدأت الجهود الدولية في تنظيم مسئولية مشغل الطائرة عن الأضرار التي تحدثها الطائرات للغير على سطح الأرض منذ عام ١٩٣٠م، وأبرم بناء على هذه الجهود اتفاقية روما لسنة ١٩٣٣م، والتي تم تعديلها بمقتضي بروتوكول بروكسل الذي لم يدخل حيز النفاذ [٣]، وفي مرحلة لاحقة أبرمت اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م، والتي دخلت حيز التنفيذ ١٩٨٥م[٤]، ونتيجة لقصور أحكام اتفاقية روما عن مواجهة ما المستجدات في عالم الطيران المدني، وظهور أخطار جديدة لم تشملها أحكام هذه الاتفاقية، ابرمت اتفاقية التعويض عن الضرر الذى تحدثه الطائرات للغير على السطح نتيجة للتدخل غير المشروع، واتفاقية المخاطر العامة، والمنعقدتان في مونتريـال في سنة ٢٠٠٩م.

خطة البحث:

قسمت الدراسة الي مبحثين تضمن كل مبحث عدد من المطالب علي النحو التالي:

المبحث الأول: أساس وطبيعة المسئولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات لأشخاص على سطح الأرض

المطلب الأول: ماهية الاضرار التي تحدثها الطائرات للأشخاص علي سطح الأرض

المطلب الثاني: أساس وطبيعة مسؤولية مشغل الطائرة عن الاضرار التي تحدثها الطائرات علي سطح الأرض.

المبحث الثاني: شروط انعقاد المسئولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات لأشخاص على سطح الأرض

المطلب الأول: حدوث الضرر لأشخاص موجودين على السطح

المطلب الثاني: أن يكون مصدر الضرر طائرة في حالة طيران

---

(١) يكون في الغالب مالك الطائرة هو مستغلها، والمستغل المالك هو الذى يثبت له حق ملكية الطائرة تجهيزها بالمؤن والوقود والأدوات اللازمة لملاحتها، ويعتبر قائد الطائرة وطاقمها الملاحي من مستخدميه ويقوم بإبرام عقود النقل، وقد يكون مستغل الطائرة ليس مالكاً لها فقد يكون مستأجراً وفى هذه الحالة يسمى المستغل المستأجر . د. عبد الفضيل محمد أحمد، *القانون الجوي الخاص*، (المنصورة: مكتبة الجلاء، ١٩٩٩م)، ص ١٦٦.

(٢) د . حمد الله محمد حمد الله، *القانون الجوي الداخلي والدولي*، الجزء الأول، ٢٠١٠م، ص ٩٠ .

(٣) لم تدخل اتفاقية روما لسنة ١٩٣٣م حيز النفاذ، لأنها لم تلقى قبولاً دولياً ولم يصادق عليها سوي ثلاث دول. د. محمود سمير الشرقاوي، *محاضرات في القانون الجوي*، (القاهرة : دار النهضة العربية ، ١٩٨٦م)، ص٨٥ .

(٤) لمزيد حول ظروف إبرام اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م أنظر: د. طالب حسن موسى، د. طالب حسن موسى، *القانون الجوي الدولي*،١٩٩٧م، ص ٢٠ وما بعدها.

المطلب الثالث: توافر علاقة السببية.
المطلب الرابع: وقوع الحادث في إقليم دولة متعاقدة

I. المبحث الأول

أساس وطبيعة المسئولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات لأشخاص على سطح الأرض

تمهيد:

لتحديد أساس وطبيعة المسؤولية عن الاضرار التي تحدثها الطائرات للأشخاص علي سطح الأرض لابد في البداية دراسة ماهية هذه الاضرار وتحديد معناها القانوني الدقيق ثم تحديد أساس وطبيعة المسؤولية عنها من خلال المطالب التالية:

I.أ. المطلب الأول

ماهية الاضرار التي تحدثها الطائرات للأشخاص علي سطح الأرض[١]

يقصد بالأضرار التي تحدثها الطائرات لأشخاص موجودين على سطح الأرض، أو بالأموال والممتلكات "الأضرار المباشرة "، وذلك نتيجة لسقوط الطائرة أو سقوط أجزاء منها، أو شيء منها، مما يتسبب في إلحاق الضرر بشخص موجود على سطح الأرض[٢].

وبالنظر لمسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تسببها الطائرات لأشخاص موجودين على سطح الأرض، نلاحظ أنها ليست مسؤولية عقدية، ذلك لأنها لم تنشأ نتيجة الإخلال بالتزام عقدي، فالاتفاقيات الدولية الخاصة بمسئولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تحدثها الطائرات للغير على السطح - اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م، واتفاقية مونتريال لسنة ٢٠٠٩م - والتي تنص في المادة (٣/٣) على أنه" يجب التعويض عن الأضرار الناجمة عن الوفاة أو الإصابة الجسدية والإصابة العقلية ويجب التعويض عن الأضرار الناجمة عن الإصابة العقلية فقط إذا كانت ناتجة عن مرض نفسي يمكن التعرف عليه نتيجة إما إصابة جسدية أو التعرض مباشرة لاحتمال التهديد بالوفاة أو للإصابة الجسدية " [٣].

---

(١) د. راوي محمد عبد الفتاح الفولي، "المسؤولية التي تحدثها الطائرات بالغير علي سطح الأرض"، *مجلة كلية الشريعة والقانون، جامعة أسيوط*، (٢٠٢٤م.

(٢) د. حمد الله محمد حمد الله، *القانون الجوي الدولي والداخلي*، الجزء الأول، ط ٢٠١٠م– ص ٩٦.

(٣) توسعت اتفاقية " المخاطر العامة " مونتريال لسنة ٢٠٠٩م في تحديد الأضرار التي يجب التعويض عنها ليكون من ضمنها الضرر العقلي، وبالنظر الى اتجاهات الوفود المشاركة في المؤتمر الدولي لقانون الجو المنعقد في الفترة ٢٠ / ٤/ ٢٠٠٩ إلى ٥/٢ / ٢٠٠٩م نلاحظ أن الوفد المصري كان اقترح أن المسئولية عن الأضرار العقلية يصعب إثباتها، وما إذا كانت هذه الإصابة ناتجة عن الحادث، أم لأسباب أخرى قد تعتري المضرور قبل وقوع الحادث . مقترحات الوفد المصري في المؤتمر الدولي لقانون الجو لسنة ٢٠٠٩ م، الوثيقة رقم DCCD Doc No.8 ٢٠٠٩/٠٣/٢٥، ، http://www.icao.int/secretariat/legal/DCCD2009/doc/DCCD_doc_8_ar.pdf

وكذلك قانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١م في المادة (١٢٧) على أنه " لكل من أصيب بضرر على سطح الأرض الحق في التعويض بمجرد ثبوت أن الضرر ..."، والمادة (١٢٨) من القانون رقم (١٣٦) لسنة ٢٠١٠م [١].

I.ب. المطلب الثاني

أساس وطبيعة مسؤولية مشغل الطائرة عن الاضرار التي تحدثها الطائرات علي سطح الأرض

وفي هذا الشأن ينقسم الفقه حول تحديد أساس وطبيعة المسئولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات للأشخاص والممتلكات على السطح، ففي حين يري جانب من الفقه أن مسئولية مشغل الطائرة عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض في ظل كل من اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م، وقانون الطيران المدني المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١م، هى مسئولية موضوعية أساسها فكرة المخاطر[٢]، وأن الاتفاقية كرست في هذا الشأن لمبادئ المسئولية الموضوعية[٣].

يري هذا الاتجاه بأن تأسيس مسئولية مشغل الطائرة على أساس فكرة المخاطر يتفق مع المنطق ومبادئ العدالة حيث لا تتساوى مراكز كل من مستغل الطائرة والمضرور [٤].

أما الاتجاه الثاني فيري أن المسئولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض تقوم على أساس قرينة المسئولية، ويبرر هذا الاتجاه قوله بأن المسئولية في ظل كل من اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م ، وقانون الطيران المدني المصري، لا تقوم على الخطأ الواجب الإثبات، كما أنها لا تقوم على الخطأ المفترض والقابل لإثبات العكس، وأن كانت المسئولية تقوم بمجرد

---

(١) الجريدة الرسمية المصرية، العدد ٢٥ مكرر،٢٧ يونيو ٢٠١٠ م، ص ٣ .

(٢) في هذا الصدد يري جانب من الفقه أن مسئولية المستغل الجوي بوجه عام قبل الغير عن الأضرار التي تصيبهم على سطح الأرض هي مسئولية قائمة على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة وهو ما تبنته اتفاقية روما لسنة ١٩٥٣م، والتي وافقت عليها مصر بالقانون رقم ٢٩٦ لسنة ١٩٥٣م . أنظر: د . أبو زيد رضوان، *قانون الطيران التجاري*، (الإسكندرية: دار الفكر العربي، بدون تاريخ نشر)، ص ١٤٢. د. حسن كيرة، "مسئولية الناقل الجوي في اتفاقية " فارسوفيا " وبرتوكول " لاهاي " المعدل لها"، *مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية*، العدد الأول والثاني، السنة الثامنة، (١٩٥٨/١٩٥٩م):ص ١٦ هامش رقم ١.

(٣) د. عبد الفضيل محمد أحمد،*القانون الخاص الجوي*، (المنصورة: مكتبة الجلاء، ١٩٩٩م)، ص٢٧٢، ٢٧٣.

د. ثروت أنيس الأسيوطي، *قانون الطيران المدني*، (القاهرة: دار النهضة العربية، ١٩٦٦)، ص ٣٧٠.

د. رفعت فخري، *الوجيز في القانون الجوي*، (القاهرة: بدون دار نشر، ١٩٨٨م)، ص٣٥١. ولا نعتقد بأن اتفاقية مونتريال لسنة ٢٠٠٩ م ، أو قانون الطيران المدني المصري رقم ١٣٦ لسنة ٢٠١٠م، قد غير من طبيعة المسئولية في هذا الشأن، لذا نعتقد بسريان وجهة النظر التي تعتبر مسئولية مستغل الطائرة مسئولية موضوعية أيضاً في ظل كل من اتفاقية مونتريال لسنة ٢٠٠٩م، وقانون الطيران المدني المصري رقم ١٣٦ لسنة٢٠١٠م .

(٤) د. حمد الله محمد حمد الله، *القانون الجوي* ...،الجزء الأول،ط٢٠١٠م ، مرجع سابق ، ص ١٠١.

إثبات المضرور للضرر، فلا يجوز لمستغل الطائرة أن يتخلص منها بالاستناد إلى الأسباب التي تستبعد وقوع خطأ من جانبه .

ويري هذا الاتجاه أيضاً أنها ليست مسئولية موضوعية تنشأ بمجرد تحقق الضرر دون أدنى سبيل للتخلص منها، فاتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م، وقانون الطيران المدني المصري يمكن للمستغل أو مشغل الطائرة التخلص من المسئولية بأسباب معينة[١].

وبناء على ذلك يرفض هذا الاتجاه تأسيس المسئولية عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص على سطح الأرض كمسئولية موضوعية أساسها فكرة المخاطر[٢].

ويري الباحث أن المسئولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض طبقاً لكل من اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م، واتفاقية مونتريـال لسنة ٢٠٠٩م، وقانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١م، والمعدل بالقانون رقم ١٣٦ لسنة ٢٠١٠م، مسئولية موضوعية تتحقق بمجرد وقوع الضرر، ولا يؤثر في كونها مسئولية موضوعية كون الناقل يستطيع التخلص منها بإثبات خطأ المضرور أو تابعية، أو بنفي علاقة السببية بين الحادث والضرر، فالمسئولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات لأشخاص على سطح الأرض ليست مسئولية عقدية كما هو الشأن بالنسبة لمسئولية الناقل الجوي للأشخاص في ظل كل من اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩م، واتفاقية مونتريـال لسنة ١٩٩٩م، حيث تنشأ مسئولية مستغل الطائرة طبقاً لاتفاقية مونتريـال لسنة ٢٠٠٩م، وقانون الطيران المدني المصري بمجرد وقوع الضرر شريطة توفر علاقة السببية بينه وبين ما لحق بالأشخاص على سطح الأرض من ضرر فهي مسئولية تقوم على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة.

II. المبحث الثاني

شروط انعقاد المسئولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات لأشخاص على سطح الأرض

يجب توافر عدداً من الشروط طبقاً لنصوص كل من اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م، واتفاقية مونتريـال لسنة ٢٠٠٩م، المعدلة لها، وقانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١م، المعدل بالقانون رقم (١٣٦) لسنة ٢٠١٠م، وهذه الشروط هي أن يحدث الضرر

---

(١) يعفى مستغل الطائرة عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص على موجودون علي سطح الأرض في حالة صدور خطأ من المضرور، أو من تابعيه ،أو في حالات النزاعات المسلحة، أو في حالة الحرمان من استغلال الطائرة بأمر من السلطات العامة، للمزيد من التفاصيل حول أسباب إعفاء مشغل الطائرة عن الأضرار التي تلحق بأشخاص على السطح أنظر: د. عبد الفضيل محمد احمد، *القانون الجوي الخاص* ...، مرجع سابق، ص ٢٧٤، وما بعدها.

(٢) د . محمود مختار بريري ، و د. عمر فؤاد عمر ،*القانون الجوي، مقدمات عامة أغراض الملاحة الجوية، عوارض الملاحة الجوية*، (القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠٠٥ م)، ص٢٢٦ وما بعدها.

للغير على السطح، وأن يكون مصدر الضرر طائرة في حالة طيران، وأن تتوافر علاقة السببية بين الضرر والحادث، وإلا يكون المضرور تربطه علاقة تعاقدية مع مشغل الطائرة.
ونعرض لهذه الشروط من خلال المطالب التالية:

II.أ. المطلب الأول

حدوث الضرر لأشخاص موجودين على السطح

طبقا للمادة (٣/٣) من اتفاقية مونتريـال لسنة ٢٠٠٩م، يجب التعويض عن الأضرار الناجمة عن الوفاة والإصابة الجسدية والإصابة العقلية ويجب التعويض عن الأضرار الناجمة عن الإصابة العقلية فقط إذا كانت ناتجة عن مرض نفسي يمكن التعرف عليه نتيجة إما إصابة جسدية أو لتعرض مباشر لاحتمال التهديد بالوفاة أو للإصابة الجسدية، وكذلك المادة (١٢٧) من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١ م ، والتي تنص على أن " لكل من أصيب بضرر على سطح الأرض الحق في التعويض بمجرد ثبوت أن الضرر قد نشأ مباشرة عن طائرة خلال فترة الطيران..."، ففي كل الأحوال يجب أن يكون الضرر مباشراً سواء كان ضرراً مادي أو غير مادي.

أما إذا كانت الأضرار غير مباشرة، فلا يجوز التعويض عنها طبقاً للمادة (٣/ ٢) من اتفاقية مونتريـال لسنة ٢٠٠٩م، والتي تنص على أن " لا ينشأ حق في التعويض بموجب هذه الاتفاقية إذا لم يترتب الضرر مباشرة عن الحدث الذي أدى إلى وقوعه، أو إذا نتج الضرر عن مجرد مرور الطائرة في المجال الجوي وفقا لأنظمة الحركة الجوية المعمول به وفي هذه الحالة يجوز الاحتكام للقانون الداخلي في حالة كون الأضرار غير مباشرة [١].

ولم تحدد الاتفاقات الدولية أو قانون الطيران المدني المصري ماهية الضرر وعناصره، مما ينبغي معه الرجوع إلى القواعد العامة، وفي ظل قانون الطيران المدني المصري يجب الرجوع للقانون المدني المصري[٢].

ويجب أن يكون الضرر لحق بأشخاص على السطح، أما إذا أصاب الضرر أشخاصاً على متن الطائرة، فلا تنطبق اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م[٣] أو اتفاقية مونتريـال لسنة ٢٠٠٩م.
وتشمل كلمة السطح اليابسة، والبحار، والأنهار، وكافة ما يخضع لسيادة الدولة الموقعة على الاتفاقية، وكذلك السفن في أعالي البحار، والطائرات الراسية في أعالي البحار، وذلك طبقاً للمادة (٢٣) من اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م، أما اتفاقية مونتريـال ٢٠٠٩م، فقد أضافت المادة (٢/ ب) في تحديد المقصود بالسطح "منصات الحفر وغيرها من التجهيزات المثبتة في أرض

---

(١) د. حمد الله محمد حمد الله، *القانون الجوي* ...،الجزء الأول، ط ٢٠١٠م، مرجع سابق ، ص ٩٩ .
(٢) د . محمود مختار بريري ، د.عمر فؤاد عمر، مرجع سابق، ص ٢٢٧، ٢٢٨.
(٣) د. إبراهيم فهمي إبراهيم شحاته، *القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء*، (دار النهضة العربية:١٩٦٦م)، ص ٤٠٨ .

المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو في الجرف القاري ..." حيث اعتبرت الاتفاقية الضرر الذى يقع في هذه الأماكن ضرراً وقع في إقليم الدولة صاحبة الاختصاص القانوني على تلك المنصات متى كانت طرفاً في الاتفاقية.

أيضا يُشترط أن يقع الضرر على أشخاص لا تربطهم علاقة تعاقدية بمستغل الطائرة[١]، حيث تطبق في هذه الحالات أحكام المسئولية العقدية طبقاً للقانون الذى يخضع له، كأن يكون الضرر لاحقاً بأحد المسافرين فتنطبق مثلاً أحكام الاتفاقيات الدولية كاتفاقية مونتريـال لسنة ١٩٩٩م في حالات النقل الجوي الدولي، أو القانون الوطني في حالات النقل الجوي الداخلي. وكذلك الأمر بالنسبة لتابعي الناقل الجوي[٢]. ويجب ألا ينشأ هذا الضرر نتيجة لخطأ المدعي، فطبقاً للمادة (١٠) من اتفاقية مونتريـال لسنة ٢٠٠٩م، إذا أثبت إهمال أو خطأ آخر أو امتناع عن الفعل من جانب المدعي، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه، يعفي المشغل إعفاء كلياً أو جزئياً من مسئوليته تجاه هذا المدعي بقدر ما يكون هذا الإهمال، أو الخطأ، أو الامتناع عن الفعل قد سبب الضرر أو أسهم في حدوثه. ويجب ألا يكون الضرر وقع نتيجة لنزاع مسلح أو اضطراب مدني، فيعفي مستغل الطائرة في هذه الاحوال.

II.ب. المطلب الثاني

أن يكون مصدر الضرر طائرة في حالة طيران

طبقاً للمادة (١/٢) من اتفاقية مونتريـال لسنة ٢٠٠٩م[٣]، والتي تنص على أن "تسري هذه الاتفاقية على الأضرار التي تلحق بالأطراف الثالثة في إقليم دولة طرف وتتسبب فيها طائرة في حالة طيران ... ". وتعتبر الطائرة في حالة طيران طبقا للمادة (١/ جـ) من اتفاقية مونتريـال في أي وقت منذ لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب أو شحن البضائع على متنها، ولغاية اللحظة التي يفتح فيها أي باب منها لإنزال الركاب أو تفريغ البضائع.

وفي هذا الصدد تتوسع اتفاقية مونتريـال لسنة ٢٠٠٩م في تحديد الحالة التي تكون فيها الطائرة في حالة طيران، وذلك استناداً إلى التعريف الوارد في اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (لاهاى ١٩٧٠م). **ويري الباحث** بأنه كان يجب أن تنص الاتفاقية على اعتبار الطائرة في حالة طيران منذ اللحظة التي تستخدم فيها القوة المحركة لغرض الإقلاع من على سطح الأرض، وحتى هبوط الطائرة، بما يتناسب مع ما تتطلع إليه الاتفاقية من تعويض الغير من الأشخاص الموجودين على السطح، أي الإبقاء على تعريف حالة

(١) فالأضرار التي تلحق بالأشخاص أو الأموال التي تكون موجوده على متن الطائرة تخرج عن نطاق مسئولية المستغل الجوي عن الأضرار التي تحدثها الطائرات للغير على سطح الأرض، أنظر: د عبد الفضيل محمد احمد، القانون الجوي، مرجع سابق ، ص٢٦١.

(٢) د. حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي ...،الجزء الأول، ط ٢٠١٠م ، مرجع سابق ، ص ١٠٠.

(٣) تقابل هذه المادة، المادة الأولى، من اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م .

الطيران كما هو منصوص عليه في المادة (٢/١) من اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م[١]. وهو ذات التعريف الوارد في المادة (١٢٧) من قانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١م.

إضافة إلى أن التوسع في اعتبار الطائرة في حالة طيران بالنسبة للمسئولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات لأشخاص موجودين على السطح إلى هذا الحد غير مبرر، ولا يتفق مع غرض الاتفاقية، فيجب أن تعتبر الطائرة في حالة طيران منذ اللحظة التي تبدأ فيها قواها المحركة بدفع الطائرة[٢].

وبناء على ذلك لا تعتبر من قبيل هذه الأضرار ما تحدثه الطائرة قبل الإقلاع وأثناء الربوض في أرض المطار، وكذلك بعد الهبوط وتوقف الطائرة، ففي هذه الحالات تنعقد المسئولية للقانون الداخلي[٣]، ويكون له الاختصاص في الفصل في ما ينشأ من نزاعات في هذا الشأن[٤].

II.ج. المطلب الثالث

توافر علاقة السببية

يجب أن تتوافر علاقة سببية بين الضرر الذى لحق بالأشخاص على سطح الأرض والحادث، بمعنى أن يكون سقوط الطائرة، أو سقوط شيء منها هو السبب في الضرر الذى لحق بالأشخاص على السطح، ولم تتناول اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م، وكذلك اتفاقية مونتريال لسنة ٢٠٠٩م، مسألة رابطة السببية بين الحادث والضرر، لذا يخضع تقدير توافرها للمحكمة المعروض عليه النزاع[٥].

وفي هذا الشأن يذهب الرأي الراجح إلى وجوب الاعتماد على نص المادة (١٧٨) من قانون الطيران المدني المصري، والتي تعالج مسئولية حارس الأشياء غير الحية [٦].

(١) في هذا الاتجاه كانت مقترحات الوفد المصري في مؤتمر قانون الجو السابق الإشارة إليه .

(٢) هذا بالنسبة للطائرات الأثقل من الهواء أما طائرات " الإيروستات "، فتعتبر في حالة طيران منذ لحظة انفصالها وانطلاقها عن الأرض وحتى لحظة تثبيتها من جديد . د . حمد الله محمد حمد الله ، القانون الجوي ...، الجزء الأول، ط ٢٠١٠م ، مرجع سابق، ص ٩٩ . د. محمود مختار بريري ، د. عمر فؤاد عمر، مرجع سابق، ص ٢١٣.

(٣) د . عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي، مرجع سابق، ص ٢٦١.

(٤) د . محمود مختار بريري، قانون الطيران وقت السلم، مرجع سابق، ص ١٧١. د . أبو زيد رضوان، *الوجيز في القانون الجوي*، (الاسكندرية: دار الفكر العربي، ١٩٧٤م)، ص ٩٤.

(٥) د. محمود مختار بريري، د. عمر فؤاد عمر، مرجع سابق، ص ٢٢٩.

(٦) د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي...، مرجع سابق، ص ٢٨٣.

وتجدر الإشارة إلى أن الأضرار التي تحدث نتيجة لتصادم طائرتان[١] تتسببان في إحداث الضرر لأشخاص على سطح الأرض، ففي هذه الحالة يصبح مشغل كل طائرة مسئولاً بالتضامن عن الضرر الذى أصاب الغير طبقاً للمادة(١/٦) من اتفاقية مونتريال لسنة ٢٠٠٩م، والمادة (١٣١)، من قانون الطيران المدني المصري رقم ١٣٦ لسنة ٢٠١٠م[٢].

II.ح. المطلب الرابع

وقوع الحادث في إقليم دولة متعاقدة

طبقا للمادة (١/٢) من اتفاقية مونتريال لسنة ٢٠٠٩م، تسري أحكام هذه الاتفاقية أذا وقع الحادث المسبب للضرر في إقليم دولة طرف[٣] في الاتفاقية، وبناء على ذلك لا تسرى هذه الأحكام إذا وقع الحادث المسبب للضرر في إقليم دولة ليست طرف في الاتفاقية، أو أصاب الضرر شخصاً يحمل جنسية الدولة التي تحمل جنسيتها الطائرة، ففي هذه الحالة يخضع النزاع للقانون الداخلي.

ويرى جانب من الفقه في هذا الفرض أن الأصل في تطبيق الاتفاقية هو مكان وقوع الضرر، وجنسية الطائرة، لذلك تنطبق الاتفاقية إذا وقع الضرر من طائرة تحمل جنسية دولة متعاقدة في اقليم دولة متعاقدة، ولو كان المضرور يحمل جنسية دولة غير متعاقدة [٤].

ونؤيد هذا الاتجاه من الفقه، والذى يري انطباق أحكام الاتفاقيات الدولية في هذه الحالة، فلم يرد في نصوص كل من اتفاقية روما لسنة ١٩٥٢م، أو اتفاقية مونتريال لسنة ٢٠٠٩م، أية إشارة لجنسية المضرور، وأن كل من الاتفاقيتين اشترطت فقط وقوع الضرر من طائرة تتبع بجنسيتها لدولة طرف في الاتفاقية على إقليم دولة أخري طرف في ذات الاتفاقية.

خاتمة

من خلال العرض السابقة ودراسة وتحليل الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية المصرية ذات العلاقة بموضوع الدراسة توصلت الدراسة لعدد من النتائج والتوصيات علي النحو التالي:

---

(١) لمزيد حول تصادم الطائرات في الجو أنظر، د. سامى محمد الصلاحات، "ظاهرة سقوط إسقاط الطائرات المدنية وأضرارها العرضية قراءة من منظور الفقه الإسلامي"، *بحث مقدم للمؤتمر العشرين تحت عنوان الطيران المدني في ظل التشريعات ...*، مرجع سابق، ص ٧٦٧ .

(٢) تنص المادة (١٣١)، من قانون الطيران المدني المصري على أن " إذا نشأ ضرر للغير على سطح الأرض يستحق عنه تعويض، نتيجة تصادم طائرتين أو أكثر في حالة طيران، أو بسبب إعاقة أحدهما سير الأخرى، أو إذا نتج هذا الضرر من طائرتين أو أكثر معاً، فتعتبر كل طائرة متسببة في وقوع الضرر ويكون مستثمر كل منهما مسئولاً .

(٣) " الدولة الطرف " تعني أي دولة تسري هذه الاتفاقية بالنسبة لها. المادة (١/ح)، من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٥٢م .

(٤) د . حمد الله محمد حمد الله ،،القانون الجوي ...،الجزء الأول، ط ٢٠١٠م ، مرجع سابق ، ص ١٠٠.

أولا: النتائج:

- أن النصوص القانونية والاتفاقيات الدولية تنظر إلى المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض كمسؤولية موضوعية تقوم على فكرة المخاطر، حيث يمكن لمشغل الطائرة أن يتخلص من المسؤولية بإثبات عدم وقوع خطأ من جانبه.
- أن شروط انعقاد المسؤولية تتطلب أن يحدث الضرر للغير على السطح، وأن يكون مصدر الضرر طائرة في حالة طيران، وأن تتوافر علاقة السببية بين الضرر والحادث، وأن يقع الحادث في إقليم دولة متعاقدة.
- الاتفاقيات والقوانين الدولية المتعلقة بمسؤولية مشغل الطائرة تسري إذا وقع الحادث في إقليم دولة طرف في الاتفاقية المعمول بها.

ثانياً: التوصيات:

- يجب علي الدول أن تعتمد علي سياسات تطبق على مشغلي الطائرات لدعم تعزيز فهمهم للشروط والمعايير المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار التي تحدثها الطائرات على سطح الأرض وفقًا للاتفاقيات الدولية والقوانين المحلية.
- ينبغي على الدول المتعاقدة باتفاقيات دولية مثل اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ واتفاقية روما لعام ١٩٥٢ أن تضمن تطبيق هذه الاتفاقيات بشكل كامل وفعّال داخل إقليمها لتحديد المسؤولية عن الأضرار وتوفير التعويضات اللازمة للمتضررين.
- ينبغي على الدول أن تحدث تشريعاتها المحلية لتوافق المعايير الدولية فيما يتعلق بمسؤولية مشغلي الطائرات عن الأضرار على سطح الأرض، وتحديد الآليات القانونية لتقديم التعويضات.
- ينبغي على الدول أن توفر إجراءات فعالة للتحكيم المتعلقة بالنزاعات المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث الطيران، لتسهيل تسوية النزاعات بطريقة سريعة وعادلة.
- ينبغي على الدول تعزيز التعاون الدولي والتبادل المعلوماتي حول الحوادث الجوية والمسؤولية المدنية المترتبة عنها، وذلك لتحسين إدارة ومتابعة الحوادث وتقديم الدعم القانوني المناسب للمتضررين.

المصادر

أولاً: الكتب القانونية

١- د. ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، القاهرة: دار النهضة العربية، ١٩٦٦م.

٢- د . أبو زيد رضوان، *الوجيز في القانون الجوي*، الاسكندرية: دار الفكر العربي، ١٩٧٤م.

٣- د . أبو زيد رضوان، *قانون الطيران التجاري*، الإسكندرية: دار الفكر العربي، بدون تاريخ نشر .
٤- د . حمد الله محمد حمد الله، *القانون الجوي الداخلي والدولي*، الجزء الأول، ٢٠١٠م.
٥- د . محمود مختار بريري ، و د. عمر فؤاد عمر، *القانون الجوي، مقدمات عامة أغراض الملاحة الجوية، عوارض الملاحة الجوية*، القاهرة: دار النهضة العربية، ٢٠٠٥ م.
٦- د. إبراهيم فهمي إبراهيم شحاته، *القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء*، دار النهضة العربية، ١٩٦٦م.
٧- د. حمد الله محمد حمد الله، *القانون الجوي الدولي والداخلي*، الجزء الأول، ٢٠١٠م.
٨- د. رفعت فخري، *الوجيز في القانون الجوي*، بدون دار نشر، القاهرة: ١٩٨٨م.
٩- د. سمير تناغو، *نظرية الالتزام*، الإسكندرية: منشأة المعارف ، ١٩٧٥م.
١٠-د. طالب حسن موسى، د. طالب حسن موسى، *القانون الجوي الدولي*، ١٩٩٧م.
١١-د. عبد الرازق السنهوري، *الوسيط في شرح القانون المدني - مصادر الالتزام* –، المجلد الأول، العقد، القاهرة: دار النهضة العربية.
١٢-د. عبد الفضيل محمد أحمد ، *القانون الجوي الخاص* ، المنصورة: مكتبة الجلاء ، ١٩٩٩م.
١٣-د. محمود سمير الشرقاوي، *محاضرات في القانون الجوي*، القاهرة: دار النهضة العربية، ١٩٨٦م.

ثانياً: المجلات العلمية:

١- د. حسن كيرة، "مسئولية الناقل الجوي في اتفاقية " فارسوفيا " وبرتوكول " لاهاي " المعدل لها" *مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية*، العدد الأول والثاني، السنة الثامنة ، (١٩٥٨/١٩٥٩م).
٢- د.راوي محمد عبد الفتاح الفولي، "المسؤولية التي تحدثها الطائرات بالغير علي سطح الأرض"، *مجلة كلية الشريعة والقانون جامعة أسيوط*، (٢٠٢٤م).