مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية

اسم المقال: أضرار ضجيج الطائرات والمسؤولية الناشئة عنها وفقاً للاتفاقات الدولية وبعض القوانين الوطنية
اسم الكاتب: فاروق إبراهيم جاسم
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/8323
تاريخ الاسترداد: 2026/11/02 06:19 +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 الشارقة للعلوم القانونية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

جامعة الشارقة
ملتقى الحضارات

مجلة جامعة الشارقة

دورية علمية محكمة

للعلوم القانونية



المجلد 16، العدد 1
شوال 1440 هـ / يونيو 2019 م

الترقيم الدولي المعياري للدوريات 2616-6526

أضرار ضجيج الطائرات والمسؤولية الناشئة عنها وفقاً للاتفاقات الدولية وبعض القوانين الوطنية

فاروق إبراهيم جاسم

كلية القانون - الجامعة المستنصرية

بغداد - العراق

تاريخ الاستلام: 2018-04-18 **تاريخ القبول: 2018-08-30**

ملخص البحث:

إنَّ الأضرار الناشئة عن ضجيج الطائرات في حال تحليقها أو إقلاعها أو هبوطها، وسواء ما تعلق منها بالأشخاص أو المباني أو المنشآت المقامة على سطح الأرض أثار في الماضي وما زال العديد من الإشكالات التي تحكم المسؤولية الناشئة عنها، سواء على صعيد التشريع والفقه والقضاء، ومن ذلك مدى جواز التعويض عن هذه الأضرار من عدمه، وما هو أساس المسؤولية عن هذه الأضرار، وتحديد المسؤول عنها. ويمثل هذا البحث محاولة متواضعة للبحث في الإشكالات المذكورة والحلول المقدمة بشأنها في ضوء ما قررته التشريعات وآراء الفقه وأحكام القضاء.

الكلمات الدالة: الطائرات، الأضرار، الضجيج. المسؤولية.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 181 6/27/19 11:26 AM

المقدمـة:

إنَّ استغلال الطائرة في الملاحة الجوية قد ينجم عن إلحاق الضرر بالأفراد أو المنشآت المقامة عليها. ويتمثل هذا الضرر بما يصدر عن محركاتها من ضجيج أو ضوضاء سواء في حال إقلاعها أو هبوطها أو تحليقها في الجو. ولم تكن هذه الأضرار قد حظت بالاهتمام الكافي من المجتمع الدولي عند إقرار اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في 7/12/1944، والتي دخلت حيز النفاذ في 1/4/1947، إذ لم تكن مستويات الضجيج أو الضوضاء المنبعث من الطائرة على درجة كبيرة. فضلاً عن أن الطائرات في تلك المدة مصممة للسير بسرعات بسيطة([1]).

إلاّ أن مشكلة الضجيج بدأت واضحة باختراع الجيل الأول من الطائرات النفاثة في أواخر خمسينات القرن الماضي التي تسير بسرعة تفوق سرعة الصوت وتحدث ضجيجاً وإزعاجاً غير مألوف للأفراد على سطح الأرض، أو أضراراً بالأموال أو المباني أو المنشآت المقامة عليه([2]).

ولم تعالج اتفاقية روما ـ المعروفة بالاتفاقية الخاصة بالأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض الموقعة في 7/10/1952، والتي دخلت حيز النفاذ في 4/2/1958 ـ بشكل مباشر المسؤولية الناشئة عن ضجيج الطائرات([3])، وإنما عالجت

(1) إذ كان متوسط سرعات الطائرات القديمة للمدة ما بين عام 1918-1914 يتراوح ما بين (105) كلم في الساعة إلى (240) كلم في الساعة. في تفصيل ذلك يُنظر: مقالة بعنوان :
Aircraft Ranked by Speed From Fastest to Slowest.
https//www.military Factory.com.متاحة على الموقع الإلكتروني
تاريخ الزيارة 15/2/2018.
أما متوسط سرعات الطائرات الحديثة فهو يختلف باختلاف نوع الطائرة وحجمها، فالطائرات الصغيرة تبلغ سرعتها (200) كلم/ (124) ميل في الساعة. أما الطائرات العادية فتبلغ سرعتها (1000) كلم/ (621) ميل في الساعة. أما الطائرات النفاثة فتبلغ سرعتها (2000) كلم/1243 ميل في الساعة. في تفصيل ذلك يُنظر: مقالة بعنوان: ما هي سرعة الطائرة؟ ما هي السرعة الجوية؟ 11/4/2014.
متاحة على الموقع الإلكتروني: avie- ar.com تاريخ الزيارة 15/2/2018.

(2) ففي الولايات المتحدة الأمريكية بدأت مشكلة الضجيج المنبعث من الطائرات بالظهور منذ بدء استخدام الطائرات النفاثة (Jets) في عام 1958، ثم ازدادت هذه المشكلة بشكل كبير. يُنظر:
Kristin.L. Falzone, Ariport Noise Pullution is there a solution sight? Boston College Enviroments affaires Law Review, Volume 26,8/1/1999,P. 769.

(3) وقد حاولت المنظمة الدولية للطيران المدني التي أنشأتها اتفاقية شيكاغو لعام 1944، والمعروفة اختصاراً بـ " ICAO " أو « الأيكاو » ـ وضع بعض المعايير لمعالجة مشكلة الضجيج أو الضوضاء الذي تحدثه الطائرات حيث أصدرت الجمعية العامة للمنظمة في عام 1968 قراراً يعترف بجدية= =مشكلة الضجيج أو الضوضاء الصادر عن الطائرات. وكلف القرار مجلس المنظمة المذكورة بأن يضع المواصفات الدولية والمواد الإرشادية ذات الصلة لمراقبة ضوضاء الطائرات. وفي عام 1971 أقرت المنظمة المذكورة الملحق السادس

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 182 6/27/19 11:26 AM

المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تحدثها الطائرات بالغير على سطح الأرض، والتي تتمثل بسقوطها أو سقوط أشخاص أو أشياء منها. وكما سيرد تفصيل ذلك في الصفحات القادمة.

وكذلك لم تعالج القوانين الوطنية بشكل تفصيلي مسألة المسؤولية الناشئة عن أضرار ضجيج الطائرات أثناء إقلاعها أو هبوطها أو تحليقها، الأمر الذي أثار الخلاف في الفقه والقضاء بشأن أحكام المسؤولية عن هذه الأضرار، ومن ذلك مدى جواز التعويض عنها، ومن هو الملزم بالتعويض عنها؟

أهمية موضوع البحث:

تتجلى أهمية موضوع البحث بما تخلفه أضرار ضجيج الطائرات من آثار سلبية على الأشخاص أو المنشآت أو الأموال على سطح الأرض، وكذلك البيئة وما عليها من كائنات حية، الأمر الذي استدعى تدخل المجتمع الدولي والمشرّع الوطني في بعض الدول في إقرار بعض الحلول لمعالجة هذه الأضرار. فضلاً عن دأب القضاء ـ حتى في حال غياب النص الصريح ـ في معالجة المنازعات المتعلقة بأضرار ضجيج الطائرات بأحكام تؤمن توفير الحماية من هذه الأضرار، وذلك من خلال إلزام محدث الضرر بأداء التعويض المناسب عنها، أو الحد من آثارها، أو منع حدوثها.

إشكالية البحث:

يثير البحث إشكالية الموازنة بين مصلحتين تتمثل أولاهما بالمصلحة العامة التي تتطلب تأمين ديمومة حركة النقل الجوي، وذلك للفوائد الكبيرة التي تقدمها، وأهمها تيسير انتقال الأفراد والبضائع. وثانيهما هي مصلحة الأشخاص الذين يتعرضون لهذه الأضرار، وذلك بضمان حقهم في العيش في بيئة هادئة بعيدة عن الضوضاء. وكذلك ضمان حقهم في الانتفاع الهادئ بالعقارات أو الأراضي المملوكة من قبلهم أو الحائزين لها، وبغض النظر عن طبيعة استغلالها. وسنرى من خلال عرض موضوع البحث أنَّ الحلول المقدمة من قبل

عشر لاتفاقية شيكاغو والذي تضمن عرضاً عن المشاكل الناجمة عن ضوضاء الطائرات، وكذلك إجراءات وصف وقياس ضوضاء الطائرات والمعايير اللازمة للحد من الضوضاء. وفي العام ذاته تم إنشاء لجنة معنية بضوضاء الطائرات وذلك لمساعدة المنظمة في وضع متطلبات ترخيص الضوضاء لمختلف أنواع الطائرات. ووضعت هذه اللجنة أول تعديل للملحق السادس عشر عالج فيه الترخيص بمدى الضوضاء فيما يتعلق بالإنتاج المستقبلي للطائرات النفاثة دون الصوتية ـ أي غير الخارقة لجدار الصوت ـ كما تم وضع قواعد قياسية لترخيص الضوضاء للطائرات النفاثة المستقبلية دون الصوتية والطائرات المروحية المستقبلية دون الصوتية، فضلاً عن الإنتاج المستقبلي للطرز الحالية عن طائرات النقل فوق الصوتية والطائرات العمودية (الهليوكوبتر). وكذلك وضع قواعد إرشادية للترخيص بصناعة الطائرات فوق الصوتية المستقبلية. يُنظر: الموقع الإلكتروني لمنظمة الطيران المدني الدولية: https//www.Icao.Inf تاريخ الزيارة 1/2/2018.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 183 6/27/19 11:26 AM

الاتفاقيات الدولية وبعض القوانين الوطنية ركزت على الموازنة بين هاتين المصلحتين.

منهج البحث:

سيتم تناول موضوع البحث وفقاً لمنهج يقوم على عرض النصوص التي تحكم المسألة مدار البحث في ضوء ما قررته الاتفاقيات الدولية وبعض القوانين الوطنية ـ مع إجراء قدر من المقارنة في الأحكام ـ وذلك وصولاً إلى رسم أو تحديد الاتجاه العام للحل الذي أخذت به هذه الاتفاقيات والقوانين في نطاق الدراسة.

نطاق البحث:

يتحدد نطاق الدراسة ببيان موضوع البحث وفقاً لما قررته بعض الاتفاقيات الدولية، وهي على وجه التحديد الاتفاقية المتعلقة بالتعويض عن الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الموقعة في روما في 7/10/1952. وكذلك اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة الموقعة في مونتريال في 2/5/2009 . فضلاً عن الإشارة للأحكام التي قررتها بعض القوانين الوطنية، وهي على وجه التحديد القانون العراقي واللبناني.

من دون إغفال الإشارة إلى أحكام القضاء التي قررت الأسس العامة للمسؤولية الناشئة عن أضرار ضجيج الطائرات، سيّما في بعض الدول التي تفتقد إلى النصوص الصريحة لمعالجة هذه الأضرار.

تقسيم البحث:

سيقسم البحث على مبحثين وبالشكل الآتي:

المبحث الأول: ماهية أضرار ضجيج الطائرات.

المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة عن أضرار ضجيج الطائرات.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 184 6/27/19 11:26 AM

المبحث الأول: ماهية أضرار ضجيج الطائرات

يتطلب البحث في الأضرار الناشئة عن ضجيج الطائرات بيان طبيعة هذه الأضرار (مطلب أول). وإمكانية التعويض عنها من عدمه (مطلب ثانٍ).

المطلب الأول: طبيعة الأضرار الناشئة عن تحليق الطائرات

إنَّ الضجيج أو الضوضاء الذي يصدر عن الطائرة أثناء إقلاعها أو هبوطها أو تحليقها قد ينشأ عنه ضرر أو أضرار بالأشخاص على سطح الأرض (فرع أول). وكذلك الأموال أو المنشآت المقامة على السطح المذكور (فرع ثانٍ). وهذا ما سنبينه تباعاً:

الفرع الأول: الأضرار التي تلحق بالأشخاص على سطح الأرض

ينشأ عن تحليق الطائرة في الجو أو هبوطها أو إقلاعها ضجيج(1) يتمثل بصدور أصوات غير متجانسة تتجاوز شدتها المعدل الطبيعي المسموح به للإذن، وهذه الأصوات غير مرغوب فيها، نظراً لزيادة حدتها وشدتها وخروجها عن المألوف من الأصوات الطبيعية التي اعتاد الناس على سماعها(2). فالطائرات ـ لاسيّما ذات السرعة التي تفوق سرعة الصوت ـ تنتج موجات صدمية عبارة عن اضطرابات ضغط شديدة تنشأ وتتراكم حول الطائرة، ويتولد عنها ضجيجاً يُعرف باسم (الفرقعة الصوتية) التي يسمعها الأفراد عند اختراقها لحاجز أو جدار الصوت(3).

وينشأ ضجيج الطائرات إما من محركاتها، ويتمثل بالضوضاء الداخلية للأجزاء الدوارة لمحركاتها. أو من خلال الاضطرابات الهوائية التي تتولد أثناء طيرانها. كما ينشأ الضجيج

---

(1) الضجيج لغة : من ضَجّ ـ ضَجاً وضَجيجاً وضَجَاجاً: صاح وجلب لفزعه من شيء. يُنظر: لويس معلوف، المنجد في اللغة، (بلا مكان طبع: انتشارات ذوي القربى، 1381هـ)، ط4، ص 466.
كما عرّفت الضوضاء بأنها « الأصوات المتنافرة الغير مرغوب فيها الناجمة عن مصادر داخلية أو خارجية وتؤثر بشكل أو بآخر على الصحة العامة ونوعية الحياة اليومية للإنسان «. وتقاس الضوضاء بوحدة قياس تدعى (الديسبيل) وتعرف بأنها « وحدة قياس شدة الضوضاء التي تتعرض لها الأذن البشرية، وتحسب بالفارق اللوغاريتمي بين ضغط الصوت المراد قياس شدته. وضغط أقل صوت يمكن للأذن البشرية أن تسمعه وهو (20) ميكروبستال، وذلك كما يحددها جهاز القياس المطابق للمواصفات القياسية الدولية 176 - Iso . يُنظر في تفصيل ذلك: لائحة التحكم بالضوضاء في البيئة الداخلية والخارجية لدول مجلس التعاون الخليجي، مقترحة من فريق عمل عقد اجتماعات للمدة ما بين (مايو 1996 ـ مارس 1991)، متاحة على الموقع الإلكتروني: kbase. Momra.gov.sa . تاريخ الزيارة 3/2/2018.

(2) يُنظر في ذلك : مقالة بعنوان: ضجيج الطائرات، متاحة على الموقع الإلكتروني:
https//ar.m.wikipedia.org. تاريخ الزيارة 1/2/2018.

(3) يُنظر في ذلك: مقالة بعنوان: ضجيج الطائرات، متاحة على الموقع الإلكتروني:
https//www. Marefa.org..تاريخ الزيارة 1/2/2018

1-16 .indd 185 6/27/19 11:26 AM

عن خرق الطائرة لحاجز الصوت([1]).

وقد أشارت الدراسات العلمية أن الأضرار الناشئة عن ضجيج الطائرات التي تلحق بالأفراد على سطح الأرض هي متنوعة يمكن تصنيفها إلى: أضرار نفسية وأضرار عضوية.

وتتمثل الأضرار النفسية بالإزعاج الناشئ عن هذه الأصوات الذي تحدثه عند الأفراد لدى سماعها، والذي تختلف درجته باختلاف حدة هذه الأصوات وشدتها، فضلاً

عن الاضطرابات النفسية الذي تحدثه لدى البعض، لاسيّما الأطفال([2]). وكذلك تقطع النوم ليلاً لدى الأفراد المقيمين قرب المطارات بفعل ارتفاع مستويات التوتر([3]). وكذلك ينجم عن ضجيج الطائرات أضراراً عضوية، كالإصابة بأمراض القلب، أو السكتة الدماغية([4])، أو الإصابة بمرض السكري من النوع الثاني([5]).

وقد أثبتت أحكام القضاء ما ينشأ عن تحليق الطائرات من إضرار بالأفراد المقيمين قرب المطارات، ومن ذلك التوتر والإزعاج الذي لا يحتمل، والحرمان من النوم، والتأثير على نمط الحياة الاجتماعية.

---

(1) يُنظر: مقالة بعنوان:
Naisance aérienne: متاحة على الموقع الإلكتروني: http://Fr.wikipedia.org.wiki
تاريخ الزيارة 15/6/2018.

(2) إذ أشارت دراسة شملت (2300) من الأفراد المقيمين قرب مطار (فرانكفورت) إلى أنهم يعانون من الإزعاج الشديد بفعل حركة الطائرات التي تستخدم المطار المذكور. وكذلك أشارت دراسة شملت مجموعة من طلبة المدارس قرب مطار هيثرو (Heathrow) في لندن إلى أن حركة الطائرات التي ترتاد المطار المذكور تؤثر على مستوياتهم التعليمية. يُنظر في ذلك:
Charlotte Clark, Air Craft moise effects on health, Queen Mary University of London, 2015, P.9.
بحث متاح على الموقع الإلكتروني: https//www.gov. uk.P.20. تاريخ الزيارة 4/2/2018.

(3) يُنظر: Ibid., P. 22

(4) أشارت بعض الدراسات أن ضجيج الطائرات يزيد من المخاطر لدى الأفراد الذين يعانون من مرض القلب، حيث تبين للباحثين بأن خطر الإصابة بأمراض القلب أو السكتة الدماغية في المناطق القريبة أو المجاورة للمطارات التي تصل فيها درجة الضوضاء إلى (63) ديسيبل يزداد بالمقارنة مع الأحياء الأكثر هدوءاً التي لا تزيد فيها درجة الضوضاء عن (51) . يُنظر في ذلك: مقالة بعنوان: ضجيج الطائرات قد يزيد من خطر الإصابة بأمراض القلب، متاحة على الموقع الإلكتروني:
M.d.w.com. 10/10/2013 تاريخ الزيارة 2/2/2018.

(5) أظهرت دراسة أن ضجيج الطائرات يزيد من مخاطر الإصابة بمرض السكري من النوع الثاني لدى الأفراد المقيمين قرب المطارات أو مسارات الرحلات الجوية بالمقارنة مع المناطق الأكثر هدوءاً. يُنظر: الموقع الإلكتروني: m.Youm7. com. 3/4/2017 تاريخ الزيارة 2/2/2018.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 186 6/27/19 11:26 AM

ففي قضية : United States V Causby

ـ التي نظرتها المحكمة العليا في الولايات المتحدة الأمريكية وقضت بها في 27/3/1946 ـ ثبت للمحكمة ـ فضلاً عن الأضرار المادية التي سنشير إليها لاحقاً ـ أن تحليق الطائرات العسكرية من مطار يقع في مدينة : Greenstoro " في ولاية " North Carolina " أدى إلى حرمان المدعين من النوم وأشاع حالة من تعكر المزاج والخوف لديهم. كما أشارت ذات المحكمة في قضية :

Griggs V Allegheny County. 5/3/1962

إلى أن الضجيج الصادر عن الطائرات، كما ثبت للمحكمة، هو مماثل لضجيج المصانع الصاخبة أو مطرقة البخار، كما أن الطيران على مستويات منخفضة جعل من المتعذر على شاغلي البنايات السكنية التحدث بينهم في المنزل أو التحدث مع الغير في الهاتف، وأصبحوا غير قادرين على النوم حتى مع استعمال سدادات الإذن أو الحبوب المنومة ([1]).

الفرع الثاني: الأضرار التي تلحق بالأموال أو المباني أو المنشآت على سطح الأرض

فضلاً عمّا تقدم، فإنه من الممكن أن ينشأ عن ضجيج الطائرات أضرار بالأموال أو المباني أو المنشآت المقامة على سطح الأرض، ومن ذلك ما يصيب المباني من تصدع أو سقوط بعض أجزاء البناء،إذ قضت محكمة " Narbonne " الفرنسية في 30/10/1975 بمسؤولية الدولة الفرنسية عما قامت به طائرة ميراج كانت في رحلة تجريبية، إذ نجم عن الفرقعة الصوتية جراء خرق جدار الصوت سقوط سقف بناء مرآب([2]). أو انخفاض في قيمة العقارات والمباني المحيطة أو القريبة من المطارات، ومن ذلك ما قضت به محكمة المطالبات في الولايات المتحدة الأمريكية " Us court of Claims "في قضية Bacon V united States.1/Nov/1961، إذ إنَّ المدعين يملكون العديد من الأراضي قرب قاعدة (تيرنر) في ولاية جورجيا، وكانت هذه القاعدة تستخدم لتدريب الطيارين. وكانت الطائرات تقوم بالتحليق على مستويات منخفضة يصل إلى (250) أو (300) قدم وأحياناً على ارتفاع (100) إلى (150) قدم، ويصدر عنها ضجيجاً وصخباً لم يعد يحتمله المدعين وعوائلهم، الأمر الذي ترتب عليه انخفاض في قيمة الأراضي المملوكة لهم. بل وزاد الضجيج شدةً بعد إدخال القاذفة (B-52S) التي تجعل المنازل تهتز أثناء تحليقها، مما دفع البعض من

(1) يُنظر في ذلك: Howard Beckman, Aircraft Noise Damages بحث متاح على الموقع الإلكتروني: airportnoiselaw.org تاريخ الزيارة 6/2/2018.

(2) يُنظر: المجلة الفرنسية لقانون الجو .R.F.D.A.S 1976, P. 272. القرار المتاح على الموقع الإلكتروني: Pedone. Info. وكذلك الموقع الإلكتروني: https:/ babordplus. u-boprdeaux.Fr. تاريخ الزيارة 10/2/2018.

1-16 .indd 187 6/27/19 11:26 AM

الملاك إلى الإعلان عن بيع منازلهم من دون أن يجدوا لها أي مشترٍ لها. فقضت المحكمة بالتعويض للمدعين عن الأضرار المذكورة([1]). أو هلاك لبعض الحيوانات،ففي قضية United States V Causby.27/Mar/1946 التي نظرتها المحكمة العليا في الولايات المتحدة الأمريكية ـ والتي سبقت الإشارة إلى بعض تفاصيلها ـ قررت المحكمة بمسؤولية حكومة الولايات المتحدة الأمريكية عن تعويض ملاك المباني عن الضرر الناشئ عن تحليق الطائرات العسكرية، إذ إنَّ تحليق هذه الطائرات، وما ينجم عنها من أصوات اضطر المزارعين (المدعين) الذين لديهم حقول لتربية الدواجن قرب المطار إلى التوقف عن العمل، لأنَّ من ستة إلى عشرة دجاجات كانت تتعرض للموت يومياً بسبب الخوف الذي تحدثه هذه الطائرات لديها. فضلاً عن الأضرار النفسية التي لحقت المدعين وعوائلهم وسبقت الإشارة إليها فيما تقدم([2]). كما قضى مجلس الدولة الفرنسي في 10/4/1962 بالتعويض عن أضرار ضجيج الطائرات لصالح صاحب مزرعة لتربية حيوانات الفراء (فيزون) إذ أدى الضجيج إلى وفاة هذه الحيوانات([3]).

المطلب الثاني: إمكانية التعويض عن أضرار ضجيج الطائرات

إنَّ البحث في مدى جواز التعويض عن أضرار ضجيج الطائرات يتطلب الإشارة إلى موقف المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية من هذه المسألة (فرع أول)، ثم موقف الفقه والقضاء منها (فرع ثانٍ) .

الفرع الأول: موقف المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية

لم تتضمن المعاهدات الدولية نصوصاً صريحة بجواز التعويض عن أضرار ضجيج الطائرات، إلاّ أن اتفاقية روما بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض الموقعة في 7/10/1957 قضت في (ف1 م 1) بعدم تطبيق أحكامها « إذا كان الضرر قد نشأ عن مجرد مرور الطائرة في المجال الجوي وفقاً لقواعد الملاحة الجوية» إذ إنَّ نطاق تطبيق الاتفاقية هو قاصر على الأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض، والذي يتمثل بسقوطها أو سقوط أشخاص أو أشياء منها. وهذه الأضرار أو الضرر يجب أن يكون نتيجة مباشرة للفعل الذي أحدثه، وهذا ما أشارت إليه (ف1 م1) من الاتفاقية التي بيّنت بأنه « لا يمكن المطالبة بالتعويض إذا لم يكن الضرر نتيجة مباشرة للحادث الذي وقع « .

(1) يُنظر في هذا القرار: الموقع الإلكتروني airportnoiselaw.org. تاريخ الزيارة 6/2/2018.

(2) يُنظر في هذا القرار: الموقع الإلكتروني airportnoiselaw.org.

(3) يُنظر: المجلة العامة لقانون الجو10/4/1962 review Jénéral de droit aérien , القرار متاح على الموقع الإلكتروني: www.icj-ciJ.org. تاريخ الزيارة 6/2/2018.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 188 6/27/19 11:26 AM

ومن ثم فإنَّ هذه الاتفاقية لا تطبق بشأن الأضرار الناشئة عن مجرد مرور الطائرة في الفضاء الجوي ـ أي لا تطبق بشأن أضرار التحليق ـ طالما التزمت بقواعد الحركة الجوية المعمول بها أثناء تحليقها([1]). أما إذا جاوزت الطائرة أثناء تحليقها الأصول المتبعة في الملاحة الجوية وفقاً لأنظمة الحركة الجوية، ومن ذلك التحليق على مستويات منخفضة أو القيام ببعض الحركات الاستعراضية، ونجم عن ذلك أضراراً بالغير على سطح الأرض فإنه يجوز التعويض عنها طبقاً لأحكام القانون الوطني([2]).

وقد أقرت اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة الموقعة في مونتريال في 2/5/2009 ـ التي حلّت محل اتفاقية روما لعام 1952 ـ ذات هذه المبادئ، إذ قضت (فـ2 م3) من هذه الاتفاقية بعدم تطبيق أحكامها « إذا نتج الضرر عن مجرد مرور الطائرة في المجال الجوي طبقاً لأنظمة الحركة الجوية «. فالأضرار الواجب التعويض عنها وفقاً لهذه الاتفاقية ـ كما هو الحال في اتفاقية روما لعام 1952 ـ هي تقتصر على الأضرار المباشرة الناشئة عن سقوط الطائرة أو سقوط أشخاص أو أشياء منها. أما أضرار التحليق فلا يجوز التعويض عنها طالما التزمت الطائرة بقواعد الحركة الجوية المعمول بها أثناء تحليقها، أما إذا جاوزت ذلك فيجوز التعويض عنها([3]).

أما القوانين الوطنية فقد أقر البعض منها بعدم جواز التعويض عن أضرار ضجيج الطائرات، بينما أقر البعض الآخر بجواز التعويض عنها. مقابل ذلك التزمت الكثير من القوانين الصمت بشأن مدى جواز التعويض عنها. ونبين ذلك تباعاً في فقرتين وكالآتي:

الفقرة الأولى: عدم جواز التعويض عن الأضرار

قررت بعض القوانين بعدم جواز التعويض عن أضرار ضجيج الطائرات، ومن ذلك ما قررته المادة 174 من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 على أن «

(1) يُنظر: الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، (القاهرة: دار النهضة العربية، 1966م)، ص: 380-379. الدكتور أكرم ياملكي، القانون الجوي العام والخاص، (أربيل ـ العراق، منشورات جامعة جيهان، 2014م)، ط1، ص: 1077. الدكتور محمود مختار أحمد بريري، الدكتور عمر فؤاد عمر، القانون الجوي،(القاهرة، دار النهضة العربية، 2007م)، ص: 220.

(2) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري،(القاهرة، دار الفكر العربي، دون ذكر تاريخ النشر)، ص: 146-145. الدكتور إبراهيم فهمي شحاتة، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء،(القاهرة، دار النهضة العربية، 1966م)، ص: 408. الدكتور حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي،(القاهرة، دار النهضة العربية، 2010م)، ج:1، ص: 99.

(3) بشأن هذه الاتفاقية يُنظر: منظمة الطيران المدني الدولية (الأيكاو)، ورقة عمل، الجمعية العمومية، الدورة السابعة والثلاثون، ورقة عمل مقدمة من مجلس الأيكاو رقم الوثيقة A31- wp/31/LE2-22-6-2010 . الموقع الإلكتروني: https/www.Icoi.Inf

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 189 6/27/19 11:26 AM

لكل من أصيب بضرر على سطح الأرض الحق في التعويض بمجرد ثبوت أن الضرر قد نشأ مباشرة عن طائرة في حالة طيران أو من شخص أو أي شيء سقط منها. ولا يستحق التعويض إذا نشأ الضرر عن مجرد مرور الطائرة في الفضاء الجوي الذي يعلو إقليم الدولة طالما كان ذلك وفقاً لقواعد الجو « ووفقاً لهذا النص فإنه لا يجوز التعويض عن أضرار التحليق طالما التزمت الطائرة أثناء طيرانها بقواعد الملاحة الجوية، أي أن مجرد الإزعاج والضوضاء الذي تسببه الطائرة محلقة في الجو لا يسمح بالمطالبة بالتعويض ما دامت الطائرة تلتزم في طيرانها بقواعد الجو([1]).

الفقرة الثانية: جواز التعويض عن أضرار الضجيج

مقابل الاتجاه الأول، فقد أجازت بعض القوانين، وإن لم تقرر ذلك صراحةً، التعويض عن أضرار ضجيج الطائرات، ومن هذه القوانين قانون الطيران المدني الفرنسي لعام 1955 الذي قرر في المادة " 2-141 " بأن « مستثمر الطائرة مسؤول بحكم القانون عن الأضرار الناشئة عن تحركات طائراته، والأشياء التي تسقط منها على الأشخاص أو الأموال على سطح الأرض، ولا يجوز التخفيف من هذه المسؤولية أو نفيها (دفعها) إلاّ بإثبات خطأ المضرور (الضحية) « ([2]).

وقد أخذت بعض القوانين العربية بهذا الاتجاه، كما هو الحال في قانون الطيران اللبناني الصادر في 11/1/1949، إذ نصت المادة (76) منه على أن « مستثمر الطائرة مسؤول حكماً عن الأضرار التي تسببها طائراته أو الأشياء التي تنفصل عنها أو الأملاك على سطح الأرض. لا يجوز تخفيف هذه المسؤولية أو نفيها إلاّ بإقامة البرهان على أن الخطأ صادر عن المتضرر»([3]).

(1) يُنظر: الدكتور أكرم ياملكي، مصدر سبق ذكره، ص 177.

(2) وقد أصدر المشرّع الفرنسي العديد من القوانين التي نظمت الأحكام المتعلقة بضجيج الطائرات ومن ذلك القانون الصادر في 11/7/1989 الذي بيّن شروط استخدام العقارات المجاورة للمطارات. كما فرض القانون رقم 92-1444 الصادر في 31/12/1992 المتعلق بالضوضاء، ضريبة تهدف إلى تغطية تكاليف المساعدة إلى السكان الذين يعانون من التلوث الناجم عن ضوضاء الطائرات في المناطق المجاورة للمطارات. وقد تم تعديل هذا القانون بمراسيم كان آخرها المرسوم رقم 6226 في 26/4/2002. كما أنشأ القانون الصادر في 11/7/1985 هيئات استشارية للبيئة تضم أعضاء من المسؤولين المحليين وجمعيات السكان ومستخدمي المطارات بواقع لجنة واحدة لكل مطار، ومن الممكن أن تعمل في عدّة مطارات قريبة من بعضها إذا كانت مسارات الرحلات الجوية موحدة. كما نظمت المادة 142 من قانون الطيران المدني أحكام هذه اللجنة وتشكيلها. وتجدر الإشارة إلى أن الأمر 2010-1307 الصادر في 28/9/2010 عدّل أحكام قانون الطيران المدني وتقرر دمجها في تقنين النقل Code de transport الصادر في 3/10/2010، والنافذ في 1/11/2010. يُنظر الموقع الإلكتروني https//www.code de trans port. gouv.Fr . تاريخ الزيارة 6/2/2018.

(3) في موقف القانون اللبناني يُنظر: ريمون عقل فرحات، الموسوعة القانونية في النقل الجوي والبحري والبري(بيروت، المنشورات الحقوقية ـ صادر،2004م)، ج:1، ص: 499. وتجدر الإشارة هنا أن سلطات الطيران

1-16 .indd 190 6/27/19 11:26 AM

الفرع الثاني: موقف الفقه والقضاء

اختلف الفقه والقضاء في مدى جواز التعويض عن أضرار ضجيج الطائرات إلى اتجاهين، ذهب أولهما إلى عدم جواز التعويض عنها. بينما قرر ثانيهما بجواز التعويض عنها، ونبين كلا الاتجاهين في فقرتين وكالآتي:

الفقرة أولاً: عدم جواز التعويض عن أضرار ضجيج الطائرات

ذهبت بعض آراء الفقه وأحكام القضاء إلى عدم جواز التعويض عن أضرار ضجيج الطائرات للأسباب الآتية:

1. إنَّ الأضرار الناشئة عن ضجيج الطائرات أصبحت تُعدُّ من قبيل الأضرار المألوفة، لاسيّما في تصاعد مصادر الضوضاء في عصرنا الحالي، فهذه الأضرار هي « بمثابة ارتفاقات الحياة العصرية «([1]) . فضلاً عن الضجيج أو الضوضاء هو ليس قاصراً على الطائرات فحسب، بل تحدثه وسائط النقل الأخرى، كالقطارات أو السيارات أو الدرجات النارية([2]).
2. إنَّ أهمية مرفق النقل الجوي في حياة الشعوب والأفراد وديمومة استغلاله وتطوره تتطلب من الأفراد تحمل الضجيج أو الإزعاج الناشئ عن تحليق الطائرات([3]).

المدني اللبناني قررت في عام 1980 منع طائرات الكونكورد التي تستخدمها الخطوط الجوية البريطانية من التحليق في الأجواء اللبنانية بعد إحداثها أضراراً في منطقة (عكار) شمال لبنان بفعل سرعتها العالية التي تتجاوز سرعة الصوت، المصدر نفسه، ص 503.

(1) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص 142.

(2) يُنظر: الدكتور حمد الله محمد حمد الله، مصدر سبق ذكره، ص 95.

(3) إذ قضت المحكمة العليا في ولاية كالفورنيا في قضية Anderson V Souza. 1952 بأنه يجب على الجيران ـ أي الأشخاص المجاورين للمطارات ـ أن يكونوا على درجة معقولة في إخضاع رغباتهم الخاصة للنفع العام أو الرفاهية العامة. Howard Beckman,Op.Cit.
كما قد تقضي المحكمة برد دعوى المسؤولية عن الضجيج إذا ثبت لها بأنَّ مستويات الضجيج الناشئة عن حركة الطائرات قرب إحدى المطارات لا تشكل تهديداً حقيقياً، وهذا ما ذهبت إليه محكمة استئناف ولاية كولومبيا (Columbia) في قضية:
John Willson, Jr. V Department of Transportation. 3/8/1990.=
=والتي تتلخص وقائعها بقيام مجموعة من الأفراد الساكنين قرب مطار (دنفر) الدولي ـ قيد التشييد كبديل عن مطار (ستابلتون) الذي سيتم غلقه بعد إكمال تشييد المطار المذكور ـ بتقديم طعن بقرار إدارة الطيران الفيدرالية في الولايات المتحدة ـ التي أصدرت ترخيص ببناء هذا المطار ـ بينوا فيه بأنَّ الضجيج الذي يمكن أن ينشأ عن تشييد المطار الجديد يمكن أن يشكل تهديداً لمتنزه قرب محمية للحياة البرية. وقد وجدت المحكمة بأنَّ القانون يسمح لوزير النقل بالموافقة على برنامج أو مشروع للنقل يتطلب استعمال الأراضي العامة ـ سواء أكانت منطقة ترفيهية أو متنزه عام أو محمية للحياة البرية أو البحرية ـ وتخصيصها للمشروع المذكور. كما ثبت للمحكمة بأنَّ مستويات الضجيج للبناء المقترح للمطار الجديد لن تشكل تهديداً للحياة البرية. يُنظر في هذا القرار: الموقع

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 191 6/27/19 11:26 AM

الفقرة ثانياً: جواز التعويض عن أضرار ضجيج الطائرات

مقابل الاتجاه الأول، ذهب بعض الفقه، وكذلك أحكام القضاء إلى جواز التعويض عن أضرار ضجيج الطائرات استناداً إلى الحجج الآتية:

أولاً: إنَّ الضجيج أو الإزعاج الصادر عن الطائرات يتولد عنه ضرراً يتمثل بحرمان الشخص من التمتع بسلام بممتلكاته، ومن ثم فإنه ينبغي على إدارات المطارات تحمل المسؤولية الناشئة عن الضوضاء أو الأدخنة أو الاهتزازات التي تصدر عن الطائرات أثناء إقلاعها أو هبوطها([1]).

ثانياً: إنَّ الضجيج أو الإزعاج الذي تحدثه الطائرات يؤدي إلى انخفاض قيمة العقارات أو الأملاك المحيطة بالمطارات([2]).

وفضلاً عما تقدم، فقد سبقت الإشارة فيما تقدم إلى أن الضجيج الصادر عن الطائرات ينشأ عن أضرار نفسية وعضوية تلحق الأفراد، فضلاً عن الأموال أو المنشآت المقامة على سطح الأرض([3]).

وإذا كان من الجائز التعويض عن أضرار ضجيج الطائرات، فإنه يشترط في هذه الأضرار أن تكون:

أولاً: جدية: إذ ينبغي أن تكون الأضرار المطالب بالتعويض عنها جدية، فإذا لم تكن كذلك فلا يجوز المطالبة بالتعويض عنها([4]).

ثانياً: لا يمكن تحملها: وكذلك يجب أن تكون هذه الأضرار لا يمكن تحملها أو احتمالها.

الإلكتروني:
airPortnoiselaw. تاريخ الزيارة 16/6/2018.
وكذلك قضت ذات المحكمة في قضية:
Lomaportal Civile clube V American Air lines 1964
بأن هناك مصلحة عامة تتطلب تشغيل الطائرات طالما كانت حاصلة على شهادة ملاحية فيدرالية
يُنظر: Howard Bekman, Op.Cit.

(1) يُنظر: *Howard Beckman, Air Port and pilot Liability For nuisance,P.2, 1/3/2011.* مقالة منشورة على الموقع الإلكتروني: airportnoiselaw.org . تاريخ الزيارة 5/2/2018.

(2) Ibid., P. 2.

(3) وقد سبقت الإشارة إلى هذه الأحكام فيما تقدم. وكذلك ما نشير إليه من أحكام في صفحات لاحقة.

(4) كما جاء في قضية Hatton and Others V the united Kingdom التي نظرتها المحكمة الأوربية لحقوق الإنسان، وكما سيرد الإشارة إليها في موضع لاحق.

1-16 .indd 192 6/27/19 11:26 AM

وتتجاوز المضايقات العادية أو المألوفة([1]).

أو تُعدُّ من قبيل الإزعاج غير المعقول ([2])، فضلاً عن وجوب أن تكون محققة ومباشرة كما تقضي بذلك القواعد العامة([3]).

وتنبغي الإشارة إلى أن بعض الفقه يميز بشأن مدى جواز التعويض عن أضرار ضجيج الطائرات بين المناطق المجاورة والقريبة من المطارات وبين المناطق البعيدة عن المطارات. ففيما يتعلق بالمناطق المجاورة أو القريبة من المطارات، فإنه يجوز التعويض عن الأضرار المذكورة بشرط أن تكون جدية وعلى درجة من الجسامة. أما فيما يتعلق بالمناطق البعيدة عن المطارات، فإنه لا يجوز التعويض عن أضرار الضجيج لأنها تعدُّ بحكم الأضرار المألوفة إلاّ إذا جاوزت الطائرة أثناء تحليقها الأصول المتبعة في الملاحة الجوية، كالتحليق خلافاً للمستويات أو الارتفاعات المقررة([4]) . ومع التسليم بأن أضرار الضجيج في المناطق القريبة أو المجاورة للمطارات هي أشد من تلك التي تتعرض لها المناطق البعيدة عن المطارات . إلاّ أن التعويض، كما هو مقرر، هو رهن بوجود الضرر، سواء وقع الضرر في المناطق القريبة أو المجاورة للمطار أو البعيدة عنه ـ أي الواقعة على مسارات الرحلات الجوية ـ إذ ليس من المستبعد وقوع مثل هذه الأضرار في هذه المناطق.

المبحث الثاني: المسؤولية الناشئة عن أضرار ضجيج الطائرات

إنَّ الإقرار بالمسؤولية عن الأضرار الناشئة عن ضجيج الطائرات يستدعي التساؤل بشأن الأساس القانوني لهذه المسؤولية (مطلب أول)، وتحديد المسؤول عنها ـ أي من تصح

(1) وهذا ما أشار إليه القضاء الفرنسي في العديد من الأحكام، ومن ذلك قرار محكمة بداءة باريس (أو المحكمة البدائية) الصادر في 13/7/1977 الذي ألزم بمقتضاه الخطوط الجوية الفرنسية Air France بدفع نفقات الأعمال اللازمة لإخماد الأصوات التي قامت بها بلدية (فينلوف لوروا) لأنَّ الضجيج أو الإزعاج الناجم عن هبوط وإقلاع الطائرات في مطار (أورلي Orly) يزيد كثيراً عن الضجيج العادي أو المألوف للمدن ويسبب إزعاجاً ومضايقات تلحق بالأبنية المجاورة للمطار المذكور. يُنظر:
المجلة الفرنسية لقانون الجو (R.F.D.A.S) 1977, P. 77. متاح على الموقع الإلكتروني :
Pedone. Inf تاريخ الزيارة 10/2/2018.
وكذلك حكم آخر لذات المحكمة في 7/5/1975. يُنظر: مقالة بعنوان :
Les nuisance d'un aerodrome.
متاحة على الموقع الإلكتروني: Cabinetgimalac. Free.Fr. تاريخ الزيارة 10/2/2018.

(2) في قضية Kruger V Mitchel/1983 قضت محكمة « وسنكسون « بأن مالك المطار مسؤول عن الأضرار الناشئة عن مستويات الضوضاء غير المعقولة الذي تحدثه الطائرات. يُنظر: الموقع الإلكتروني: Howard Beckman, Op.Cit.

(3) المادة 207 مدني عراقي، 227 مدني كويتي، 292 معاملات مدنية إماراتي.

(4) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص 143-142.

1-16 .indd 193 6/27/19 11:26 AM

مخاصمته عنها (مطلب ثانٍ) .

المطلب الأول: الأساس القانوني للمسؤولية عن ضجيج الطائرات

يختلف الأساس القانوني للمسؤولية الناشئة عن ضجيج الطائرات باختلاف الأنظمة القانونية، ففي الأنظمة القانونية ذات الاتجاه اللاتيني ـ التي يمثلها القانون الفرنسي ـ والاتجاهات المتأثرة به، وبضمنها بعض القوانين العربية التي تأخذ بهذا الاتجاه ـ فإنَّ تأصيل الأساس القانوني للمسؤولية المذكورة يتم استناداً إلى بعض النظم القانونية التي تقررها أحكام القواعد العامة([1]).

فهذه الأضرار تمثل اعتداء (تعدياً) على حق الملكية (فرع أول)، أو أن هذه الأضرار تخضع إلى الأحكام العامة المقررة بصدد المسؤولية التقصيرية([2])، أو

الفعل الضار([3]) (فرع ثانٍ) وسنبين ذلك تباعاً:

الفرع الأول: أضرار الضجيج تمثل اعتداء (تعدياً) على حق الملكية

لما كان من المقرر بأن حق الملكية الوارد على عقار يشمل ملكية العلو والسفل، إلاّ أن بعض القوانين القديمة([4]) ـ وبناءً على النظرة السائدة إلى حق الملكية بوصفه حقاً

(1) أما الأنظمة القانونية ذات الاتجاه الأنكلوسكسوني، كالقانون الإنكليزي والأمريكي والاتجاهات المتأثرة بهذا الاتجاه فهي لم تضع قاعدة عامة بشأن المسؤولية عن العمل غير المشروع أو الفعل الضار كما تقرر ذلك المادتان (1383-1382) من القانون المدني الفرنسي وإنما تنهض المسؤولية عن الأعمال غير المشروعة (الفعل الضار Tort) في أحوال أربعة هي الإهمال والتعدي والغش والخداع والإزعاج، وفيما يتعلق بالإزعاج فهو يبدو عاماً يتحقق بصدور أفعال غير مشروعة تنشأ عنها أضرار تلحق بالأفراد أو ملكيتهم أو راحتهم أو حقوقهم العامة. وقد يكون الإزعاج خاصاً " Private " يتحقق كذلك بصدور أفعال غير مشروعة عن شخص تجاه آخر تشكل اعتداءً على حق الملكية أو تؤثر في صحته أو راحته. يُنظر:
Smith & Keenan, English Law, Pitman, London, 9th edition, 1989, P. 387-388.

(2) في الأنظمة ذات الاتجاه الأنكلوسكسوني فإنَّ دعوى المسؤولية عن أضرار ضجيج الطائرات تؤسس استناداً إلى الإزعاج بوصفه أحد حالات قيام المسؤولية كما سبقت الإشارة إلى ذلك في الهامش السابق، وكما ذهب إليه المدعون في قضية :
Luedtke. V County of Milwakee, 1975.
التي نظرتها محكمة الاستئناف الأمريكية ـ الدائرة السابعة، والتي سنشير إليها لاحقاً.

(3) ويرى البعض بأنَّ المسؤولية عن أضرار ضجيج الطائرات يمكن أن تنهض أيضاً في الأنظمة ذات الاتجاه اللاتيني على أساس المسؤولية المطلقة ـ أي المسؤولية القائمة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة ـ إذا كان القانون الوطني للدولة يقرر ذلك سواء بالنسبة للمستثمر أو المشغل أو بالنسبة لإدارة المطار. يُنظر:
R.H. Mankiewicz, Some Aspeccts of Civil Law Regarding Nuisance and damage caused by aircraft, Journal of Air Law and Commerce, Volume 25, 1958, P. 44.

(4) على سبيل المثال المادة (552) من القانون المدني الفرنسي التي نصت على أن « تشمل ملكية الأرض ملكية ما

1-16 .indd 194 6/27/19 11:26 AM

مقدساً ـ فإنَّ هذا الحق يمنح المالك حقاً في ملكية الفضاء الذي يعلو عقاره، دون تحديد لمدى هذا الارتفاع([1]). إلاّ أن القوانين الحديثة تخلت عن هذه النظرة مقررة بأن ملكية العقار (الأرض) تشمل ملكية ما تحتها وما فوقها إلى الحد المفيد في التمتع بها([2]). فملكية المالك للفضاء الجوي تتحدد بالقدر المفيد للملكية على السطح، كإقامة المباني وغرس الأشجار، أما ما جاوز ذلك، فليس للمالك منع غيره من استخدامه طالما أن ذلك لا يؤثر في ملكه([3]). وبناءً على ذلك، فقد أصبح بالإمكان تقييد حق المالك في ملكية ما يعلو عقاره ببعض القيود المقررة لتأمين المصلحة العامة، ومن ذلك الإذن بالطيران أو التحليق فوق أراضي الغير، هذا من جهة، ومن جهة أُخرى فإنّ الإذن بالتحليق على أراضي الغير مقيد بعدم الإضرار بالغير.

ويشير بعض الفقه إلى أن بعض قوانين الملاحة الجوية، أو الطيران المدني قررت مبدأً عاماً مقتضاه أن تشغيل الطائرات ينبغي ألاّ يشكل انتهاكاً لحق الملكية، فالحق في الطيران لا يؤخذ بعين الاعتبار إذا أدى إلى مصادرة حق المالك في الانتفاع بما يملك([4]).

ومقابل ذلك لم تقرر بعض القوانين هذه القاعدة، ولذا اتجه الرأي إلى تقييد القاعدة المذكورة بالإقرار بأن على المالك أن يتحمل مثل هذه الأضرار([5]). إلاّ أن القيود المقررة على حق المالك في الانتفاع بملكه ينبغي أن تكون قيوداً معقولة تسمح باستخدام الفضاء الذي يعلو الأرض بما يكفل تحقيق المصلحة العامة([6]).

وهكذا يبدو بأنَّ المسؤولية الناشئة عن أضرار ضجيج الطائرات تحكمها مصلحتين متعارضتين هي المصلحة العامة التي تتطلب الترخيص للطائرات بالتحليق لأهمية مرفق

فوقها وما تحتها... «.

(1) يُنظر:
James, D. Hill, Liability For Aircraft Noise : the after math of Causby and Griggs, University of Mimi Law Revie, Volume 19, November, 1964, P.1.

(2) المادة 1049 فـ2 مدني عراقي، 669 فـ2 مدني كويتي 1134 معاملات مدنية إماراتي.

(3) يُنظر: الدكتور مصطفى البنداري سيد أحمد، الموجز في القانون الجوي،(القاهرة، دون ذكر الناشر، 1994-1995م)، ص: 143.

(4) يُنظر: *Mankiewicz, Op.Cit., P. 45*، وهو يشير إلى نص المادة 18 من قانون الطيران المدني الفرنسي لعام 1955 التي قررت بأن « حق الطائرة في الطيران فوق الأملاك الخاصة يجب ألا يشكل بأية طريقة تدخلاً أو (تجاوزاً) في مباشرة المالك لسلطاته على هذه الأملاك «.

(5) يُنظر: Ibid., P. 45 وهو يشير إلى بعض القوانين كمثال على ذلك كالمادة (667) من القانون المدني السويسري، و(440) مدني إيطالي .

(6) يُنظر: *James. D. Hill, Op.Cit., P. 3.*

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 195 6/27/19 11:26 AM

النقل الجوي في حياة الأفراد والشعوب. وهذا الترخيص ينبغي أن يتم بقيود معينة حرصت قوانين الطيران المدني في أغلب الدول على تقريرها([1]).

والمصلحة الخاصة للأفراد التي تتطلب منع كل ما من شأنه أن يعوق المالك من الانتفاع الهادئ بالعقار الذي يشغله بوصفه حائزاً أو مالكاً له([2]). ومن ثم فإنَّ الضجيج الصادر عن الطائرة في حال تحليقها أو إقلاعها أو هبوطها، بما ينشأ عنه من أضرار يمثل تعدياً على حق الانتفاع المقرر للمالك أو الحائز. ويتحقق به مسؤولية المستثمر أو إدارة المطار بحسب الأحوال.

ويترك للمحكمة سلطة تقدير مدى الأضرار الناشئة عن الضجيج والحكم بتوافرها، ومن ثم تقرير المسؤولية عنها([3])، أو أن تقضي بعدم توافرها» ومن ثم عدم تقرير مسؤولية المدعى عليه عنها([4])، أو رد الدعوى بالرغم من جدية أضرار الضجيج وذلك

(1) ومن ذلك الحصول على الترخيص بالطيران (م9) من قانون الطيران العراقي و (م9) من قانون الطيران المدني المصري. وكذلك وجوب الهبوط والإقلاع من المطارات المعلن عنها وسلوك المسارات المحددة (م20) من قانون الطيران المدني العراقي، (م20) من قانون الطيران المدني المصري وحظر التحليق فوق بعض المناطق، كالمنطقة المحرّمة أو المقيدة أو الخطرة (م1 ف 20-19-18) من قانون الطيران المدني العراقي، و(م) ف -34 35-36 من قانون الطيران المدني المصري، فضلاً عن قيود كثيرة أخرى. يُنظر في تفصيلها مؤلفنا، القانون الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط1، 2017، ص 56-55.

(2) وقد أشارت المحكمة العليا في ولاية كالفورنيا إلى هاتين المصلحتين وذلك في قضية:
Greater Westchester home oners Assoiation V city of Los Angles, 14/Dec/1979
إذ بينت بأن حل مشكلة الضجيج يتطلب موازنة دقيقة لمصالح وسياستان متعارضتان هي مصلحة ملاك الأرض أو حائز بها في الانتفاع بممتلكاتهم بشكل سليم، ومصلحة عامة الأفراد في ديمومة خدمات الطيران التجاري. يُنظر: الموقع الإلكتروني:Howard Beckman.Op.Cit,P.3

(3) ففي قضية Aviation Cadet Musum. Inc. V Hammer التي نظرتها المحكمة العليا لولاية أركنساس (Arkansas) وصدر القرار بشأنها في 27/4/2008 قضت المحكمة بأن المطار موضوع الدعوى يمثل مصدر إزعاج للأفراد المقيمين بالقرب منه وأمرت بعدم استخدامه في الإقلاع والهبوط، ويبقى الأمر قائماً إلاّ أن يثبت مالكي المطار للمحكمة أن بإمكانهم تشغيل المطار بطريقة لا تشكل مصدر إزعاج أو تعدياً على ممتلكات المدعين. يُنظر: الموقع الإلكتروني

Howard Beckman, Op.Cit,P.6.

(4) ففي قضية: Hatton and Others V the united Kingdom. التي نظرتها المحكمة الأوربية لحقوق الإنسان، وكان موضوع الدعوى يتعلق بالضجيج الناشئ عن إقلاع وهبوط الطائرات في مطار هيثرو Heath-row وادعى المدعون فيها بأن عدد الرحلات الجوية الليلية قد ازداد، وسبب ذلك زيادة في حدة الإزعاج الذين يتعرضون له مما يشكل خرقاً للحقوق الخاصة للعائلة فأصدرت المحكمة في 2/10/2001 حكماً بالأغلبية بأن هناك انتهاكاً للمادة (8) من الاتفاقية الأوربية لحقوق الإنسان، ومنح تعويض عن الأضرار غير المادية مقداره (400) باون إسترليني لكل مدعي. قدّم المدعى عليه طعناً في الحكم أمام الغرفة العليا للمحكمة المذكورة وأصدرت المحكمة في 8/7/2003 حكماً أشار إلى أنه ثبت للمحكمة بأن إجراءات الحكومة البريطانية (المدعى عليه) بشأن الالتزام بحدود نسبة الضجيج في الرحلات الليلية كانت سليمة، وقضت برد الدعوى، وأشارت المحكمة في قرارها بأنه تم تحقيق توازن عادل بين المصالح المتنافسة، وإن الدولة تصرفت في حدود سلطتها

1-16 .indd 196 6/27/19 11:26 AM

لمضـي المـدة([1]).

الفرع الثاني: أضرار الضجيج تخضع إلى القواعد العامة للمسؤولية التقصيرية

وكذلـك يمكـن رد الأسـاس القانونـي للمسـؤولية عـن الأضـرار الناشـئة عـن ضجيـج الطائـرات إلـى الإخـلال بالواجـب القانونـي العـام الملقـى علـى عاتـق الأشـخاص كافـة والقاضـي بعـدم الإضـرار بالغيـر. فمسـتثمر الطائـرة يكـون مسـؤولاً عـن أيـة أضـرار تنشـأ عـن تشـغيل الطائـرة بمـا يشـكل مخالفـة لقواعـد الملاحـة الجويـة، ويلـزم بدفـع التعويـض عـن هـذه الأضـرار إذا جـاوزت المسـتويات العاديـة، وذلـك وفقـاً للقواعـد العامـة للمسـؤولية التقصيريـة أو الفعـل الضـار([2]) . وهـذا الأمـر يتطلـب توافـر أركان هـذه المسـؤولية المقـررة قانونـاً.

إلاّ أن تأسـيس هـذه المسـؤولية وفقـاً لهـذه القواعـد قـد يثيـر بعـض الإشـكالات، ومـن ذلـك مـا يتعلـق بركـن الخطـأ، إذ إنَّ معظـم القوانيـن ذات الاتجـاه اللاتينـي، وبضمنهـا الكثيـر مـن القوانيـن العربيـة، تقيـم المسـؤولية عـن الأعمـال الشـخصية فـي أصلهـا العـام علـى أسـاس الخطـأ واجـب الإثبـات مـن قبـل المضـرور([3])، وإثبـات خطـأ محـدث الضـرر لا يبـدو يسـيراً فـي جميـع الأحـوال، إذ يتعـذر علـى المضـرور إثبـات خطـأ مسـتثمر الطائـرة فـي كثيـر مـن الظـروف، لاسـيّما أن الطائـرة تحلـق بسـرعة فائقـة فـوق الأراضـي التـي تمـر عليهـا. ومـن ثـم فـإنَّ هـذه المسـؤولية ينبغـي أن تؤسـس إمـا وفقـاً لفكـرة المخاطـر وتحمـل التبعـة([4])، أو الخطـأ المفتـرض

التقديرية، إلاّ أنها أكدت أنه ينبغي على الحكومات أن تأخذ بنظر الاعتبار بمقتضيات حماية البيئة ضمن هامش تقديرها. يُنظر: الموقع الإلكتروني Swar. Co.uk، وكذلك الموقع الإلكتروني https//www. Ecolex. Org.

(1) ففي حكم حديث قضت محكمة استئناف ولاية كولومبيا (Columbia) في قضية:
Citizen association of George Town V Fedral Aviation Administration 27/3/2018
وتتلخص وقائعها بأنَّ الطائرات المغادرة من مطار (رونالد ريغان) كانت تتبع مساراً محدداً، ثم وافقت إدارة الطيران الفيدرالية على تعديل هذا المسار إلى مسار آخر أدعت بأنه ليس له آثار سلبية على البيئة والأفراقدمت جمعيات محلية طلباً إلى المحكمة بيّنت فيه بأنَّ إدارة الطيران المذكورة لم تلتزم بقوانين المحافظة على البيئة، ولم تجرِ تقييماً دقيقاً لمستويات الضجيج التي من الممكن أن تنشأ عن سلوك هذا المسار. قررت المحكمة رد الطلب لمضي الزمان ذلك لأنَّ قرار الإدارة المذكورة صدر في كانون الأول - فبراير - 2013، وإنَّ الطعن لم يقدّم ضمن المدة المحددة للطعن في قرار الإدارة والبالغة ستون يوماً، ولم يكن للطاعنين أية أسباب معقولة تمنعهم من تقديم الطعن. يُنظر في هذا القرار: الموقع الإلكتروني air Port noise law.

(2) يُنظر: *Mankiewicz, Op.Cit., P. 48.*

(3) يُنظر على سبيل المثال: المادتين (1382-1383) مدني فرنسي والمادة (163) مدني مصري، والمادة (164) مدني كويتي والمادة (204) مدني عراقي.

(4) وهذا ما دعا واضعي اتفاقية روما بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض لعام 1952 إلى إقامة المسؤولية التي تنظمها أحكام الاتفاقية على أساس المسؤولية الموضوعية أو فكرة المخاطر وتحمل التبعة. يُنظر: الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص 373-372.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 197 6/27/19 11:26 AM

ـ كحد أدنى ـ من جانب المستثمر أو إدارة المطار بحسب الأحوال، إذ إنه من الملاحظ أن اتفاقيات النقل الدولي الحديثة ـ سواء أكان النقل جوياً أم بحرياً ـ تقرر مسؤولية الناقل إما على أساس فكرة المخاطر وتحمل التبعة، أو

الخطأ المفترض من جانب الناقل([1]).

المطلب الثاني: تحديد المسؤول عن أضرار الضجيج

حددت بعض القوانين الوطنية الشخص المسؤول عن أضرار الضجيج التي تحدثها الطائرة أثناء تحليقها، ومقابل ذلك التزمت بعض القوانين الصمت بشأن هذه المسألة. وكذلك اختلفت آراء الفقه وأحكام القضاء بشأن من يجوز مساءلته عن أضرار الضجيج إلى اتجاهين يرى الأول بمساءلة مستثمر الطائرة من هذه الأضرار (فرع أول)، بينما يرى الثاني بمساءلة إدارة المطار عن الأضرار المذكورة (فرع ثانٍ). ونبين ذلك تباعاً:

الفرع الأول: مساءلة مستثمر الطائرة عن الأضرار

قررت بعض القوانين الوطنية بمساءلة مستثمر الطائرة عن الأضرار الناشئة عن ضجيج الطائرات، وهذا ما كانت تقرره المادة (2-141) من قانون الطيران الفرنسي لعام 1955، والمادة (76) من قانون الطيران اللبناني الصادر في 11/1/1949 اللتان سبقت الإشارة إليهما في موضع سابق من هذا البحث.

وهكذا يبدو بأن هذا الاتجاه يجعل من مستثمر الطائرة المسؤول عن أضرار الضجيج الصادر عن الطائرة. فمَنْ هو المستثمر؟

حددت بعض القوانين الوطنية مفهوم المستثمر وذلك بقصد تمييزه عن غيره من

الدكتور إبراهيم فهمي شحاتة، مصدر سبق ذكره، ص 410. الدكتور محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، قانون الطيران التجاري،(القاهرة، دار النهضة العربية، 1995م)، ص: 55.

(1) إذ أقامت الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في مونتريال في 28/5/1999 مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تنظمها (فـ1 م 21) من الاتفاقية على أساس= =المسؤولية الموضوعية القائمة على فكرة المخاطر وتحمل التبعة. بينما أقامت مسؤولية الناقل عن الأضرار التي نظمتها (فـ2 م21) على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل. يُنظر: الدكتور محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999م ـ تحديث نظام وارشو(الكويت، جامعة الكويت، 2000م)، ص :145-144. وكذلك أقامت اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً التي أقرتها الجمعية العامة للأمم المتحدة بقرارها المرقم (122-63) في جلستها العامة رقم (167 بتاريخ 11/12/2008م) والتي تعرف بقواعد روتردام لعام 2008. مسؤولية الناقل البحري للبضائع في المادة (17) منها على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل. يُنظر: الدكتور وجدي سليمان حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية(طرابلس ـ لبنان، المؤسسة الحديثة للكتاب، 2011)، ص 357.

1-16 .indd 198 6/27/19 11:26 AM

الأشخاص الذين يمكن مساءلتهم عن الحوادث الناشئة عن تشغيل الطائرات بمختلف أنواعها، وكذلك لخضوعه لبعض الواجبات التي قررها القانون. إذ عرّفت (ف 7 م1) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974 المستثمر بأنه « الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يقوم بتشغيل طائرة تخضع هيئة قيادتها لأوامره وسواء كان لحسابه أو نيابة عن شخص آخر « كما عرفته (ف10 م1) من قانون الطيران المدني المصري رقم 28 لسنة 1981 بأنه « هو شخص طبيعي أو معنوي يقوم بالآتي: تشغيل الطائرة أو عرضها للتشغيل بغرض الربح، أما بنفسه أو بتأجيرها للغير وتخضع هيئة قيادتها لأوامره..» وكذلك عرّفته (ف8 م1) من قانون الطيران المدني لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 20 لسنة 1991 بأنه « شخص طبيعي أو معنوي يقوم بتشغيل طائرة أما بنفسه أو لحسابه أو بتأجيرها للغير وتخضع هيئة قيادتها لأوامره»([1]).

ويتضح من النصوص المتقدمة، بأن مستثمر الطائرة قد يكون أما:

أولاً: مالك الطائرة الذي يتولى استثمارها مباشرة بتقديم خدمات النقل الجوي بمقابل، وتخضع هيئة قيادتها أو طاقمها لأوامره.

ثانياً: مستأجر الطائرة الذي يتولى استثمارها في النقل الجوي وتخضع هيئة قيادتها لأوامره. ومن ثم فلا ينطبق مفهوم المستثمر في حال استئجار الطائرة مع احتفاظ مالكها (المؤجر) بتعيين هيئة قيادتها، إذ يُعدُّ مالكها مستثمراً لها. أما المستأجر فلا ينطبق عليه هذا الوصف لعدم خضوع هيئة قيادتها لأوامره([2]).

---

(1) وهنا تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية روما بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض لعام 1952 حددت الشخص المسؤول عن الأضرار التي تنظمها أحكام الاتفاقية . إذ نصت (م2) على أن « 1- الالتزام بتعويض الضرر المشار إليه في المادة الأولى من هذه الاتفاقية يقع على عاتق مستغل الطائرة. كما قررت اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة الموقعة في مونتريال في 2/5/2009 - التي حلت محل اتفاقية روما - في (م3 ف1) بأنه « يتحمل مشغل الطائرة مسؤولية تعويض الضرر الذي لحق بالأطراف الثالثة...» .

(2) أما اتفاقية روما بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض فقد حددت مفهوم المستغل (المستثمر)، إذ نصت ف2 م2 على أنه « وتحقيقاً لأغراض هذه الاتفاقية يقصد بعبارة (المستغل) الشخص الذي كان يستعمل الطائرة وقت وقوع الضرر، ومع ذلك يعدُّ مستغلاً الشخص الذي احتفظ لنفسه بحق الرقابة الملاحية حتى لو خوّل غيره بطريق مباشر أو غير مباشر حق استعمال الطائرة.
ب- ويُعدُّ مستغلاً للطائرة من استعملها بنفسه أو بتابعيه أو بوكلائه في أثناء ممارستهم لوظائفهم سواء أكان ذلك داخلاً أو غير داخل في نطاق اختصاصاتهم « وهكذا يبدو بأن مستثمر الطائرة هو من كان يستعملها وقت وقوع الضرر سواء بنفسه أو بواسطة تابعيه أو وكلاؤه. كما يُعدُّ مستثمراً من له حق الرقابة والتوجيه حتى لو خوّل غيره بطريق مباشر حق استعمال الطائرة، ومن ثم فأنَّ قائد الطائرة أو الوكيل لا يُعدُّ مستغلاً لها لكونه يعمل تحت رقابة وإشراف المستثمر ولا يباشر الاستعمال لحسابه الخاص. يُنظر: الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص،(المنصورة، مكتبة =
=الجلاء، دون ذكر تاريخ النشر)، ص: 287، أما اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرة بالأطراف الثالثة

1-16 .indd 199 6/27/19 11:26 AM

أمـا الفقـه فقـد ذهـب إلـى اتجاهيـن فـي تحديـد مفهـوم المسـتثمر، ذهـب أولهمـا إلـى أن المسـتثمر هـو الشـخص الـذي يكـون حـق الرقابـة والتوجيـه علـى الطائـرة، وهـو بهـذا المعنـى يُعـدُّ مسـؤولاً عنهـا بوصفـه حارسـاً قانونيـاً([1]). بينمـا ذهـب الاتجـاه الثانـي إلـى أن المسـتثمر هـو الشـخص الـذي يغتنـم فائـدة مـن الطائـرة ويسـتخدمها بقصـد الربـح المـادي، وهـو يكـون أمـا المالـك إذا قـام بتشـغيلها، أو المسـتأجر فـي حـال إيجـار الطائـرة([2]).

ويذهـب بعـض الفقـه إلـى تأسـيس مسـؤولية المسـتثمر أو المسـتغل عـن أضـرار التحليـق إلـى أن المسـتثمر هـو الـذي تسـبب فـي النشـاط الـذي أدى إلـى وقـوع الضـرر ـ أي أن الضـرر قـد نشـأ بفعـل حـركات طائـرة المسـتثمر ـ ولـولا ذلـك لمـا وقـع الضـرر، كمـا أن المسـتثمر هـو المسـتفيد مـن ثمـرة هـذا النشـاط، فهـو مـن يجنـي غنمـه، وعليـه أن يتحمـل غرمـه([3]).

وهكـذا يبـدو بـأن المسـتثمر هـو المسـؤول عـن أضـرار التحليـق، وهـذا مـا كانـت تقضـي بـه المـادة (2-141) مـن قانـون الطيـران المدنـي الفرنسـي، وكمـا سـبقت الإشـارة إلـى ذلـك فـي موضـع سـابق. أمـا إدارة المطـار فـلا تسـأل وفقـاً لهـذا الاتجـاه عـن الأضـرار المذكـورة، إلاّ أن هـذا الاتجـاه لـم يسـلم مـن النقـد، إذ إنَّ المسـتثمر (شـركات الطيـران) لا تشـارك فـي اختيـار موقـع المطـار، أو تنظيـم الحركـة فيـه ([4]) . ووفقـاً لذلـك فقـد ذهـب مجلـس الدولـة الفرنسـي فـي 6/2/1987 إلـى منـح المسـتثمر ـ وهـو الخطـوط الجويـة الفرنسـية (Air France) التـي وجهـت إليهـا الدعـوى عـن أضـرار الضجيـج حـق الطعـن ضـد إدارة مطـار باريـس بوصفـه المتسـبب المباشـر لاضطرابـات الجـوار ([5]).

الموقعة في مونتريال في 2/5/2009 فقد نصت في (فـ9 م1) إلى أن مشغل الطائرة « يعني الشخص القائم بتشغيل الطائرة بشرط أنه إذا كانت ملاحة الطائرة تحت سيطرة شخص آخر يستمد منه حق تشغيل الطائرة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، وجب اعتباره هو المشغل. ويعتبر الشخص مشغلاً للطائرة عندما يستخدم الطائرة بصفة شخصية أو عندما يستخدم موظفوه أو وكلاؤه تلك الطائرة في سياق وظائفهم، سواء أكان ذلك ضمن نطاق سلطتهم أو لم يكن ذلك» .

(1) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص 136.

(2) المصدر نفسه، ص 137.

(3) يُنظر: الدكتور ثروت الأسيوطي، قانون الطيران المدني،(القاهرة، دار النهضة العربية، 1966م)، ص: 349.

(4) يُنظر: مقالة بعنوان: Les nuisances d,un aerodrome متاحة على الموقع الإلكتروني: Cabinetgimalac. Free,Fr. تاريخ الزيارة 10/2/2018.

(5) المجلة الفرنسية لقانون الجو R.F.D.A.S 1989, P. 56 . ومشار إليه في المقالة المتقدم ذكرها في الهامش أعلاه.

1-16 .indd 200 6/27/19 11:26 AM

الفرع الثاني: مساءلة إدارة المطار عن الأضرار

ومن الممكن أن تقام دعوى المسؤولية عن أضرار الضجيج قبل إدارة المطار، ولما كانت الجهة التي تتولى إدارة المطار واستثماره هي تختلف باختلاف القوانين والأنظمة النافذة في كل دولة ([1])، فمن الممكن أن تقام دعوى الضجيج قبل هذه الجهة، سواء أكانت الدولة([2])أو الحكومة أو الولاية([3]). أما في حال الترخيص لجهة ما بإدارة المطار واستثماره فإنَّ دعوى الضجيج تقام قبل هذه الجهة. ولا أهمية في قبول الدعوى فيما إذا كان المطار عاماً أم خاصاً ـ مملوكاً ملكية خاصة ـ إذ لا توجد تفرقة بين المطارات الخاصة والمطارات العامة بشأن المسؤولية عن أضرار ضجيج الطائرات([4]).

ومن الملاحظ أن أغلب دعاوى المسؤولية الناشئة عن أضرار ضجيج الطائرات تقام ضد إدارات المطارات من قبل المجاورين للمطار أو هيئات حماية البيئة([5]) .

وهنا يثار التساؤل بشأن القيمة القانونية للترخيص الذي حصلت عليه الجهة التي تتولى

(1) في طرق إدارة المطار والنظام الذي يحكم ذلك يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، (عمّان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، 1997م)، ص: 86.

(2) إذ قد تتولى الدولة إدارة المطار بواسطة إحدى هيئاتها أو مؤسساتها العامة. ومن ذلك ما قررته المادة (18) من قانون الطيران المدني العراقي رقم 148 لسنة 1974، التي نصت على أن « تتولى سلطات الطيران المدني إدارة المطارات التابعة لها والإشراف على المطارات الأخرى عدا العسكرية.

(3) ففي دعاوى أضرار الضجيج المنبعث من الطائرات التي نظرها القضاء الأمريكي ـ والتي تمت الإشارة إلى بعضها في هذا البحث ـ تقام الدعوى أما ضد حكومة الولايات المتحدة الأمريكية أو حكومة الولاية التي تستثمر المطار وتتولى إدارته.
ومن الممكن أن تقام الدعوى ضد حكومة الولاية وشركات الطيران معاً كما في قضية Luedtke V county of Milwakee التي نظرتها محكمة الاستئناف الأمريكية ـ الدائرة السابعة، وصدر قرارها في 22/7/1975، بل من الممكن أن تقام كذلك من قبل إدارة المطار ـ بوصفها مدعية ـ ضد شركات الطيران في حال عدم التزامها بنسبة الضوضاء المنبعث من الطائرة، كما في قضية Burbank- Glendale Pasadena Airport Au-thority V Hughus Air التي نظرتها المحكمة العليا في لوس أنجلس 1980 . يُنظر في ذلك :
Howard Beckman,Op.Cit.

(4) وهذا ما ذهب إليه المحكمة العليا في ولاية كالفورنيا في قضية Anderson V Souza, 1952 وكان موضوع الدعوى يتعلق بمطار خاص، إذ قضت بأنه لا يوجد تمييز من حيث المبدأ بين المطار الخاص وغيره من الأعمال الخاصة فيما إذا كان ينشأ عنها ضجيجاً وإزعاجاً. يُنظر:
Howard Beckman,Op.Cit.

(5) ففي قرار حديث لمجلس الدولة الفرنسي صدر في 7/3/2018 بشأن الضجيج المنبعث من مطارات أورلي (Urly) ولي بورجيه (Le Bourget) ورواسي (Roissy) أو شارل ديغول Charle- de-Galle،، ومدى توافقه مع التوجيه الأوربي (2002-49-Ec) ـ إذ كانت الحكومة الفرنسية متهمة بالتقصير فيما يتعلق بالتدابير اللازمة للحد من الضوضاء ـ قرر المجلس إحالة الدعوى إلى المحاكم الإدارية المختصة للحكم على المطارات المذكورة. وقد لاقى هذا القرار استحسان دعاة حماية البيئة. يُنظر في ذلك: مقالة متاحة على الموقع الإلكتروني .www.advocnar. Fr

1-16 .indd 201 6/27/19 11:26 AM

إدارة المطار واستثماره من قبل السلطة العامة، وما إذا كانت هذه الجهة تستطيع أن تتمسك بهذا الترخيص في مواجهة دعوى المسؤولية الناشئة عن أضرار ضجيج الطائرات التي تستخدم المطار إقلاعاً وهبوطاً؟ جواباً عن هذا التساؤل لا بُدَّ من الإشارة أولاً أنه من الواجب على السلطة التي تمنح الترخيص سواء بإنشاء المطار أو إدارته ألا تكتفي فقط بالاعتبارات المتعلقة بأمن وسلامة الدولة، بل ينبغي عليها أن تأخذ باعتبارات أُخرى، ومنها المخاطر الناشئة عن حركة الطيران، وما يمكن أن ينشأ من تهديد لسلامة المباني المجاورة للمطار([1])، وكذلك يجب عليها أن تضع بالحسبان ما تحدثه حركة الطائرات من ضوضاء تقلق راحة الأفراد([2])، وذلك بالعمل على اختيار مواقع للمطارات تكون بعيدة قدر الإمكان عن التجمعات السكانية والعمرانية.

أما الترخيص الذي حصلت عليه الجهة التي تتولى إدارة المطار فهو لا يعفيها عن المسؤولية الناشئة عن أضرار ضجيج الطائرات، بشرط أن تكون هذه الأضرار جدية، ويصعب احتمالها، وتخرج عن المألوف، كما سبقت الإشارة إلى ذلك.

إلاّ أنه مقابل ذلك، فإنه لا بُدَّ من الإشارة إلى الدور الكبير الذي تقوم به المطارات في ديمومة نشاط النقل الجوي، وعدّها من قبيل المرافق العامة، الأمر الذي يدفع القضاء إلى عدم قبول الحكم بإلزام المطارات عن الأضرار الناشئة عن ضجيج الطائرات طالما ثبت بأن إدارة المطار تلتزم في أعمالها بحدود الضجيج المسموح به.

الخاتِمة:

تبين لنا في الصفحات السابقة أن مشكلة الضجيج الناشئ عن الطائرات في حال تحليقها أو إقلاعها أو هبوطها، والأضرار الناشئة عنه تُعدُّ إحدى المشاكل التي تعاني منها المجتمعات المعاصرة، لاسيّما بعد التوسع الكبير الذي شهده ميدان النقل الجوي، سواء من حيث زيادة عدد الطائرات، وكذلك زيادة عدد المطارات وما ترتب على ذلك من زيادة في مستويات الضجيج المنبعث عن الطائرات عما كان عليه في الماضي. وقد وجدنا أن الأضرار الناشئة عن ضجيج الطائرات تحكمها مصلحتان متعارضتان هما المصلحة العامة للشعوب والأفراد في ديمومة وتطور خدمات النقل الجوي والمصالح الخاصة للأفراد الذين يتعرضون إلى الأضرار السلبية لهذا الضجيج وما يخلفه من أضرار نفسية وعضوية تتعلق بصحة الأفراد وراحتهم، فضلاً عن الأضرار المادية بالمباني أو الأموال أو المنشآت على الأرض. وإن الأمر يتطلب الموازنة بين المصلحتين المذكورتين بما يضمن استمرار

(1) يُنظر: الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مصدر سبق ذكره، ص 135.

(2) المصدر نفسه، ص 135.

1-16 .indd 202 6/27/19 11:26 AM

خدمات الطيران ولا يلحق الضرر بالأفراد.

وختاماً نقدّم التوصيات الآتية للتصدي لمشكلة أضرار ضجيج الطائرات:

أولاً: العمل على الصعيد الوطني والدولي على إقرار أحكام تمنع تحليق الطائرات التي تصدر ضجيجاً بنسب كبيرة تتجاوز الحد المسموح به.

ثانياً: العمل على إنتاج أنواع أو طُرز من الطائرات لا يصدر عنها سوى قدر معقول من الضجيج الذي يمكن احتماله وذلك من خلال تزويد الطائرة بالمعدات اللازمة التي تعمل على إخماد الضجيج المنبعث عنها أو التقيد منه إلى حد بعيد. ويمكن تنفيذ هذا الأمر في ظل التطور الذي تشهده صناعة الطائرات.

ثالثاً: العمل على إلزام المستثمر بالحصول على شهادة تثبت أنَّ الضجيج المنبعث من الطائرة -موضوع الاستغلال- متوافق مع ما تقرره المواصفات القياسية للضجيج الذي تحدده المنظمة الدولية للطيران المدني وغيرها من الجهات.

رابعاً: العمل على إقرار أحكام تشدد من مسؤولية قائد الطائرة الذي يثبت بأنَّ ما لحق من الأشخاص أو الأموال من أضرار ضجيج الطائرة التي يتولى قيادتها ناجم عن عدم تقيده بمستويات الإقلاع أو التحليق والهبوط المقررة بهذا الشأن وإنه تصرف برعونة وعدم اكتراث بما يلحق بالأشخاص من أضرار جراء تصرفه.

خامساً: الإقرار بأحكام تعمل على تأمين اقتضاء شاغلي المباني المحيطة أو المجاورة للمطارات مبالغ معينة وذلك لتزويد الأبنية التي يشغلونها بالمعدات اللازمة لتقليل الآثار السيئة للضجيج المنبعث من الطائرات التي تقلع أو تهبط أو تحلق بالقرب من هذه المباني، وهذه المبالغ يتم جبايتها من مستثمري الطائرات المذكورة وإدارات المطارات التي تقلع أو تهبط منها هذه الطائرات وفقاً لنسب مئوية محددة.

سادساً: العمل بقدر الإمكان على اختيار مواقع للمطارات التي يتم إنشاؤها مستقبلاً بعيدة عن التجمعات السكانية والمراكز الحضرية. أما المطارات الواقعة حالياً قرب هذه التجمعات، فيتم العمل على استملاك العقارات المملوكة للأفراد بقصد مساحة المطار وما يلحق به من ارتفاقات.

سابعاً: العمل على تحديد ساعات الطيران الليلي وذلك بقصد تأمين قدر من السكينة لشاغلي العقارات أو المباني المجاورة للمطارات.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 203 6/27/19 11:26 AM

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: باللغة العربية

المؤلفات والأبحاث:

إبراهيم فهمي شحاتة، القانون الجوي الدولي وقانون القضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966.

أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، دون ذكر تاريخ النشر.

أكرم ياملكي، القانون الجوي العام والخاص، منشورات جامعة جيهان، أربيل ـ العراق، ط1، 2014.

ثروت أنيس الأسيوطي، قانون الطيران المدني، دار النهضة العربية، القاهرة، 1966.

حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010.

طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للتوزيع والنشر، عمّان، 1997.

عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، مكتبة الجلاء، المنصورة، دون ذكر تاريخ النشر.

فارق إبراهيم جاسم، القانون الجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط1، 2017.

لويس معلوف، المنجد في اللغة، انتشارات ذوي القربى، ط4، 1381هـ .

محمد فريد العريني، الدكتور هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.

محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999 ـ تحديث نظام وارشو، جامعة الكويت، الكويت، 2000.

محمود مختار بريري، عمر فؤاد، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.

وجدي سليمان حاطوم، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس ـ لبنان، ط1، 2011.

ثانياً: باللغات الأجنبية

Kristin. L. Falzone, Airport Noise Pullution: is there aslution in sight?

Boston College Enviromental Affairs Law Review, Volume 62, issu 4, 8/1/1999.

Charlotte clarck, Air craft noise effects on health, Queen Mary University of London, 2015. https/www.gov.uk.

Howard Beckman, Airport and Pilot Liability For Nuisance. 1/3/2011, air Port noise Law. Org.

Howard Beckman, Air Craft Noise damages 7/3/2013, airportnoise law. Org.

Smith & Keenan, English Law, Pitman, London, 9th edition. 1989.

R.H/ Mankiewicz, some Aspeccts of civil Law Regarding Nuisance and damage caused by Aicraft, Journal of Air and Commerce, Volume 25, 1958.

James, D. Hill, Liability For aircraft noise – the after math of causpy and Girggs. University of Mimi Law Review, Volume 19, November 1964.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 204 6/27/19 11:26 AM

المواقع الإلكترونية:

https// www. Military Factory. Com.
https// www. Onaverage. Com.uk.
https// www. Icao. In E.
https// www. Ar. M. Wikipedia. Org.
https// www. marefa. Org.
m.d.com.
m. youm 7. com.
airport noise Law. Org.
Cabinetgimalac. Free.Fr.
www. Advocnar. Fr.
www. Swar.co. uk.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 205 6/27/19 11:26 AM

Aircraft Noise Damages and their Consequent Liability according to International Agreements and Some National Laws

Farouq Ibrahim Jasim

College of Law - Mustansiriyah University

Baghdad - Iraq

Abstract:

Damage resulting from aircraft noise upon flight or take off, whether related to individuals, buildings or facilities erected on the ground, has and still raises problems which govern consequent liability, be that on a legislative, judiciary or judicial level. These problems include: determining the extent to which such damages may be compensated or not, identifying the basis for liability for such damages and identifying those who are responsible for the stated damages. This research represents a modest attempt to discuss the mentioned problems and the proposed solutions in light of what has been decided by legislations and as seen by the judiciary.

Keywords: Aircraft, Damages, Noise, Liability.

□□□□ □□□□□□□ 1-16 .indd 206 6/27/19 11:26 AM