

أحكام التعويض عن مسؤولية أعمال المراقبة الجوية

مرتضى عبد الله خيرى⁽¹⁾

الملخص: تتناول هذه الدراسة المسؤولية عن أعمال المراقبة الجوية باعتبارها من المسؤوليات الحديثة نسبيا في عالم القانون عموما وفي مجال الطيران المدني بصفة خاصة حيث لم تستقر أحكامها ولم يتم تنظيم أحكامها باتفاقية دولية مستقلة على غرار ما حدث بشأن مسؤولية الناقل الجوي مما أدى إلى الاختلاف في طبيعتها وأحكامها، ونظرا لتمييز هذه المسؤولية بعدة أحكام منبثقة من طبيعتها الخاصة فإنها تتميز هذه المسؤولية بأحكام خاصة للتعويض، وعلى ذلك تقتضي الدراسة البحث في طبيعة المسؤولية عن أعمال المراقبة الجوية وذلك ببحث مسؤولية مراقبي الحركة الجوية التي تثار أثناء مباشرة أعمالهم طبقا للقواعد العامة في المسؤولية المدنية، كما تقتضي الدراسة كذلك تحديد الآثار المترتبة على تحقيق المسؤولية عن أعمال المراقبة الجوية نظرا لما لها من آثار خاصة.

الكلمات المفتاحية: التعويض، المراقبة الجوية.

Responsibility for Air Traffic Control Work as A Relatively

Murtada Abdalla Kheiri

Abstract: This study deals with the responsibility for air traffic control work as a relatively new responsibility in the world of law in general and in the field of civil aviation in particular, where it did not settle its provisions that not regulate the provisions of an independent international agreement similar to what happened on the responsibility of an air carrier which led to the difference in nature and provisions. In view of this responsibility, it distinguishes several pop - up provisions from its own nature, it is characterized by the provisions of this responsibility especially for compensation that requires research study in the nature of responsibility for air traffic control which works by investigating the responsibility of air traffic that arise directly during the acts observers carefree in accordance with the general rules in civil liability, as well as the study required to determine the implications of achieving assignment for aerial surveillance work because of its special effects.

Keyword: Relatively, Air Traffic Control.

(1) أستاذ القانون المدني المساعد بجامعة نيالا بالسودان والمعار حاليا لكلية البريمي الجامعية بسلطنة عمان

المقدمة

القاعدة العامة في المسؤولية تلك التي تتحقق بمناسبة الأعمال الشخصية، أي تلك التي تترتب على عمل يصدر من المسؤول نفسه، وأساس هذه المسؤولية على اختلاف أنواعها، هو الخطأ الشخصي واجب الإثبات أي الخطأ غير المفترض في مواجهة المدين⁽¹⁾ وتختلف المسؤولية الشخصية عن المسؤولية الناشئة عن عمل الغير كمسؤولية المتبوع عن فعل التابع، ولا تثير مسألة طبيعة مسؤولية مراقبي الحركة الجوية من هذه الناحية، أية صعوبات، حيث أنها مسؤولية ناشئة عن فعل الشخص نفسه فتفترق بذلك بجلاء عن المسؤولية عن فعل الغير، كما تختلف كذلك المسؤولية الشخصية عن المسؤولية الناشئة عن فعل الأشياء أو المسؤولية الشبئية، فالمسؤولية عن فعل الأشياء لا تقوم على خطأ شخصي من جانب المسؤول، بل تقوم على فعل شيء تحت سلطة ورقابة شخص هو المسؤول عنه وقت وقوع الضرر⁽²⁾، هذا الشخص يسمى حارس الشيء وهو الملزم قانوناً بحراسته، فالمسؤولية الشبئية هي مسؤولية حارس الشيء عما يحدثه هذا الشيء من ضرر للغير، ووفقاً لما جريت عليه الاتفاقيات الدولية في مجال القانون الجوي فإن الملزم قانوناً بحراسة الطائرة هو مشغلها سواء كان هو مالکها أو كان غير ذلك⁽³⁾ فعمال المراقبة الجوية ليسوا هم الملزمين قانوناً بحراسة الطائرة، وبناء على ذلك لا تعتبر مسؤولية عمال المراقبة الجوية مسؤولية شبئية، بل هي مسؤولية شخصية، وذلك في جميع الأحوال سواء تجاه مشغل الطائرة، أو في مواجهة الأغيار، لأنها تترتب عن الأعمال الشخصية للمراقبين الجويين أنفسهم. والمسؤولية الشخصية قد تكون عقدية كما قد تكون تقصيرية، وفي الحالات التي تثور فيها مسؤولية عمال المراقبة الجوية، بشأن حوادث الطائرات التي تسببها أفعالهم الخاطئة، عن الأضرار التي تحدث من جراء هذه الحوادث، عندئذ يجب تحديد أي نوع من أنواع المسؤوليات تنطبق قواعدها القانونية بشأن الحالة محل الدراسة عقدية هي أم تقصيرية، والذي ينعكس بدوره على طرق دفع المسؤولية، وعلى ذلك سوف يتم تناول موضوع الدراسة في مبحثين: المبحث الأول أساس مسؤولية مراقبي الحركة الجوية والمبحث الثاني التعويض كجزء للمسؤولية عن أعمال المراقبة الجوية.

المبحث الأول

أساس مسؤولية مراقبي الحركة الجوية

عقد المراقبة الجوية هو تعاقد بطريق النيابة، وأن مراقبي الحركة الجوية وقائد الطائرة إنما هم نائبون في إبرام العقد وتنفيذه، وعليه فإن أطرافه هما مشغل الطائرة ووكالة مراقبة الحركة الجوية، وبالتالي يصبح مراقبو الحركة الجوية من الغير بالنسبة للعقد بمجرد تمام إبرامه ويكونون غير ملتزمين قانوناً بأي من آثاره⁽⁴⁾، وإنما أداءهم لخدمات المراقبة الجوية للطائرات إنما يكون باعتبارهم مستخدمين من قبل وكالة المراقبة الجوية للقيام بتنفيذ التزاماتها العقدية، فكما هم ينوبون عن الوكالة في إبرام العقد، هم كذلك نائبون عنها في تنفيذ الالتزامات المنبثقة عنه، فهم تابعون للوكالة والعلاقة بينهم وبينها تحكمها قواعد وأحكام عقد استخدامهم لدى هذه الوكالة. أما بالنسبة لعلاقتهم بمشغل الطائرة أو قائد الطائرة، فهم غير مرتبطين بأي منهما بأي علاقة عقدية، فهم من الغير بالنسبة للعقد بين المشغل والوكالة، ويظل التزامهم في مواجهة هؤلاء كالتزامهم في مواجهة الأغيار، التزاماً قانونياً ثابتاً لا يتغير هو الالتزام بعدم الإضرار بالغير، ذلك هو الالتزام الذي يعتبر أساس المسؤولية التقصيرية، وعلى عمال المراقبة الجوية حال القيام بأعمالهم، الالتزام بما تتطلبه القوانين واللوائح الخاصة بالمنظمة الدولية للطيران المدني، ومراعاة القواعد القياسية الدولية والإجراءات الموصى

(1) د/ محمد إبراهيم دسوقي، المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، مشكلة النطاق والخيرة، دار النهضة العربية، ط 1 - ص 156

(2) د/ عبد المنعم فرج الصدة، مصادر الالتزام، دراسة في القانون اللبناني والقانون المصري - دار النهضة العربية - 1992م - ص 487.

(3) د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل - مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي دراسة للالتزام بالسلامة في النقل البري والجوي والبحري - دار النهضة العربية - 1980م - ص 129

(4) د/ محمد إبراهيم دسوقي - المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، مشكلة النطاق والخيرة - مرجع سابق - ص 159.

بها دوليا في مجال المراقبة الدولية، فإذا ارتكب مراقبة الحركة الجوية خطأ سبب ضررا للغير، عد مسئولا عن جبر هذا الضرر بتعويض مناسب وكانت مسؤولية تقصيرية. وعلى هذا النحو، تعتبر مسؤولية عمال المراقبة الجوية العاملين في وكالات مراقبة الحركة الجوية، مسؤولية تقصيرية في جميع الأحوال، سواء في مواجهة مشغل الطائرة وتابعيه، أو قبل الأغيار، كالمسافرين وأصحاب البضائع والشحن، وكذلك الأطراف الأخرى على سطح الأرض، فهي مسؤولية تقصيرية في مواجهة المشغل والأغيار. وقد عبر عنها المشرع المصري بقوله: "كل خطأ سبب ضررا للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض"⁽⁵⁾ ولقد استقر الفقه والقضاء على أن المسؤولية بصفة عامة، سواء كانت مدنية بنوعها العقدية والتقصيرية أيا كان نوع الخطأ فيها مقترضا أو واجب الإثبات، وكذلك المسؤولية الجنائية والإدارية⁽⁶⁾، لها أركان ثلاث تدور معها وجودا وعدما، وانتفاء أحدها يستتبع انتفاء المسؤولية وآثارها التي من أهمها إقامة دعوى التعويض، هي: الخطأ، والضرر، ورابطة السببية بين الخطأ والضرر⁽⁷⁾، وعلى ذلك تقوم المسؤولية التقصيرية لمراقبي الحركة الجوية تجاه مشغل الطائرة والأغيار، على عناصر ثلاث، هي الخطأ والضرر وعلاقة السببية بين الخطأ والضرر؛ وعلى ذلك يتم تقسيم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب على النحو التالي:

المطلب الأول

الخطأ

يعد الخطأ ركنا أساسيا من أركان المسؤولية لا غنى عنه، وهو - كمبدأ عام - محور المسؤولية المدنية وأساسها⁽⁸⁾، ويشغل الخطأ مكانة كبيرة في مجال المسؤولية التقصيرية بصفة خاصة، فهو محورها ومنبعها الحقيقي، ولم يحدد المشرع المصري ولا الفرنسي معنى الخطأ، وترك الأمر لاجتهاد الفقه وعمل القضاء، فاختلاف الشراح في بيان المعيار الذي يتميز به الفعل الخطأ من عدمه، لذلك تعددت التعريفات المقترحة لبيان المقصود منه. من أجل ذلك كان من الصعب وضع تحديد دقيق لفكرة الخطأ، ويرجع ذلك إلى أن القانون لم يضع تعريفا لما قصده من الخطأ، وغني عن البيان أن سرد الأعمال التي يتحقق فيها معنى الخطأ في نصوص التشريع لا يكون من ورائه إلا إشكال وجه الحكم، ولا يؤدي قط إلى وضع بيان جامع مانع، فيجب أن يترك تحديد الخطأ لتقدير القاضي وهو يسترشد في ذلك بما يستخلصه من طبيعة نهي القانون عن الإضرار بالغير، فثمة التزام يفرض على الكافة عدم الإضرار بالغير ومخالفة هذا النهي هي التي ينطوي فيها الخطأ، ويقضي هذا الالتزام تبصرا في التصرف يوجب إعماله بذل عناية الرجل الحريص"⁽⁹⁾ لذلك كانت فكرة الخطأ فكرة مرنة تختلف باختلاف الأوساط والأزمات يصعب تحديدها تحديدا تاما، ويمكن أن يقال إجمالا، أن على الشخص أن يباشر الحقوق العامة المقررة له ويقصد إلى تحقيق مصلحة جدية مشروعة يتجنب المساس بصالح الآخرين، وأنه حين يخرج عن هذا النطاق وهو لا يخرج إلى حق ما، يكون فعله خطأ⁽¹⁰⁾. والمقصود بالخطأ وفقا للرأي الراجح هو أنه "انحراف عن السلوك المألوف للشخص المعتاد الموجود في نفس الظروف الخارجية لمحدث الضرر مع إدراك ذلك" أو هو "إخلال بواجب قانوني، مع إدراك المخل لهذا الإخلال"⁽¹¹⁾، ويستوي في ذلك الخطأ العمد والخطأ بإهمال، كما أنه

(5) المادة 163 من التقنين المدني المصري.

(6) د. إبراهيم عبد الخالق العشماوي - تطور مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية - رسالة دكتوراه غير منشورة - جامعة عين شمس -

1998م - ص 19

(7) د/ أحمد شوقي محمد عبد الرحمن - الدراسات البحثية في المسؤولية المدنية - المجلد الأول - المسؤولية المدنية الشخصية في الفقه والقضاء المصري والفرنسي - منشأة المعارف بالإسكندرية - ط 2007م - ص 19.

(8) د/ أحمد شوقي محمد عبد الرحمن - الدراسات البحثية في المسؤولية المدنية - المجلد الأول - المسؤولية المدنية الشخصية في الفقه والقضاء المصري والفرنسي - مرجع سابق - ص 25.

(9) مجموعة الأعمال التحضيرية - الجزء الثاني - ص 354.

(10) د. عبد المعطي خيال - محاضرات الأعمال التحضيرية ط 1 - سنة 1995م - ص 347.

(11) د/ عبد الرحيم عامر - المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية - دار المعارف - الطبعة الثانية 1979م - ص 129.

لا فرق بين الخطأ اليسير والخطأ الجسيم⁽¹²⁾ فالخطأ في المسؤولية التقصيرية لمراقبي الحركة الجوية هو الإخلال بالتزام قانوني، والالتزام القانوني الذي يعتبر الإخلال به خطأ في هذه الحالة هو التزام ببذل عناية، وهو أن يلتزم المراقب الجوي في سلوكه اليقظة والتبصر حتى لا تضر بالغير، فإذا انحرف عن هذا السلوك الواجب، وكان مدركاً أنه قد انحرف، كان هذا الانحراف خطأ يستوجب مسؤوليته التقصيرية⁽¹³⁾، ولا أهمية في ذلك لدرجة جسامته الخطأ، ومن ثم يقوم الخطأ في المسؤولية التقصيرية للمراقب الجوي على ركنين، الركن الأول مادي وهو الانحراف أو التعدي، والثاني معنوي وهو الإدراك أو التمييز.

أولاً: الانحراف أو التعدي:

حتى يعتبر مراقب الحركة الجوية مخطئاً، لا بد أن ينحرف في سلوكه عن السلوك الذي كان يسلكه الشخص المعتاد لو وجد في نفس الظروف الخارجية التي وجد فيها المراقب الجوي، بمعنى آخر يجب قياس سلوك مراقب الجو بسلوك الشخص المعتاد، فإذا وجد أن السلوكين متفقان، بمعنى أن الشخص المعتاد إن وجد في نفس الظروف الخارجية للمراقب الجوي كان سيتخذ نفس المنحى الذي اتخذه المراقب الجوي، فلا يكون ثمة خطأ، أما إذا تمخض القياس عن أن الشخص المعتاد ما كان ليسلك نفس السلوك الذي اتخذه المراقب الجوي، فمعنى ذلك أن لا مراقب الجوي قد انحرف عن سلوك الشخص المعتاد، واعتبر حينئذ مخطئاً⁽¹⁴⁾. فمعيار الانحراف إذن هو سلوك الشخص المعتاد، وهو معيار موضوعي مجرد، بمعنى أنه لا ينظر لقياس الانحراف إلى سلوك المراقب الجوي محدث الضرر ذاته وما توافر له من ذكاء ومن تبصر واحتياط، بل ينظر إلى شخص عادي يمثل جمهور الناس، "فلا هو بالذكي خارق الذكاء شديد اليقظة فيرتفع إلى الذروة، ولا هو محدود الفطنة شامل المهمة فينزل إلى الحضيض"⁽¹⁵⁾، وفي قياس سلوك مراقب الجو بسلوك الشخص المعتاد يجب النظر إلى الظروف التي نشأ فيها الضرر، والظروف المعنية في هذا الشأن هي الظروف الخارجية، وهي الظروف التي تلابس حدوث الضرر تكون منظورة للمدعى عليه أي من الممكن لمراقب الجو محدث الضرر العلم بها وبمدى تأثيرها. فإذا وقع الضرر خلال مباشرة الشخص لمهنة أو حرفة معينة، وجب النظر إلى مدى التزام محدث الضرر بعادات وأصول تلك المهنة أو الحرفة، ذلك أن الشخص المعتاد عندما يمارس مهنة أو حرفة معينة، يحرص على اتباع أصولها وعاداتها، من أجل ذلك وجب على المراقب الجوي الالتزام بعادات وأصول مهنة المراقبة الجوية التي قررتها الإيكاو، وتلك التي تسفر عنها طبيعة وظروف العمل، كما يجب عليه العمل وفق متطلبات السلامة التي وضعتها الإيكاو في هذا المجال، ويعتبر أي إخلال من جانبه بهذه الأصول والأحكام خطأ موجباً للمسؤولية.

ثانياً: الإدراك:

الإدراك هو الركن المعنوي في الخطأ، فلا يكفي لثبوت الخطأ في جانب مراقبة الحركة الجوية أن ينحرف في سلوكه، بل يجب فضلاً عن ذلك أن يكون مراقب الجو يعلم أو على الأقل في استطاعته أن يعلم أنه بفعله هذا ينحرف عن السلوك الواجب عليه اتباعه، وأن يكون في إمكانه ألا ينحرف عن هذا السلوك بمعنى أن يكون المراقب الجوي الذي وقعت منه أعمال التعدي مدركاً لها.

الفرع الأول: الخطأ اليسير

الخطأ اليسير هو ما عبر عنه مشروع اتفاقية الأرجنتين بالإهمال أو العمل المتهور، والخطأ اليسير هو الخطأ الذي لا يقتضيه شخص معتاد في حرصه وعنايته، وهو الخطأ الذي يقع عن طريق

(12) د/ عبد الرحيم عامر - المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية - مرجع سابق - ص 139.

(13) د. أحمد عابدين - التعويض بين المسؤولية العقدية والتقصيرية - دار المطبوعات الجامعية - ط 1 ص 20.

(14) د/ محمد لبيب شنب - الوجيز في النظرية العامة للالتزام - مصادر الالتزام - دار النهضة العربية، ص 377.

(15) د/ عبد الرازق السنهوري - الوسيط - في شرح القانون المدني- ج1- مجلد- منشأة المعارف- الاسكندرية - ص 645.

عدم التبصر والإهمال والرعونة⁽¹⁶⁾، وفي ذلك قرر المشرع الفرنسي أنه: "لا يسأل المرء عن الضرر الذي يسببه بفعله فقط، ولكن أيضا عما يسببه بإهماله أو عدم تبصره"⁽¹⁷⁾، أما الخطأ اليسير جدا أو التافه، هو ذلك الخطأ الذي يقع بالقدر الطفيف من الإهمال وعدم الانتباه ولا يقتصره الشخص الحريص ونظرا لأن مراقب الحركة الجوية في موقف المهني المحترف، فإن تخصصه في المهنة يحدد المسلك المطلوب منه، لأن ارتفاع درجة التخصص يوجب عليه أن يبذل العناية والتبصر في تنفيذ التزامه بالقدر الذي يتوافق مع الجانب الفني، فهو يتميز بعناية أدق من الشخص المعتاد (غير المهني) على النحو السابق بيانه، لذلك يتحقق إخلال مراقب الحركة الجوية بأي صورة من صور الخطأ، وتتوافر مسؤوليته بأي قدر من الخطأ منه، سواء وقع بإهمال أو عدم تبصر، وسواء أكان يسيرا أو يسير جدا، متى ترتب عليه ضرر بالغير، فالمسؤولية التقصيرية تنعقد بأي خطأ مهما كانت درجته⁽¹⁸⁾. فمن غير الضروري أن يكون خطأ المراقب الجوي جسيما ليكون مسئولا، لذلك اعتبر أن إجراء مراقب الحركة الجوية مكاملة تليفونية خاصة أثناء عمله، مما صرفه عن القيام بمهام واجباته والتواصل مع قائد الطائرة على نحو مرضي إخلالا من جانبه يستوجب ملكيته، كما قضى بأن تراخي مراقب الحركة الجوية في إبلاغ قائد الطائرة بمعلومات عن الطقس في حين كانت الرؤية تتدهور بشكل سريع نتيجة سوء الأحوال الجوية، مما أدى إلى دخول الطائرة في عاصفة رعدية أدت لتحطمها يعتبر إخلالا من جانبه يستوجب مسؤوليته⁽¹⁹⁾. هذا وإن كانت درجة جسامته الخطأ لا تؤثر في قيام المسؤولية التقصيرية من عدمه إلا أنه يعتد بدرجة الجسامه في الغالب في مسألة تقدير التعويض.

الفرع الثاني: الخطأ الجسيم

الخطأ الجسيم هو "الخطأ الذي يبلغ حدا من الجسامه لا يعلوه خطأ ويكاد يصل إلى حد الغش لولا أن الحدود تدرأ بالشبهات"⁽²⁰⁾، والخطأ الجسيم ما هو إلا خطأ غير عمدي حيث يتخلف فيه قصد الإضرار بالغير من جانب مرتكبه، ويتحدد الخطأ الجسيم بأنه الخطأ الذي لا يصدر من أقل الناس تبصرا، والخطأ الجسيم هو الدرجة الوسطى بين الخطأ اليسير وخطأ العمد. والجسامه في هذا النوع من الخطأ تنسحب على السلوك ذاته وليس على نتائجه، فمن المستقر فقها وقضاء ضرورة استبعاد جسامه النتائج التي أفضى إليها السلوك غير المشروع عند تقدير درجة جسامته، فقد يكون الخطأ جسيما وتكون الإصابات غير ذات أهمية وقد يكون الخطأ يسيرا والإصابات جسيمة وتنشأ مسؤولية مراقبي الحركة الجوية بالخطأ الجسيم كما تنشأ بالخطأ اليسير فلا أهمية لجسامه الخطأ في تحقيق المسؤولية التقصيرية، وإن كانت درجة الخطأ تتدخل على النحو الموضح سابقا في تقدير التعويض، إلا أنه بالنسبة لأخطاء المراقبة الجوية حيث تتحقق الخسائر الفادحة بأثفه الأخطاء فتكون التعويضات نتيجة ذلك باهظة، الأمر الذي قد تنعدم معه أهمية التفرقة ما بين الخطأ اليسير والخطأ الجسيم، وهو ما أيدته مشروع اتفاقية الأرجنتين حيث قرر أن مسؤولية مراقبي الحركة الجوية تنشأ بالأخطاء اليسيرة، والأخطاء الجسيمة، والأخطاء العمدية، على حد سواء.

الفرع الثالث: الخطأ المتعمد

في هذه الصورة من صور الخطأ في مجال المراقبة الجوية يخل عامل المراقبة الجوية بواجبه القانوني عن عمد قاصدا إحداث الضرر بالغير، وهو ما يعبر عنه بقصد إحداث الضرر، وتتحقق هذه الصورة بالسلوك الإيجابي وهو الفعل كما تتحقق بالسلوك السلبي هو الترك أو الامتناع، فتتحقق

(16) د/ أيمن إبراهيم عبد الخالق العشماوي - تطور مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية - السابق - دار النهضة العربية - ط2 - سنة 2000م - ص 45

(17) المادة 1383 مدني فرنسي.

(18) د/ محمد السعيد رشدي - الخطأ غير المغتفر، سوء السلوك الفاحش والمقصود - دار النهضة العربية - 1994م - ص 99.

(19) م/ عبد الرحيم عامر - المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، مرجع سابق - ص 129

(20) د/ محمد السعيد - الخطأ غير المغتفر - مرجع سابق - ص 42.

بالفعل عندما يقوم مراقب الحركة الجوية بإمداد قائد الطائرة بمعلومات أو بيانات مغلوبة غير صحيحة قاصدا إحداث الضرر. وقد عبر مشروع اتفاقية الأرجنتين عن هذه الصورة من صور خطأ مراقبة الحركة الجوية، بقوله: "قيام مستخدم وكالات مراقبة الحركة الجوية أو وكلائها أو موظفيها بأداء مهامهم بقصد إحداث الضرر"⁽²¹⁾. هذا ويشترط لقيام هذه الصورة من صور خطأ مراقبي الحركة الجوية، فضلا عن توافر العنصر المادي للخطأ وهو الإخلال أو التعدي والعنصر المعنوي وهو الإدراك باعتبارهما عنصري الخطأ في مجال المسؤولية المدنية، تحقق العمد أو القصد الجنائي، والعمد أو القصد الجنائي هو إخلال عامل المراقبة الجوية بواجبه القانوني مع اتجاه نيته إلى إحداث الضرر، ويتطلب تحقق القصد الجنائي على هذا النحو توافر عنصرين هما العلم والإرادة، والعلم يسبق الإرادة في التسلسل الزمني ويعد مرحلة في تكوينها وشرطا أساسيا لتصورها. والعلم هو قرين المعرفة، فالعلم بالشيء يعني المعرفة التي توافرت عنه، أو الأخرى عن جوهره، فالعلم موضوعه جوهر الأشياء ويتمثل في صورة ذهنية إدراكية للظواهر عموما، وهو يعني إدراك الأمور عن طريق الحواس على نحو صحيح مطابق للواقع، وهو يتوافر عندما يتطابق ما في ذهن الشخص مع حقيقة الواقع⁽²²⁾، وعلى ذلك يشترط لتوافر العلم شرطان هما؛ العلم بالسلوك، والعلم بالنتيجة، والعلم بالسلوك يقتضي أن يكون مراقب الحركة الجوية مدرك لسلوكه وعالما بأن هذا السلوك يمثل إخلالا بواجبه القانوني، والعلم بالنتيجة يقتضي أن يكون المراقب الجوي عالما بنتيجة سلوكه، أي يكون على علم بأن سلوكه هذا يترتب عليه ضرر بمشغل الطائرة ومستخدميها والأطراف الثالثة على السطح. أما الإدارة فمعناها التصميم أو انعقاد العزم على تحقيق أمر معين، وهي قوة نفسية واعية مدركة ذات نشاط نفسي، تسيطر على السلوك وتوجهه نحو تحقيق غاية معينة، لذلك ينبغي أن تتجه الإدارة إلى السلوك والنتيجة معا، فلا بد أن تتجه إرادة المراقب الجوي إلى السلوك الذي يعد إخلالا بواجبه القانوني، وأن تتجه كذلك إلى النتيجة المترتبة على هذا السلوك⁽²³⁾ وعلى ذلك تتحقق هذه الصورة من صور الخطأ الذي يمكن أن ينسب إلى مراقبي الحركة الجوية، عندما يعلم المراقب الجوي بحقيقة سلوكه الذي ينطوي على إخلال بواجبه القانوني، ومع ذلك تتجه إرادته نحو هذا السلوك ويصر عليه فضلا عن ذلك يجب أن يعلم نتيجة هذا السلوك وما يترتب عليه من أضرار وكذلك تتجه إرادته إلى هذه النتيجة وتكون هي غايته.

الفرع الرابع: إثبات الخطأ

تعتبر حوادث الطائرات من المسائل شديدة الصعوبة في الإثبات، فغالبا ما ينتج عنها كوارث جوية تؤدي في الغلب من الأحيان إلى تحطم الطائرة، وتفتتها إلى عدة أجزاء، وموت وهلاك جميع الركاب والطاقم، فلا يوجد شهود للحادث ولم يدر أحد ما الذي حدث، وكيف حدث، أو ما هو السبب الذي أدى للحادث، فغالبا لا يوجد دليل مادي ملموس، ونادرا ما يكون هناك ناجين، ذلك فضلا عن الصعوبات الخاصة التي تواجه المضرور لعقد المسؤولية حينئذ، والتي تتمثل في إثبات الخطأ، فالتحقيقات تجريها الإدارة وهي في الغالب يكون لديها اتجاه نحو توجيه نتائج التحقيق بطريقة تخلصها من أي مسؤولية عن الحادث، بالإضافة لكونها غير ملتزمة أصلا بإعلام الجمهور بنتائج التحقيقات⁽²⁴⁾. لذلك لا يكون أمام المدعي إلا التسجيلات الصوتية لقمرة القيادة، المحفوظة في ما يطلق عليه الصندوق الأسود، لمعرفة ما حدث في اللحظات الأخيرة قبل التحطم أو الانفجار في الجو، والوسيلة الوحيدة لمعرفة ما حدث هي تقارير الحوادث، التي تقوم على فحص ما بالصندوق الأسود وتحديد ما به من معلومات، وكذلك على جمع وفحص حطام الطائرة وأشلاء الضحايا. أما الحوادث الجوية التي لا ينتج عنها هلاك كلي للطائرة ومستخدميها، وهي ما تسمى بالحوادث الجوية البسيطة،

(21) المادة 16 فقرة 1 من مشروع اتفاقية الأرجنتين.

(22) د/ السيد عتيق - شرح قانون العقوبات - القسم العام - الجزء الأول الجريمة - دار النهضة العربية - 2004 / 2005 - ص 274 وما بعدها.

(23) د/ مأمون محمد سلامة - الفكر الفلسفي وأثره في التجريم والعقاب - بدون ناشر - ط 1997 - 90.

(24) د/ محمد السعيد رشدي - الخطأ غير المغتفر، سوء السلوك الفاحش والمقصود - مرجع السابق - 1994م - ص 121.

فهذه وقائع مادية يمكن إثباتها بكافة طرق الإثبات مثل البيئة والقرائن والمعينة المادية والشهادة الطبية وتقرير الخبراء.

أولاً: تقارير الحوادث: ألزمت المادة 26 من اتفاقية شيكاغو 1944، الدولة التي يقع فيها حادث جوي ينتج عنه وفاة، أو إصابات بالغة، أو إتلافات لمعدات وأدوات الطائرات الفنية، بإجراء تحقيق عن ظروفه وملابساته، وذلك وفقاً للقواعد القياسية الدولية وأساليب العمل الموصى بها من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني، والتي تناولها الملحق الثالث عشر لاتفاقية شيكاغو 1944م، المختص بآليات إجراء تحقيقات حوادث ووقائع الطيران⁽²⁵⁾. لذلك يجب على وكالات مراقبة الحركة الجوية الاحتفاظ بالملفات والوثائق التي تحتوي سجلات الرسائل المتبادلة بين الأطراف، والتي تتعلق بتعليمات حماية الطيران لفترة ثلاث سنوات على الأقل، ولكي يستطيع المضرور التمسك بهذه الوثائق كدليل يجب أن يقوموا بطلبها من وكالة مراقبة الحركة الجوية المختصة كتابة خلال فترة ستة أشهر من تاريخ حدوث الضرر وإلا سقط حقهم في التمسك بها⁽²⁶⁾. وتجدر الإشارة إلى أن هدف إجراء تحقيقات حوادث الطيران أو التصادمات الجوية، هو المساهمة في منع حدوث مثل تلك الحوادث مستقبلاً، وليس هدفه إلقاء اللوم أو توزيع المسؤولية القانونية المرتبطة بحوادث الطائرات⁽²⁷⁾، وذلك لأن مجالس تحقيق الحوادث تضطلع بمهمة منع تكرار حدوث مثل هذه الحوادث في المستقبل، أما مهمة اللوم وتحديد المسؤولية ومعاقبة المسؤول فحق مقصور على السلطات القضائية في الدولة المعنية، وفي ذلك قرر المشرع المصري أنه على الإدارة المختصة بحوادث الطائرات وضع التوصيات اللازمة لمنع تكرار وقوع الحوادث والوقائع لتأمين سلامة الطيران مستقبلاً⁽²⁸⁾.

ثانياً: حجية التقارير في الإثبات: عندما يتعذر على القاضي مباشرة التحقيق لكل الوقائع التي تقوم عليها المنازعة بنفسه بحيث يتطلب بحثها وتحقيقها دراية خاصة، مما يتطلب خبرة أشخاص لديهم الدراية بالنواحي الفنية والعلمية التي قد لا تتوافر للقاضي، يكون للقاضي عندئذ تعيين خبير لإبدائه رأيه في مثل هذه الأمور، فتعيين الخبير أمر جوازي للقاضي يرجع لتقديره فله وحده تقرير لزوم أو عدة لزوم تعيينه، ويتولى القاضي تحديد مهمة الخبير التي تنصب فقط على المسائل الفنية دون القانونية. ويكون لقاضي محكمة الموضوع أن يأخذ بتقرير الخبير كله أو بعضه، إذ هو لا يقضي إلا على أساس ما يطمئن إليه منه، وذلك لأن رأي الخبير لا يقيد المحكمة نظراً لأنه لا يخرج عن كونه عنصراً من عناصر الإثبات أمام محكمة الموضوع ويترك أمر تقديره لها دون معقب عليها في ذلك، وعلى هذا إذا ما طرح على قاضي الموضوع دعوى مسؤولية تجاه مراقب الحركة الجوية يتطلب الفصل فيها معرفة ودراية وخبرة في المسائل الفنية والتقنية للطيران، كان عليه الاستعانة بتقرير الخبراء من المتخصصين الذين باسروا التحقيقات الفنية في حادث الطائرة لمعرفة السبب أو الأسباب المؤدية للحادثة، وحتى يكون قد تأكد من معرفة ما حدث قبل الحادث بالفعل، فيكون قضاؤه قد أصاب كبد الحقيقة. ووفقاً لمشروع اتفاقية الأرجنتين تعتبر استنتاجات تحقيق حوادث الطائرات التي تتم بواسطة السلطات المختصة التابعة لإحدى الدول المتعاقدة استناداً إلى بنود المادة 26 من اتفاقية شيكاغو دليل إثبات في مجال حوادث الطائرات⁽²⁹⁾، وفي ذلك قرر المشرع المصري أيضاً أنه تعتبر الوقائع التي شملها التقرير النهائي الذي تضعه لجنة التحقيق في حادث طائرة، صحيحة حتى يتم إثبات عكسها⁽³⁰⁾. ومدعي التعويض هو المكلف بإثبات دعواه وإقامة الدليل على صحتها، وتوافر

(25) د. د/ محمد السعيد رشدي - الخطأ غير المغتفر، سوء السلوك الفاحش والمقصود - مرجع السابق - ص 99.

(26) المادة 13 فقرة 3 من مشروع اتفاقية الأرجنتين.

(27) المادة 3 فقرة 1 من الملحق الثالث عشر لاتفاقية شيكاغو 1944.

(28) المادة 98 فقرة 4 من قانون 136 لسنة 2010م.

(29) المادة 13 فقرة 4 من مشروع اتفاقية الأرجنتين.

(30) المادة 111 من قانون 28 لسنة 1981م.

أركانها، كما أنه المكلف بإثبات الضرر والخطأ وعلاقة السببية، وهي أفعال أو وقائع مادية يجوز إثباتها بكافة طرق الإثبات.

المطلب الثاني

الضرر الناشئ عن أعمال المراقبة الجوية

الضرر هو ركن المسؤولية المدنية الأساسي، فإذا لم يوجد ضرر فليس ثمة مسؤولية مدنية سواء كانت تقصيرية أو عقدية، إذ لا يتصور وجود التزام بالتعويض إذا لم يكن هناك ضرر، والضرر ليس ركنا في المسؤولية عن الفعل الشخصي وحسب، بل وكذلك في المسؤولية الشئئية والمسؤولية عن فعل الغير⁽³¹⁾، وقد اشترط القانون الضرر كركن من أركان المسؤولية المدنية، فيما قرره بصدد المسؤولية التقصيرية، من أن كل خطأ "سبب ضررا للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض"، من غير تحديد لقدرة الضرر، مما يستتبع قيام المسؤولية التقصيرية بأي قدر من الضرر⁽³²⁾ والضرر هو الإخلال بمصلحة مشروعة للشخص⁽³³⁾، أو هو الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه أو بمصلحة مشروعة له، مساسا يترتب عليه جعل مركزه أسوأ مما كان عليه قبل ذلك، لأنه انتقص من المزايا أو السلطات الذي يخولها له هذا الحق أو تلك المصلحة⁽³⁴⁾، وسواء كان ذلك الحق أو تلك المصلحة متعلقا بسلامة جسده أو عاطفته أو ماله أو حريته أو شرفه واعتباره. وتوجد عدة شروط يجب توافرها في الضرر لإمكان تقرير مسؤولية المتسبب فيه، كما يتنوع الضرر بين ضرر مادي وآخر أدبي، ولذلك نبحث فيما يلي شروط الضرر، ومدى تحقق الضرر المادي والضرر الأدبي في مجال المراقبة الجوية، ثم صور الضرر الناشئ عن أعمال المراقبة الجوية، وأخيرا مسألة إثبات الضرر؛ وعلى ذلك يتم تقسيم هذا المطلب إلى أربعة فروع على النحو التالي:

الفرع الأول: شروط الضرر

يجب توافر ثلاثة شروط في الضرر الذي تنشأ به مسؤولية مراقبي الحركة الجوية المدنية، هي أن يكون محققا، وأن يكون مباشرا، وأن يكون الإخلال قد وقع على مصلحة مشروعة.

أولا: أن يكون الضرر محققا:

لا يمكن المطالبة بالتعويض إلا إذا كان الضرر محققا، ويكون الضرر كذلك إذا كان حالا، أي أنه قد وقع بالفعل، كما يكون الضرر محققا أيضا، إذا أصبح وجوده مؤكدا ولو تراخى إلى المستقبل، ففي هذه الحالة الضرر لم يقع في الحال لكنه محقق الوقوع مستقبلا، والضرر المستقبلي ضرر تحقق سببه وتراخت آثاره كلها أو بعضها إلى المستقبل⁽³⁵⁾، فإذا كان يستطاع التعويض عن الضرر المستقبلي في الحال، فإن للدائن المضرور أن يطالب به فورا، فيعوض عما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب⁽³⁶⁾. أما إذا لم يكن الضرر محقق الوقوع في المستقبل ولكنه كان محتملا فحسب، فليس للدائن أن يطلب تعويضا قبل تحققه⁽³⁷⁾.

ثانيا: أن يكون الضرر مباشرا:

يجب أن يكون الضرر مباشرا حتى يمكن التعويض عنه، والضرر المباشر هو الذي يكون نتيجة طبيعية للفعل غير المشروع، ويعتبر كذلك إذا لم يكن في استطاعة المضرور أن يتفاهه ببذل جهد معقول، فالضرر المباشر هو وحده الذي تقوم به علاقة السببية بينه وبين خطأ المدين، ويصبح

(31) د/ محمد السعيد رشدي - الخطأ غير المغتفر، سوء السلوك الفاحش والمقصود - مرجع السابق - ص 99.

(32) م/ عبد الرحيم عامر - المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية - السابق - بند 435 - ص 332.

(33) د/ محمد لبيب شنب - الوجيز في مصادر الالتزام - السابق - ص 367.

(34) د/ سليمان مرقس - محاضرات في المسؤولية المدنية - مرجع سابق - ص 42.

(35) د/ سليمان مرقس - الفعل الضار - مطابع دار النشر الجامعية المصرية - ط 1 - سنة 1960 ص 36.

(36) د/ أحمد سعد - أحكام الالتزامات والإثبات - بدون ناشر - ط 2001م - ص 122.

(37) د/ محمد حسين منصور - المسؤولية الإلكترونية - منشأة المعارف بالإسكندرية - ط 2006 - ص 332.

هو وحده الذي يجب التعويض عنه، أما الضرر غير المباشر فهو الضرر الذي كان بإمكان الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول، لكنه لم يبذله، فيكون الضرر غير المباشر سببه الحقيقي خطأ المضرور وليس خطأ المدين، فلا تقوم من ثم علاقة السببية بينه وبين خطأ المدين، ولا يعتبر هذا الأخير مسئولاً عنه، فالضرر غير المباشر لا يعرض عنه أصلاً لا في المسئولية العقدية ولا المسئولية التقصيرية.

ثالثاً: أن تكون المصلحة التي تم الإخلال بها مشروعة:

يجب لإمكان التعويض عن الضرر، أن تكون المصلحة التي أدخل بها خطأ للمدين مصلحة مشروعة، وقد تكون هذه المصلحة مبنية على حق للمضرور، كحق ملكية الطائرة بالنسبة لمشغلها إن ما كان هو مالكها، والحق في الحياة وسلامة الجسد بالنسبة لتابعي المشغل ممن على متن الطائرة وكذلك مستخدمي الطائرة، والأطراف الأخرى على سطح الأرض، وقد لا تتبني المصلحة على حق من الحقوق ومع ذلك تكون مشروعة يقرها القانون، كما لو كان أحد مستخدمي الطائرة، يعول صبيها يتيماً من أقاربه دون أن يلزمه القانون بذلك، فيقتل العائل في الحادث، ويترتب على ذلك أن يفقد الصبي النفقة التي كانت تصرف عليه، فيعتبر ذلك إخلالاً بمصلحة مشروعة له، أي ضرر ينشئ حقه في التعويض⁽³⁸⁾، أما إذا كانت المصلحة غير المشروعة فلا يعرض عن الإخلال بها.

الفرع الثاني: الضرر المادي والضرر الأدبي

جرى الفقه على تقسيم هذه المصلحة المشروعة إلى مصلحة مادية ومصلحة أدبية، فالمصلحة المادية هي تلك المصلحة التي يؤدي الإخلال بها إلى خسارة مالية تصيب الشخص⁽³⁹⁾، كإتلاف الأموال عموماً، أو إصابة جسم الإنسان إصابة تقعه عن العمل ومن ثم الكسب، فضلاً عن النفقات التي يتكبدها في سبيل العلاج، ويسمى الضرر الناشئ عن هذا الإخلال بالضرر المادي. أما المصلحة الأدبية، فهي تلك المصلحة التي يؤدي الإخلال بها على المساس بعواطف الإنسان وأحاسيسه وكرامته وسمعته، كالألم الذي يلحق بالشخص نتيجة إصابته بجرح أو إصابة في جسده، ويدخل في ذلك ألم الإصابة ذاتها والألم النفسي، لما قد تسفر عنه الإصابة من تشوهات، وكذلك الحزن الذي يصيب الإنسان نتيجة فقد عزيز عليه، ويسمى الضرر الناشئ عن هذا الإخلال بالضرر الأدبي⁽⁴⁰⁾. هذا ويتحقق الضرر بنوعية في مجال مسئولية مراقبي الحركة الجوية، فما يصيب مشغل الطائرة من هلاك كلي أو جزئي لطائرته التي تمثل جل عناصر الذمة المالية له، يعتبر ضرراً مادياً، أما ما يصيبه من حزن وغم، نتيجة حرمانه من طائرته التي يعتمد عليها في كسب رزقه، وكذلك حزنه وألمه نتيجة حرمانه من ثمرة حق الملكية، فيعتبر ضرراً أدبياً⁽⁴¹⁾، يستوجب كلاهما التعويض، كما قد يتحقق كذلك الضرر المادي والأدبي بالنسبة لمستخدمي الطائرة والأطراف الموجودة على الأرض إذا ما تحققت شروطهما.

الفرع الثالث: صور الأضرار الناشئة عن أعمال المراقبة الجوية

نظراً لأن عالم الطيران المدني من المجالات متشعبة العلاقات بين أكبر من طرف، لذلك تنثور مسألة تعدد أشخاص المضرورين من أعمال المراقبة الجوية، فقد تنتج عن أعمال المراقبة الجوية أضرار لأطراف عدة، فقد تنشأ أضرار تصيب مشغل الطائرة وتابعيه، وأضرار تصيب مستخدمي الطائرة وأضرار تصيب أطرافاً أخرى على سطح الأرض لا هم من تابعي المشغل ولا من مستخدمي الطائرة، الأمر الذي يؤدي إلى تعدد صور الضرر الناشئ عن أعمال المراقبة الجوية وفي ذلك قرر مشروع اتفاقية الأرجنتين أنه تنثور مسئولية مراقبة الحركة الجوية عن الأضرار التي

(38) د/ أحمد شوقي محمد عبد الرحمن - الدراسات البحثية - المجلد الأول - السابق - ص 176.

(39) م/ محمد أحمد، التعويض بين المسئولية العقدية والتقصيرية - بدون ناشر - ص 71.

(40) مادة 222 فقرة 2 من القانون المدني المصري.

(41) نقض مدني في 15 مارس 1990م، مجموعة أحكام النقض المدني، س 41، رقم 127، 44؟

تسببها أخطاء ضباطها ومستخدميها ووكالاتها لكل من: الطائرات، والأشخاص والأشياء والبريد على متنها.

أولاً: الأضرار التي تصيب مشغل الطائرة:

يعتبر مشغل الطائرة هو المستثمر الرئيسي في مجال الطيران المدني، فهو الذي يتحمل عبء تجهيز الطائرة وتزويدها بما يكون لازماً لإتمام الرحلة الجوية، كما يقوم بتعيين قائدها وجميع أفراد طاقمها، لذلك قد يصل حجم استثمارات المشغلين في مجال الطيران المدني إلى مبالغ هائلة، نظراً لارتفاع قيمة الطائرات وكذلك ارتفاع تكاليف صيانتها، فالمشغل والذي غالباً ما يكون شركة طيران هو حجر الزاوية والركن الرئيس في عالم الطيران المدني، لذلك عندما يقع حادث جوي يكون مشغل الطائرة هو الخاسر الأكبر من جراء هذه الحوادث. فرغم تعدد المبرورين من حوادث الطيران إلا أن مشغل الطائرة هو المبرور الرئيسي جراء هذه الحوادث، وعلى ذلك فعندما يقع حادث جوي نتيجة أخطاء مراقبة الحركة الجوية، يثور تساؤل على قدر كبير من الأهمية هو، ما هو الضرر الذي يصيب المشغل جراء هذه الحادثة؟ وكيف يمكن تقدير حجم هذه الأضرار؟ وعني عن البيان أن صور الضرر الذي يصيب المشغل في هذه الأحوال عديدة ومتنوعة، أهمها على الإطلاق الضرر المتمثل في هلاك الطائرة هلاكاً كلياً أو جزئياً، كما قد يتمثل الضرر في فقد عماله ومستخدميه. فقد يؤدي هلاك الطائرة كلياً أو جزئياً لإصابة مشغل الطائرة بأضرار مادية جسيمة تتمثل فيما يلحقه من خسارة نتيجة فقد رأسماله وهو الطائرة، وما يفوته من كسب كان من الممكن الحصول عليه لو لم تصب طائرته بضرر، كما يعتبر كذلك من الأضرار المادية التي تصيب مشغل الطائرة، فقدته الكثير من ثقة العملاء الذي يؤثر بدوره على عنصر الشهرة التي تعد إحدى العناصر المعنوية للمحل التجاري، والتي ترتقي مرتقى بالغ الأهمية في مجال الطيران المدني، ونظراً للطبيعة الكارثية التي تنسم بها حوادث الطائرات، مما قد يؤدي إلى صعوبة التحقيقات في هذه الحوادث، الأمر الذي ينعكس بدوره على المدة التي تستلزمها التحقيقات حتى يتم معرفة السبب الحقيقي للحادث، ناهيك عن السرية التي تنسم بها مثل هذه التحقيقات، فقد يؤدي ذلك كله إلى إحجام جانب كبير من مستخدمي الطائرات عن هذا المشغل تحديداً، مما يزيد الأمور تعقيداً ويتسبب في زيادة خسائره المالية، التي تتمثل في هذه الحالة فيما يفوته من كسب فضلاً عن الكسب الفائت الناتج عن عدم استغلال طائرته التي تعرضت للحادث. ويعتبر حادثاً يصيب الطائرة وفق اتفاقية شيكاغو 1944م في الأحوال الآتية:

أ) عندما تهلك الطائرة هلاكاً كلياً أو جزئياً بإصابتها بتلف أو بعطل هيكلية من شأنه أن:

- 1- يؤثر تأثيراً ضاراً في قوة بنية الطائرة، أو أدائها، أو خصائص طيرانها.
- 2- يتطلب عادة إجراء اصطلاحات أساسية أو استبدال الجزء التالف، وذلك باستثناء حالات فشل المحرك أو تلفه عندما يقتصر التلف على المحرك أو غطاءاته أو ملحقاته، وكذلك باستثناء التلف الذي يقتصر على المراوح وأطراف الأجنحة والهوائيات والإطارات والفرامل والأسطح الانسيابية وانبعاجات السطح الخارجي الصغيرة أو الثقوب الصغيرة أو النسيج الخارجي للطائرة، والتي تعتبر نتيجة طبيعية لاستخدام الطائرة.

ب) عند فقدان الطائرة أو تعذر الوصول إليها تماماً، وتعد الطائرة مفقودة حينما ينتهي البحث الرسمي عنها ولم يعثر على حطامها⁽⁴²⁾ كما تعتبر حوادث مرتبطة بمجال إدارة الحركة الجوية وفقاً لقانون الملاحة الجوية الفرنسي الحوادث التالية:

- التصادم في الجو
- التصادم بين الطائرات على الأرض

(42) د/ إبراهيم النسوقي أبو الليل - مسئولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي دراسة للالتزام بالسلامة في النقل البري والجوي والبحري - مرجع سابق - ص 129

- التصادم بين طائرة ومركبة أو شخص على الأرض أو إعاقتها
أي حوادث أخرى ذات أهمية خاصة مثل "فقد السيطرة على الجو" الناجمة عن اضرار الطقس السيء⁽⁴³⁾ ومما لا شك فيه أن هذه الحوادث ينتج عنها أضرار مادية لمشغل الطائرة، كما ينتج عنها كذلك أضرار أدبية يتمثل أهمها في الألم الذي يصيب المشغل نتيجة فقدته الطائرة التي تمثل ثمرة حق الملكية بالنسبة له كلياً أو جزئياً، كما قد يتمثل ضرر مشغل الطائرة في فقد تابعيه من عماله ومستخدميه على متن الطائرة، وهو ما ينتج عنه أضرار مادية وأخرى أدبية. من أجل ذلك قرر مشروع اتفاقية الأرجنتين أنه تنشأ مسؤولية مراقبة الحركة الجوية عن الأضرار التي تصيب الطائرات نتيجة أخطاء ضباطها ومستخدميها ووكالاتها⁽⁴⁴⁾، كما قرر كذلك أنه في حالة الضرر الذي يصيب الطائرة فيكون لمشغل الطائرة أن يطالب بتعويض عن هذا الضرر في حدود المبالغ الواردة في الاتفاقية الدولية الخاصة بمسؤولية المشغل في حالة الاصطدام⁽⁴⁵⁾.

ثانياً: الأضرار التي تصيب مستخدمي الطائرة

تتعرض الطائرة أثناء الرحلة الجوية لمخاطر جمة، الأمر الذي قد يؤدي في بعض الأحيان إلى كوارث جوية قد تؤدي بحياة الأشخاص وهلاك الأموال على متنها⁽⁴⁶⁾، ونظراً لعدم وجود اتفاقية دولية تنظم مسؤولية مراقبي الحركة الجوية على النحو الذي رأيناه سابقاً، لذلك يتم الرجوع إلى الاتفاقيات الدولية التي تنظم مسؤولية الناقل الجوي، لتحديد الأضرار التي يمكن أن تصيب مستخدمي الطائرة من جراء حوادث الطائرات عموماً. وقد يتعرض مستخدمو الطائرة إلى أضرار متعددة نتيجة حوادث الطائرات، مما يوجب تقرير تعويض للمضرور لجبر ما ألم به من ضرر، ولكن في الوقت ذاته قد يؤدي إطلاق التعويضات في مجال النقل الجوي إلى عزوف المستثمرين عنه بسبب ارتفاع التعويضات بغير حدود، من أجل ذلك حاول واضعو اتفاقية وارسو 1929م الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، خلق نوع من التوازن بين حق المضرور في الحصول على تعويضات مناسبة من جهة، واستقرار نشاط الملاحة الجوية من جهة أخرى، فقرروا وضع حدود للتعويضات وهي ألا يصدر من مشغل الطائرة أو من تابعيه؛ سوء نية، أو غش، أو خطأ. وقد أقامت اتفاقية وارسو 1929م مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ المفترض⁽⁴⁷⁾، مراعاة لصالح الركاب والشاحنين، فلا يلتزم المسافر أو الشاحن بإقامة الدليل على وجود خطأ في جانب الناقل، غير أن هذه القرينة تقبل إثبات العكس، فإذا ما استطاع الناقل إثبات أنه وتابعيه اتخذوا الاحتياطات الضرورية لتجنب وقوع الضرر، أو كان يستحيل عليهم اتخاذها، أو أن خطأ المضرور أو الغير قد تسبب أو ساهم في إحداث الضرر، استطاع تقويض مسؤوليته أو التخفيف منها. وقد قررت اتفاقية وارسو 1929م مسؤولية الناقل عن الأضرار البدنية التي تلحق بالمسافر، سواء كانت هذه الأضرار وفاة أو إصابة بجرح أو بأي أذى بدني آخر، وكذلك عن الأضرار التي تلحق بأمتعته المسجلة، كما قررت مسؤولية الناقل كذلك عن الأضرار التي تلحق بالشاحنين، نتيجة هلاك أو فقد أو تلف بضاعتهم الموجودة على متن الطائرة. هذا وبعد نشأة المنظمة الدولية للطيران المدني تعرضت اتفاقية وارسو 1929م لعدة تعديلات متلاحقة حتى تم إقرار اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي مونتريال 1999م، وقد قررت اتفاقية مونتريال 1999م، مسؤولية الناقل الجوي في جميع الأحوال عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص المتمثلة في الوفاة والإصابة الجسدية، وجعلتها مسؤولية موضوعية فيما لا يجاوز مائة ألف وحدة سحب، ومسؤولية قوامها الخطأ المفترض إذا كانت قيمة الأضرار تجاوز ذلك، وقررت

(43) د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل - مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي دراسة للالتزام بالسلامة في النقل البري والجوي والبحري - المرجع نفسه - ص 139

(44) المادة 7 فقرة 1 من مشروع اتفاقية الأرجنتين.

(45) المادة 12 فقرة 1 من مشروع اتفاقية الأرجنتين.

(46) د/ يحيى أحمد البنا - أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي - رسالة دكتوراة - جامعة الإسكندرية - 1993م - ص 129.

(47) د/ محمد فريد العيني - القانون الجوي - دار النهضة العربية ط1 - سنة 2002م - ص 191 وما بعده.

كذلك مسؤوليته عن؛ الأمتعة المسجلة التي تتعرض للتلف الضياع أو الهلاك وجعلتها مسؤولية موضوعية، وأضرار الأمتعة الشخصية واعتبرتها مسؤولية قوامها الخطأ واجب الإثبات، والبضائع التي تتعرض للتلف أو الضياع أو الهلاك وجعلت المسؤولية عنها موضوعية، كما قررت أيضا مسؤوليته الشخصية على أساس الخطأ المفترض عن التأخير في نقل الركاب، والبضائع، والأمتعة. واتساقا مع ما تقدم وفي ضوء ما ورد في اتفاقية وارسو 1929م واتفاقية مونتريال 1999م، يمكن القول بأن الأضرار التي تصيب مستخدمي الطائرة نتيجة أخطاء مراقبي الحركة الجوية، تنحصر فيما يلي:

1/ الأضرار التي تلحق بالأشخاص:

الأضرار التي تلحق بالأشخاص والتي تتمثل في؛ الوفاة، أو الجرح، أو الإصابات الجسدية، أو أي أذى بدني آخر، ومن الممكن التوسع في تفسير مفهوم الضرر البدني بحيث يشمل الاضطرابات النفسية والعقلية التي قد تصيب مستخدم الطائرة بما يؤثر على جهازه العصبي جراء حالات الذعر الشديد، ويستوي في ذلك ما إذا كان الضرر ماديا أو أدبيا، فكما سبق ورأينا يتحقق الضرر بنوعيه المادي والأدبي عن الأضرار التي تلحق بالأشخاص. ولما كان الضرر الذي يصيب مستخدم الطائرة قد يتمثل في الوفاة أو الإصابة بجروح، وفي هذا مساس بجسد الإنسان وصحته مما يلحق به خسارة مادية، أو يخل بمصلحة مالية له تتمثل في الإخلال بقدرته على الكسب بالإضافة إلى تكبد نفقات العلاج أو فوات الكسب لعجزه عن العمل أو فقده لعائلته المتوفى، فإنه يجب التعويض عن هذه الأضرار.

2/ الأضرار التي تلحق بالبضائع والأمتعة:

الأضرار التي تلحق؛ البضائع، والأمتعة المسجلة، والأمتعة الشخصية، والشحن البريدي، على متن الطائرة في جميع الأحوال، سواء كانت أضرارا مادية أو أدبية، نتيجة التلف أي فقدان الشيء لقيمتة مما يؤدي لعدم الانتفاع به أو استخدامه، أو الضياع وهو فقد الشيء وعدم إمكان معرفة مكان وجوده، أو الهلاك وهو فناء الشيء وخروجه تماما خارج دائرة الانتفاع به.

3/ أضرار التأخير في النقل:

على الرغم من أن مشروع اتفاقية الأرجنتين قرر أنه في مجال تطبيق هذه الاتفاقية، فإن الضرر في مجال مسؤولية مراقبة الحركة الجوية يشمل الضرر الذي تسببه الطائرات للأشخاص والمتاع والبريد على متنها⁽⁴⁸⁾، واستثنى من ذلك الضرر الذي يسببه التأخير في النقل وكذلك الأضرار الناشئة عن الضوضاء الشاذة أو الدوي العالي⁽⁴⁹⁾. كما يقرر ذات المشروع أنه إذا رفعت الدعوى ضد وكالات مراقبة الحركة الجوية عن ضرر المسافرين أو متاعه أو ضرر الشحن على متن الطائرة، فإنه يكون للمضروور المطالبة بتعويض في حدود المبالغ الواردة في الاتفاقية الدولية لتوحيد

بعض قواعد المتعلقة بالنقل الدولي بالطائرة (اتفاقية وارسو 1929م والبروتوكولات المعدلة لها)⁽⁵⁰⁾. ورغم أنه وفقا لاتفاقية مونتريال 1999م، يعتبر الناقل الجوي هو المسؤول عن التأخير في النقل، حيث إن إتمام الرحلة الجوية في ميعادها دائما يكون مسؤولية الناقل الجوي، إلا أنه بالنسبة للأضرار الناشئة عن التأخير في النقل الناتج عن خطأ المراقبة الجوية، فقد يحدث عملا أن يدفع الناقل الجوي مسؤوليته السابقة وفقا للقواعد العامة بإثبات خطأ الغير المتمثل في خطأ مراقبي الحركة الجوية، وفي هذه الحالة تعتبر المراقبة الجوية مسؤولة عن أضرار التأخير في النقل، ويسأل مراقب الحركة الجوية عن ضرر التأخير في النقل الذي يسببه خطؤه.

(48) مادة 4 فقرة 1 من مشروع اتفاقية الأرجنتين.

(49) مادة 4 فقرة 2 من مشروع الاتفاقية السابق.

(50) مادة 10 فقرة 1 من مشروع الاتفاقية السابق.

ثالثاً: الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض

قد تتسبب الطائرة أثناء تحليقها في إحداث أضرار للغير على سطح الأرض، عندما تتحطم فتهدى على سطح الأرض فتودي بحياة الأشخاص وتتلّف الأموال، وقد تناولت اتفاقية روما 1952م⁽⁵¹⁾ تنظيم أحكام تعويض الأضرار التي تسببها الطائرات الأجنبية للأغيار على سطح الأرض، فقررت أن لكل شخص أصابه ضرر على السطح الحق في التعويض وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، ويكفيه في ذلك أن يثبت أن الضرر ناشئ عن الطائرة في حالة طيران، نتيجة حادث وقع لها أو شخص أو شيء سقط منها، وتنقسم الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض وفق اتفاقية روما إلى قسمين؛ أضرار مباشرة، وأضرار غير مباشرة، فالضرر المباشر هو الضرر الناتج عن سقوط الطائرة أو شخص أو شيء منها، بينما يكون الضرر غير مباشر إذا نتج عن مجرد تحليق الطائرة في الفضاء الجوي الذي يعلو السطح كالضوضاء والإزعاج، والضرر الموجب للمسؤولية وفقاً لاتفاقية روما هو الضرر المباشر وحده⁽⁵²⁾ كما قررت الاتفاقية كذلك أنه يشترط لتطبيق أحكامها أن يقع الضرر المطلوب التعويض عنه على إقليم دولة متعاقدة⁽⁵³⁾، وعلى ذلك لا تسري أحكام الاتفاقية على المسؤولية عن الأضرار التي تسببها الطائرات على إقليم دولة غير متعاقدة، كما تطلبت الاتفاقية أن يكون الضرر ناجماً عن طائرة مسجلة لدى دولة أخرى متعاقدة⁽⁵⁴⁾، أي تكون طائرة أجنبية مسجلة لدى دولة متعاقدة، فلا تسري أحكام الاتفاقية إذا كانت الطائرة التي تسببت في الضرر مسجلة في الدولة التي وقع الضرر على إقليمها، أو كانت مسجلة لدى دولة غير متعاقدة، وإنما تسري في هذه الحالة أحكام القانون الوطني لمكان وقوع الحادث. وقد قرر المشرع الفرنسي مسؤولية مشغلي الطائرات عن الأضرار التي تحدث عن تحليقها أو عن الأشياء التي تنفصل عنها أو تسقط منها، والتي تصيب الغير أو ممتلكاتهم التي توجد على سطح الأرض⁽⁵⁵⁾، كما قرر المشرع المصري ذات المبدأ حيث قرر أن: "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 شيء سقط منها"⁽⁵⁶⁾، ولم يشترط القانون المصري أن تكون الطائرة أجنبية ومسجلة لدى دولة متعاقدة، وعليه تنطبق أحكام قانون الطيران المصري في حالة وقوع الضرر على الإقليم المصري من طائرة مصرية أو من طائرة مسجلة لدى دولة غير متعاقدة، أي في حالات إضافية غير حالات انطباق اتفاقية روما، ونظراً لأن مصر قد انضمت لاتفاقية روما والتزمت بأحكامها، فإنه تنطبق اتفاقية روما في حالة وقوع الضرر من طائرة مسجلة في دولة أخرى متعاقدة. ويشترط لقيام المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بالغير على سطح الأرض وفق اتفاقية روما 1952م والقانون الفرنسي وقانون الطيران المدني المصري، ضرورة تعرض الغير على سطح الأرض للضرر سواء كان ذلك في نفسه في ماله، ولم تحدد الاتفاقية طبيعية وعناصر الضرر الذي يتعين التعويض عنه لذا يتعين الرجوع لأحكام القانون الوطني واجب التطبيق لتحديد طبيعة الضرر وعناصره⁽⁵⁷⁾. وقد تبنت الاتفاقية مبدأ المسؤولية الموضوعية لمشغل الطائرة⁽⁵⁸⁾، حيث قررت مسؤولية المشغل عن تعويض هذه الأضرار، فقررت الاتفاقية، أن الالتزام بتعويض الأضرار التي تسببها الطائرة للغير على سطح الأرض يقع على عاتق مشغل الطائرة، ويعد مشغلاً للطائرة من يقوم باستعمالها وقت تحقق الضرر، ويعد كذلك مشغلاً

(51) د/ بسام عبد الرحمن شيخ العشرة - المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة على السطح - رسالة دكتوراة - جامعة القاهرة - 2006م - ص 37.

(52) مادة 1 فقرة 1 من اتفاقية روما 1952م..

(53) مادة 23 فقرة 1 من الاتفاقية السابقة.

(54) مادة 23 فقرة 1 من الاتفاقية السابقة.

(55) انظر: محمود مختار بريري، القانون الجوي - مقدمة عامة، أغراض الملاحة الجوية، - دار النهضة العربية - 2007م - ص 227.

(56) مادة 127 من قانون الطيران المدني المصري.

(57) محمود مختار بريري، القانون الجوي - مقدمة عامة، أغراض الملاحة الجوية، - المرجع السابق - 2007م - ص 227.

(58) د/ محمد فريد العريني - القانون الجوي - السابق - ص 360 وما بعدها.

للطائرة كل من خول الغير بطريقة مباشرة أو غير مباشرة حق استعمال الطائرة ولكنه استبقى السيطرة على ملاحقتها، وبعد مستعملا للطائرة كل من استخدمها بنفسه أو بواسطة تابعيه حال ممارستهم لوظائفهم حتى وإن تجاوزوا نطاق اختصاصاتهم، وأن مالك الطائرة الذي قام بتسجيلها هو مشغل هذه الطائرة وبالتالي يكون مسؤولاً عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض، غير أن المالك يستطيع إثبات أن هناك شخصاً آخر هو الذي يقوم باستغلال الطائرة⁽⁵⁹⁾. وقد نصبت اتفاقية روما على أسباب محددة يمكن مشغل الطائرة الاستناد إليها لدفع مسؤوليته عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض وهي النزاع المسلح ومنع استعمال الطائرة بامر السلطات العامة وخطا المضرور أو تابعيه.

المطلب الثالث

رابطه السببية بين الخطأ والضرر

بالإضافة إلى ضرورة توافر الخطأ وتحقق الضرر، ينبغي كذلك على المضرور المدعي، إثبات علاقة السببية بين خطأ مراقب الحركة الجوية المدعى عليه والضرر الذي تحقق، والسببية هي إسناد أي أمر من أمور الحياة إلى مصدره⁽⁶⁰⁾، وجوهر علاقة السببية هو تحديد معيار الصلة التي تربط بين واقعيتين، فتجعل من السائع القول بأن إحداها سببا للآخرى، فهي الصلة التي تربط ما بين فعل المراقب الجوي الخاطئ ونتيجة من الضرر الذي تحقق⁽⁶¹⁾، ورابطه السببية بين خطأ المراقب الجوي والضرر، شرط أساسي لقيام مسؤولية المراقب الجوي، بحيث أن انتفاءها يرفع المسؤولية عن المراقب الجوي المتعدي⁽⁶²⁾. وتفيد فكرة السببية من الناحية المنطقية تعاقبا ضروريا بين حادثتين، فخطأ المراقب الجوي الذي يمثل السبب يسبق النتيجة المتمثلة في الضرر الذي ألم بالمضرور ويؤدي إليها، مع ملاحظة أنه ليس بالضرورة اعتبار كل حادث يسبق آخر سببا له، إذ يجب فضلا عن التعاقب الزمني أن يترتب الضرر بالضرورة تبعا لوقوع خطأ المراقب الجوي، بحيث أن انعدام الخطأ من قبل المراقب الجوي يؤدي إلى عدم تحقق الضرر. وتحتل رابطه السببية أهمية بالغة في مجال المسؤولية المدنية عموما، فهي التي تساهم إن لم تكن تحدد الفعل الذي أدى إلى حدوث الضرر، وذلك عندما تتولد أضرار متعاقبة نتيجة للخطأ الواحد، أو عندما تشترك عدة أخطاء في إحداث الضرر، وهو الغالب الأعم من حالات المسؤولية المدنية⁽⁶³⁾، حيث تقتض رابطه السببية أن يكون الخطأ سببا منتجا للضرر وفقا للغالب من الفقه والقضاء، أي أن يكون الخطأ هو السبب الذي يحدث الضرر عادة حسب المؤلف، ولا يعتد بالسبب العارض الذي لا يؤدي تدخله إلى إحداث الضرر عادة.

المبحث الثاني

التعويض جزاء المسؤولية

متى توافرت أركان المسؤولية الثلاث أصبح مرتكب الفعل الضار ملزماً بتعويض المضرور عما أصابه من ضرر، والتعويض هو جبر الضرر الذي يلحق المضرور، وذلك بإعادة المضرور إلى الوضع الذي كان عليه قبل حدوث الضرر، أي إعادة التوازن الذي أختل نتيجة الضرر، وذلك على نفقة المسئول، ويقاس التعويض كقاعدة عامة على أساس مقدار الضرر الذي لحق بالمدعي، ويشمل التعويض؛ الضرر المادي وهو ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من

(59) مادة 2 فقرة 1، 2، 3 من اتفاقية روما 1952م.

(60) د/ رؤوف عبيد - مبادئ القسم العام من التشريع العقابي - دار الفكر العربي - الطبعة الرابعة - ص 237.

(61) د/ عمر السعيد رمضان - شرح قانون العقوبات، القسم العام - دار النهضة العربية - ط 1993م - ص 34.

(62) د/ أحمد شوقي محمد عبد الرحمن - الدراسات البحثية في المسؤولية المدنية - المرجع السابق - ص 188.

(63) د/ خالد عبد الفتاح محمد - المسؤولية المدنية، في ضوء أحدث أحكام محكمة النقض، - ط 2009م - ص 14 وما بعدها، خاصة ص 16.

كسب، كما يشمل الضرر الأدبي ويحيط التعويض في المسؤولية التقصيرية كل الضرر المباشر دون تفرقة بين الضرر المتوقع وغير المتوقع فكلهما يجب التعويض عنه، بخلاف الحال في المسؤولية العقدية لا يكون التعويض إلا عن الضرر المتوقع فقط⁽⁶⁴⁾. والتعويض قد يكون عينياً وقد يكون نقدياً، ويتمثل التعويض العيني في إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع العدل غير المشروع، فهو يزيل الضرر الناشئ عنه، والتنفيذ العيني هو الأصل في المسؤولية المدنية، ولكن قد يكون التعويض بمقابل هو الأنسب والأفضل حيث يتفق وطبيعة الضرر، ويفضله المضرور عادة في حالات الضرر الأدبي والجسماني حيث يستحيل التنفيذ العيني. وقد يتم تقدير التعويض مباشرة عن طريق المشرع فيما يعرف بالتعويض القانوني، وقد يتم بالاتفاق فيما يعرف بالتعويض الاتفاقي، وقد يتولى القاضي تقديره عند توافر شروط المسؤولية فيقوم القاضي بتقدير التعويض اللازم لجبر الضرر⁽⁶⁵⁾، ويجب أن يغطي التعويض كامل الضرر، فالتعويض يجب ألا يتجاوز قدر الضرر من جبهة وألا يقل عنه من جهة أخرى⁽⁶⁶⁾. ولا يوجد في القانون نص معين يلزم بإتباع معايير معينة لتقدير التعويض، لذلك فإن لقاضي الموضوع سلطة تامة في تقديره، بشرط أن يكون هذا التقدير قائماً على أسس سائغة لها ما يبررها في الأوراق، وتقدير التعويض بعد من مسائل الواقع التي يستقل بها قاضي الموضوع⁽⁶⁷⁾، ولكن تعيين عناصر الضرر التي تدخل في حساب التعويض هو من مسائل القانون التي تخضع لرقابة محكمة النقض، لذا يتعين على محكمة الموضوع أن تبين في حكمها عناصر الضرر الذي قضت من أجله بالتعويض، وأن تناقش كل عنصر منه على حدة، وأن تبين وجه أحقية أو عم أحقية طالب التعويض عنه، وإلا كان حكمها مشوباً بالقصور المبطل، ويجوز للمحكمة القضاء بتعويض إجمالي عن كافة عناصر الضرر دون تحديد ما يخص كل عنصر على حدة⁽⁶⁸⁾. وعلى القاضي أن يراعي في ذلك الظروف الملابسة للمضرور، كمهنته وموارده ومدى تأثير الإصابة عليه، وطبقاً لمصادر دخله وإمكاناته الاقتصادية، وتبدو أهمية ذلك في مجال التعويض عن الضرر الأدبي الذي يتفاوت تقديره بحسب الوضع المادي والاجتماعي للمضرور، وإذا كان الحق في التعويض ينشأ منذ استكمال أركان المسؤولية، وبصفة خاصة منذ وقوع الضرر، إلا أن هذا الحق لا يتحدد إلا بصدور حكم قضائي، فهذا الحكم لا ينشئ الحق بل يكشف عنه، والحكم وإن لم يكن مصدر الحق في التعويض، إلا أن له أثراً محسوساً في هذا الحق، فهو الذي يحدد عناصره وطبيعته ويجعله مقوماً بالنقد⁽⁶⁹⁾. ويثير تقدير التعويض عن الضرر الناشئ عن أعمال المراقبة الجوية بعض الصعوبات خاصة فيما يتعلق بالوقت الذي يتم فيه هذا التقدير، فقد يكون الضرر متغيراً وقد لا يتيسر تعيين مداه وقت النطق بالحكم، لذلك كان من المقرر أنه إذا لم يتيسر للقاضي وقت النطق بالحكم أن يعين مدى التعويض تعييناً نهائياً، فله أن يحتفظ للمضرور بالحق في أن يطالب خلال مدة معينة بإعادة النظر في التقدير⁽⁷⁰⁾. وإذا كان الضرر متغيراً فإنه يتعين على القاضي النظر فيه لا كما كان عندما وقع، بل كما صار إليه عند الحكم، مراعيًا التغير في الضرر ذاته، من زيادة راجع أصلها إلى خطأ المسئول أو نقص كائناً ما كان سببه، ومراعيًا كذلك التغير في قيمة الضرر بارتفاع ثمن النقد وانخفاضه، وبزيادة أو نقص أسعار المواد اللازمة لإصلاح الضرر، ذلك أن الزيادة في ذات الضرر التي يرجع أصلها إلى الخطأ والنقص أيًا ما كان سببه، غير منقطعي الصلة بالخطأ، أما التغير في حجم الضرر فليس تغيراً في الضرر ذاته، فحق

(64) د/ سمير كامل- الأحكام العامة للالتزام وقواعد الإثبات في المواد المدنية والتجارية- بدون ناشر- ط1998م- ص56.

(65) محمود مختار بريري، القانون الجوي - مقدمة عامة، أغراض الملاحة الجوية- مرجع سابق - 2007م - ص 227.

(66) د/ سليمان مرقس- أصول الالتزام، الجزء الأول- السابق- ص585.

(67) د/ سليمان مرقس- مصادر الالتزام، المرجع السابق- ص591.

(68) د/ عبد الناصر توفيق العطار- مصادر الالتزام - بدون ناشر- ص285.

(69) د/ جميل الشراوي- النظرية العامة للالتزام- دار النهضة العربية- ط2- 1995- ص544.

(70) د/ سعيد عبد السلام- التعويض عن ضرر النفس في المسؤولية التقصيرية في القانون الوضعي والفقه الإسلامي- رسالة دكتوراه - جامعة القاهرة- 1988م - ص57.

المضرور وإن كان ينشأ من يوم تحقق الضرر إلا أن تجسيده في حق دائنية مقدر بالنقد تقديرًا دقيقًا لا يتم إلا من يوم الحكم به⁽⁷¹⁾. ويثير تقدير التعويض عن الضرر الناشئ عن أعمال المراقبة الجوية على النحو السابق، ضرورة التطرق لمسألة التعويض عن الضرر المرتد.

التعويض عن الضرر المرتد:

لا يستطيع غير المضرور أن يطالب بتعويض عن ضرر لم يصبه، فإذا أصاب الضرر شخصًا بالتبعية عن طريق ضرر أصاب آخر فيما يسمى بالضرر المرتد، فلا بد من توافر حق لهذا الغير يعتبر الإخلال به ضررًا أصابه، أما مجرد احتمال وقوع ضرر في المستقبل لا يكفي للحكم بالتعويض، وهكذا يشترط للتعويض عن الضرر المادي المرتد أن ينشأ عن الإصابة أو الوفاة الإخلال بحق ثابت يحميه القانون، ويستوي في هذا أن يكون الحق ماليًا أو مدنيًا أو سياسيًا بما في ذلك القبض على الشخص دون وجه حق أو اعتقاله أو تعذيبه، فإذا ثبت الحق فيه للمضرور فإنه ينتقل إلى ورثته⁽⁷²⁾ وعلى العكس من ذلك يمكن أن يتمثل التعويض عن الضرر المادي المرتد لمجرد الإخلال بمصلحة مالية للأقارب إذا لم يكن لهؤلاء الحق في النفقة وثبت أن المتوفى كان يعولهم فعلاً، وفي هذه الحالة يشترط لتحقيق الضرر المادي للشخص الذي يدعيه نتيجة وفاة آخر، أن يثبت أن المتوفى كان يعوله فعلاً وقت وفاته وعلى نحو مستمر ودائم وأن فرصة الاستمرار على ذلك كانت متحققة⁽⁷³⁾، فمجل القول إذن أن العبرة في تحقق الضرر المادي للشخص الذي يدعيه نتيجة لوفاة آخر هو أن يثبت أن المجني عليه كان يعوله فعلاً وقت وفاته وعلى نحو مستمر ودائم وأن فرصة الاستمرار على ذلك في المستقبل كانت محققة، فيقدر القاضي ما ضاع على المضرور من فرصة بفقد عائلته ويقضي له بتعويض على هذا الأساس. كما يشترط أن تكون المصلحة المالية مشروعة لوجوب المطالبة بتعويض الضرر المادي المرتد، فإذا كانت العلاقة التي تربط المضرور بالمدعي غير مشروعة أو مخالفة للأداب العامة فلا يحكم بالتعويض عن الضرر المادي المرتد من الوفاة⁽⁷⁴⁾، وهكذا حكم بعدم تعويض الخلية عن فقد خليلها رغام أنه كان يتولي الاتفاق عليها، غير أن هذا الحكم لا يمتد إلى الطفل الطبيعي بحيث يجوز تعويضه عن الضرر المادي المرتد عن فقد والده، ولما كان الحق في التعويض يثبت للمضرور على هذا النحو فإنه ينتقل بالتالي إلى ورثته بحيث يمكن لهؤلاء المطالبة بالتعويض الذي كان لمورثهم أن يطالب به أو بقي حيًا⁽⁷⁵⁾. وتوجد عدة خصائص يتميز بها التعويض في المسؤولية الناشئة عن أعمال المراقبة الجوية عن غيرها من المسؤوليات المدنية.

المطلب الأول

تعويض غير محدود

رغم أنه قد تم تحديد مسؤولية الناقل الجوي الناشئة عن عقد النقل الجوي بحدود قصوى للتعويض، عن طريق إقرار عدة اتفاقيات دولية، بدءًا من اتفاقية وارسو 1929م والبروتوكولات المعدلة لها، حتى اتفاقية مونتريال 1999م وكذلك تم تحديد مسؤولية مشغل الطائرة في مواجهة الأطراف الثالثة الموجودة على سطح الأرض وفق اتفاقية روما 1952م ثم اتفاقية المخاطر العامة مونتريال 2009م، بحدود قصوى للتعويضات، إلا أن مسؤولية مراقبة الحركة الجوية لم تزل

(71) د/ عبد المنعم فرج الصدة- مصادر الالتزام - المرجع السابق- ص524.

(72) د/ محمد إبراهيم دسوقي الضرر المرتد وعلاقته بالضرر الأصلي- بدون ناشر- ط1979م- ص29.

(73) د/ سعيد عبد السلام- التعويض عن صور النفس في المسؤولية التقصيرية- رسالة دكتوراة حقوق عين شمس- ص220.

(74) د/ محمد إبراهيم دسوقي- الضرر المرتد- المرجع السابق- ص35.

(75) د/ سعيد عبد السلام- التعويض عن ضرر النفس في المسؤولية التقصيرية- المرجع السابق- ص223.

مسئولية غير محدودة بأية حدود قصوى للتعويض حتى الآن. فالمسئولية المدنية الناشئة عن أعمال المراقبة الجوية إلى الآن مسؤولية غير محدودة، قد يبلغ التعويض فيها أبعد مادي متوازياً مع قدر الضرر، فيكون التعويض على حجم الأضرار أيًا ما بلغت، وهذا الحكم ينسحب على كل مسؤولية تنشأ عن أعمال المراقبة الجوية سواء أقيمت دعوى المسؤولية ضد المراقب الجوي أو أقيمت ضد وكالة مراقبة الحركة الجوية أو أقيمت ضد جهة الإدارة، فمتى تبنت أركان المسؤولية على النحو السابق في مواجهة أي من هؤلاء، أمكن للقاضي الحكم بتعويض على المسئول يتناسب مع حجم الضرر بالغاً ما بلغ. ويستوي في ذلك أن يكون الضرر هو مشغل الطائرة أو كان أيًا من مستخدميها، فالمقرر أنه يحق لأي من هؤلاء أصابه ضرر من جراء خطأ مراقبة الحركة الجوية المطالبة بتعويض على قدر الضرر دونما التقيد بأي حدود قصوى. غير أن إطلاق التعويضات في مجال المراقبة الجوية على هذا النحو، من الممكن أن يؤدي إلى إحجام المؤسسات والأشخاص عن القيام بتقديم هذه الخدمات، نظرًا لأن المراقبة الجوية دائماً ما تكون مسئولة عن رؤوس أموال ضخمة جداً، ونرى أنه يجب تقييد حدود التعويضات عن الأضرار التي تسببها مراقبة الحركة الجوية بحدود التعويض الواردة بالاتفاقيات الدولية التي تنظم مسؤولية الناقل الجوي ومشغل الطائرة، فبخصوص تعويض الأضرار الحاصلة لمستخدمي الطائرة نرى أنه يجب أن يتم تحديد مسؤولية مراقبة الحركة الجوية بحدود التعويض الواردة في اتفاقية مونتريال 1999م، التي تنظم مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين وأصحاب البضائع والشحن. أما عن تعويض الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض، فيجب أن يتم تحديد مسؤولية مراقبة الحركة الجوية بحدود التعويض الواردة في اتفاقية روما 1952م، حيث قررت الاتفاقية تحديد مسؤولية مشغل الطائرة عن تلك الأضرار بحدود قصوى للتعويض، حيث كانت مسؤولية المشغل عن الأضرار الحاصلة للأطراف الأخرى على سطح الأرض محدودة، وقد أوردت الاتفاقية استثناء على قاعدة تحديد المسؤولية عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض هما:

أ- قصد إحداث الضرر:

إذا نجم الضرر عن فعل أو امتناع من قبل مشغل الطائرة أو أي من تابعيه بقصد إحداث الضرر، تكون مسؤولية المشغل غير محدودة ويلتزم بالتالي بتعويض الضرر دون مراعاة الحدود القصوى التي تتضمنها اتفاقية روما لعام 1952م واتفاقية مونتريال 2009م المعدلة لها، ويتعين على المدعي بالتعويض أن يثبت قدر إحداث الضرر لدي المشغل أو أحد تابعيه لكي يحصل على التعويض كاملاً ولا يتوقف عند الحدود القصوى للمسئولية، وإذا صدر الفعل أو الامتناع أو همال من جانب تابعي المشغل، يتعين على المدعي بالتعويض اثبات أنهم كانوا يمارسون وظائفهم في حدود اختصاصاتهم عند وقوع الفعل أو الامتناع أو الإهمال، فإذا لم يكن الشخص بصدد ممارسة وظيفته أو إذا تجاوز حدود اختصاصه لا تتقرر مسؤولية مشغل الطائرة غير المحدودة حتى وأن كان هذا الشخص تابعاً له⁽⁷⁶⁾.

ب- الاستيلاء غير المشروع على الطائرة:

إذا أصاب الغير ضرر على سطح الأرض حال الاستيلاء غير المشروع على الطائرة تكون مسؤولية مرتكب جريمة الاستيلاء غير محدودة، في حين تبقى مسؤولية مشغل الطائرة الشرعي محدودة، وبالتالي يمكن الحكم على مرتكب جريمة الاستيلاء بتعويضات عن كل الأضرار

(76) مادة 12 فقرة 1 من اتفاقية روما 1952م.

وبدون أية حدود قصوى⁽⁷⁷⁾. ثم جاءت اتفاقية المخاطر العامة مونتريال 2009م، وقررت أن مسؤولية مشغل الطائرة عن الأضرار الحاصلة للأطراف الأخرى على سطح الأرض مسؤولية غير محدودة ابتداءً، وعلى المشغال إن أراد أن يستفيد من الحدود القصوى للتعويض التي نصت عليها الاتفاقية، أن يثبت أن الضرر لم يكن راجعاً لإهماله هو أو أي من تابعيه، أو يثبت أن الضرر كان راجعاً إلى خطأ شخص آخر من الغير⁽⁷⁸⁾، وإذا تعدد المسؤولون عن الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض، فلا يجوز للمضرورين أن يطالبوا بتعويض إجمالي يزيد على الحد الأقصى للتعويض الذي قد يحكم به على مسئول واحد، أما إذا كانت الأضرار ناجمة عن حادث تصادم بين طائرتين أو إذا كانت إحداها قد أعاققت الأخرى في طيرانها فنجم الضرر عن ذلك، يجوز للمضرور أن يتقاضى تعويضاً لا يتجاوز الحدود القصوى المقررة للطائرتين المساهمتين في وقوع الضرر، لكن كل مشغل طائرة لا يلتزم بدفع تعويض يتجاوز الحد الأقصى المقرر على طائراته⁽⁷⁹⁾. هذا وقد قررت اتفاقية مونتريال 2009م لمشغل الطائرة – فضلاً عن الحق في التمسك بالحدود القصوى للتعويض استناداً إلى خطأ الغير – الحق في الرجوع على المتسبب في الضرر بما دفعه من تعويضات⁽⁸⁰⁾، وبالبناء على ذلك يكون للمشغل أن يتمسك بتحديد مسؤوليته استناداً إلى خطأ مراقب الحركة الجوية باعتباره من الغير، ثم يمكنه بعد ذلك الرجوع على مراقبة الحركة الجوية بما دفعه من تعويضات التي كانت في إطار الحدود القصوى المقررة في الاتفاقية، وعندئذ يمتد حكم الاتفاقية بشأن تحديد التعويض على مسؤولية مراقبة الحركة الجوية عن الأضرار التي تلحق بالأغيار على سطح الأرض. هذا وقد قرر مشروع اتفاقية الأرجنتين تحديد مسؤولية مراقبة الحركة الجوية عن الأضرار التي تسببها أخطاؤها للمتعاملين في مجال الطيران المدني، وفق الحدود القصوى للتعويض الواردة بالاتفاقيات الدولية المتعلقة بالطيران المدني الدولي على النحو التالي⁽⁸¹⁾ بالنسبة للأضرار الحاصلة لمشغل الطائرة تتحدد مسؤولية الوكالة بالحدود القصوى للتعويض المقررة في الاتفاقية الدولية على مسؤولية المشغل في حالة الاصطدام⁽⁸²⁾. وبالنسبة للأضرار الحاصلة لمستخدمي الطائرة تتحدد مسؤولية الوكالة وفقاً للحدود القصوى للتعويض المقررة بالاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الدولي بالطائرة وارسو 1929م والبروتوكولات المعدلة لها⁽⁸³⁾، والتي أصبحت فيما بعد الحدود المقررة بالاتفاقية الدولية لمسؤولية الناقل الجوي مونتريال 1999م أما بالنسبة للأضرار الحاصلة للأطراف الأخرى على سطح الأرض، فتتحدد مسؤولية الوكالة بالحدود القصوى للتعويض المقررة في الاتفاقية الدولية على مسؤولية الوكالة بالحدود القصوى للتعويض المقررة في الاتفاقية الدولية على مسؤولية المشغل فيما يتعلق بالأضرار التي تلحق الأشخاص والأجسام على السطح روما 1952م⁽⁸⁴⁾، والتي أصبحت فيما بعد الحدود المقررة في اتفاقية المخاطر العامة مونتريال 2009م. وبالنسبة للأضرار الحاصلة للشحن البريدي، تتحدد مسؤولية الوكالة بحدود التعويض المقررة في الاتفاقية الدولية لاتحاد البريد العالمي⁽⁸⁵⁾. وقد قرر مشروع الاتفاقية أنه إذا كانت المسؤولية مشتركة بين وكالة مراقبة الحركة الجوية ومشغل الطائرة فإن للمضرور أن يطالب كلا منهم بتعويض إلى الحد الأقصى المقرر في الاتفاقيات الدولية المتخصصة لكل في جميع الأحوال لا يستطيع أن يطالب بتعويض أكبر من المبلغ المقابل للضرر الحاصل له⁽⁸⁶⁾ كما لا يجوز له الحصول على تعويض يفوق الحد الأقصى المقرر.

(77) مادة 12 فقرة 2 من اتفاقية روما.

(78) مادة 4 فقرة 3 من اتفاقية المخاطر العامة مونتريال 2009م.

(79) مادة 6 فقرة 1 و 2 و 3 من الاتفاقية السابقة.

(80) مادة 11 من الاتفاقية السابقة.

(81) مادة 14 فقرة 1 من مشروع الاتفاقية الأرجنتين.

(82) مادة 12 فقرة 1 من مشروع الاتفاقية السابق.

(83) مادة 10 فقرة 1 من مشروع الاتفاقية السابق.

(84) مادة 11 من مشروع الاتفاقية السابقة.

(85) مادة 10 فقرة 3 من مشروع الاتفاقية السابقة.

(86) مادة 14 فقرة 2 من مشروع الاتفاقية السابقة.

مع ملاحظة أن مشروع الاتفاقية أجاز للدول زيادة حدود مسؤولية وكالاتها لمراقبة الحركة الجوية إلي ما يجاوز الحدود القصوى المقررة في الاتفاقيات الدولية السابقة وذلك لضمان تغطية التعويض الكامل للضرر الحاصر لأي من المضرورين في حكم ليس له مقابل في أي من الاتفاقيات الدولية السابقة⁽⁸⁷⁾.

المطلب الثاني

تعويض عن كافة الأضرار

يسأل المتعاقد مدنيا عن الأضرار المتوقعة فالمسؤولية العقدية هي مسؤولية عن الأضرار المتوقعة فقط وقت إبرام العقد فإذا كان الالتزام مصدره العقد لا يلتزم المدين الذين لم يرتكب غشا أو خطأ جسيما إلا بتعويض الضرر الذي كان يمكن توقعه عادة وقت العقد⁽⁸⁸⁾ وعلي ذلك تسأل وكالة مراقبة الحركة الجوية أو جهة الإدارة حسب الأحوال في مواجهة مشغل الطائرة عن الإخلال بالتزاماتها المنبثقة عن عقد المراقبة الجوية عن الأضرار المتوقعة فقط وقت التعاقد ويكون التعويض فقط عن هذه الأضرار المتوقعة عادة وقت التعاقد. وهو ما يؤدي إلي نتيجة مهمة مؤداه عدم إرهاب وكالة مراقبة الحركة الجوية بتعويضات باهظة قد تؤدي إلي الأحجام عن القيام بمثل هذه الأنشطة مما يلقي بانعكاسات سيئة علي انتظام الطيران المدني نظرا لارتفاع قيمة الاستثمار في مجال الطيران المدني الأمر الذي لو تم إطلاق التعويض بالنسبة لمشغل الطائرة لأدي ذلك في الكثير من الأحوال إلي التأثير بشدة علي الموقف المالي لوكالة المراقبة الجوية وإرهاب الدول حسب الأحوال فالأمر بالنسبة للمشغل يقف في الغالب عند حد الممتلكات ونرى أن الأنسب لجميع الأطراف الأخذ بقواعد وأحكام المسؤولية العقدية إذا ما توافرت شروطها التي تضمن له تعويضا مناسباً لحجم خسائره عن الأضرار المتوقعة كما يضمن له مزية كبيرة تتمثل في إلقاء عبء الإثبات على عاتق المتعاقد معه وفي نفس الوقت تضمن لوكالة مراقبة الحركة الجوية أو جهة الإدارة حسب الأحوال عدم إرهابها بالتعويض عن أضرار لم تكن تتوقعها عادة عند التعاقد مما قد يؤثر علي أدائها التزاماتها فيما بعد. ولكن نظرا لأن عالم الطيران المدني تحفة المخاطر الجمة والصعوبات الشديدة ويعلم المتعاملون فيه هذا جيد وأنه بالنسبة لعقد المراقبة الجوية يعلم العاقدان جيدا أي خطأ بسيط من قبل المراقبة الجوية يمكن أن يؤدي إلي مأساة كبير وتنتج نيتهم إلي التعاقد متوقعين أضرار قد تشمل هلاك الطائرة كليا بمن فيها وما علي منها وهو أقصى ضرر يمكن أن يحيق بمشغل الطائرة الذي يخسر في هذه الحالة طائرته وتابعيه والكثير من سمعته التجارية ونعتقد أنه لا يمكن والحال كذلك أن توجد أضرار بالنسبة لمشغل الطائرة لم يكن قد توقعها العاقدان وقت إبرام العقد وعليه يستوى عندنا من هذه الوجهة الأخذ بقواعد المسؤولية العقدية والتقصيرية حيث تكون نتيجتهما واحدة ألا وهي تعويض المشغل عن كل عناصر الضرر الذي أصابه فيتم تعويضه عن الأضرار المادية والمعنوية ويشمل كذلك التعويض ما لحقه من خسارة وما فاتته من كسب نتيجة فقد طائرته وتابعيه وما فقد من سمعته التجارية. وفي الأحوال التي أرتأت فيها الأنظمة القانونية المختلفة أن ارتكاب المتعاقد ما يجعله غير أهل لتمتعه بمزية حصر مسؤولية في الأضرار المتوقعة فقط في حالات الغش والخطأ الجسيم يتم مساءلته عندئذ عن الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة ونظرا لاعتبار وكالات مراقبة الحركة الجوية مدينا مهنيا محترفا ينتظر منه مشغل الطائرة كثيرا من الحرص والإتقان في أدائه التزاماته فقد يتحقق في جانبها الخطأ الجسيم ولم بالإهمال أو بمجرد الإخلال بتلك الالتزامات مما يترتب عليه قيام مسؤولية الوكالة التقصيرية في مواجهة المشغل ويتم تعويض المشغل في تلك الأحوال عن كافة الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة. وقد قرر مشروع

(87) مادة 15 من مشروع الاتفاقية السابقة

(88) مادة 221 فقرة 2 من القانون المدني.

اتفاقية الأرجنتين أن مسؤولية وكالة مراقبة الحركة الجوية تمتد لتشمل التعويض الكامل عن الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة إذا كان مستخدموها أو وكلاؤها أثناء القيام بمهامهم قد اتجهت نيّتهم إلى قصد أحداث الضرر أو قاموا بتنفيذ التزاماتهم بإهمال شديد دون أخذ نتائجها في الحسبان⁽⁸⁹⁾. وفي جميع الأحوال يجب أن يتم تعويض مشغل الطائرة تعويضاً كاملاً عن الضرر الحاصل للطائرة⁽⁹⁰⁾. أما مسؤولية وكالة مراقبة الحركة الجوية أو جهة الإدارة حسب الأحوال في مواجهة مستخدمي الطائرة والأطراف الثالثة علي سطح الأرض، هي مسؤولية تقصيرية نظراً لعدم ارتباطها مع أي من هؤلاء بأي رابطة عقدية ويتقرر للمضروور من مستخدمي الطائرة والأطراف علي سطح الأرض التعويض الكامل عن كافة الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة وهو ما يتناسب مع هؤلاء المضروورين حيث تنحصر التعويضات في الغالب عن الأضرار التي تتمثل في الأضرار الجسدية سواء وفاة أو إصابة وأضرار الأموال التي لا ترتقي لمستوى أضرار مشغل الطائرة مما يكون الأنسب لهم التعويض عن كافة الأضرار وفقاً لأحكام المسؤولية التقصيرية من دون إرهاب لوكالة المراقبة الجوية بتعويضات لا طائل لها بها. أما بالنسبة لمسؤولية مراقبي الحركة الجوية الناشئة عن أعمال المراقبة الجوية فهي دائماً مسؤولية تقصيرية وذلك سواء أكانت في مواجهة مشغل الطائرة أو مستخدميها أو الأطراف الثالثة علي سطح الأرض ويتم الحكم بتعويض المضروور وفقاً لها تعويضاً كاملاً عن كافة الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة مع إلقاء عبء الإثبات علي عاتق المضروور.

الاستنتاجات والتوصيات

أولاً: الاستنتاجات

- (1) مسؤولية مراقب الحركة الجوية مسؤولية شخصية، وهي مسؤولية تقصيرية في جميع الأحوال، سواء كانت تجاه مستغل الطائرة، أو كانت تجاه مستخدميها، أو كانت تجاه الأطراف الأخرى علي سطح الأرض، فمراقب الحركة الجوية يعتبر نائباً عن وكالة مراقبة الحركة الجوية في إبرام العقد وتنفيذه ومسؤولية النائب دائماً ما تكون تقصيرية.
- (2) بالنسبة لمسؤولية المراقب التقصيرية فيكون له الرجوع علي الوكالة أو جهة الإدارة ودفع مسؤوليته إذا لم يصدر منه خطأ شخصي وكان يتصرف في حدود التعليمات الصادرة إليه وفقاً الأمر رئاسي، أو إذا أثبت أن خطأه كان في حدود السلطة التقديرية لوظيفته، كل ذلك مع تحميل المضروور بعبء الإثبات الأمر الذي قد لا يستطيعه المضروور إلا بإدخال الوكالة أو جهة الإدارة وهو ما يضمن له دخول مدين يضمن عنه الأداء.
- (3) يستطيع مشغل الطائرة أن يدفع مسؤوليته عن التأخير في النقل أو عدم إتمامه للسبب الأجنبي، ويعتبر إخلال مراقبة الحركة الجوية بالتزاماتها العقدية وتأخير الرحلة الجوية أو إلغائها سبباً أجنبياً عن المشغل، يستطيع دفع مسؤوليته استناداً إليه، وعندئذ يجب تقرير مسؤولية وكالة مراقبة الحركة الجوية عن الأضرار الناشئة عن تأخير الرحلة أو إلغائها، حتى لا يجد مستخدم الطائرة المضروورة نفسه في حالة لا يستطيع فيها الحصول على تعويض عن الضرر الذي ألم به، وإن كان لا يستطيع الناقل دفع مسؤوليته عن التأخير في النقل أو إلغائه بصفة عامة، إلا أنه في حالة التأخير الراجع سببه إلى خطأ مراقبة الحركة الجوية يكون له الرجوع علي وكالة مراقبة الحركة الجوية بما دفعه من تعويضات.
- (4) نظراً لأن أعمال مراقبة الحركة الجوية في كل من فرنسا ومصر يتم تقديمها من قبل مؤسسات تابعة للدولة حتى الآن، فإنه وفقاً للمستقر من أحكام القضاء الفرنسي، ينعقد الاختصاص لجهة

(89) مادة 16 فقرة 1 من مشروع اتفاقية الأرجنتين.

(90) مادة 17 من مشروع الاتفاقية السابقة

القضاء الإداري في الحالة التي ترفع فيها الدعوى على جهة الإدارة، بينما ينعقد الاختصاص لجهة القضاء العادي حالما ترفع الدعوى على مراقب الحركة الجوية حال ارتكابه خطأ شخصيا، أو حال تقديمه للمحاكمة أمام المحاكم الجنائية، والوضع في مصر لا يختلف عن ذلك حيث تسري ذات القواعد السابقة، غير أننا نرى أن هذا الوضع لم يعد له محل، خاصة بعد أن سمح كل من المشرع الفرنسي والمشرع المصري، لأشخاص القانون الخاص بإنشاء وإدارة وكالات مراقبة الحركة الجوية، مما يعني أنه لم يعد ينظر لهذه الأعمال على أنها من أعمال السيادة، وإلا لما سمح لأشخاص القانون الخاص بمباشرتها، مما يشير إلى أن جهة الإدارة إنما تؤدي هذه الأعمال باعتبارها أحد أشخاص القانون الخاص لا باعتبارها صاحبة سيادة، الأمر الذي نرى معه ضرورة انعقاد الاختصاص لجهة القضاء العادي، ويكون وحده هو المختص بنظر الدعاوى الناشئة عن أعمال المراقبة الجوية، حتى في ظل وجود خطأ مرفقي لجهة الإدارة وفقا لأحكام مسائلة المتبوع عن أفعال التابع، وذلك توحيدا لجهة القضاء التي يلجأ إليها المضرور، حتى لا يؤدي تشتته بين أكثر من جهة قضاء إلى المساس بحقه في التعويض.

ثانيا: التوصيات:

- (1) نهيب بالمنظمة الدولية للطيران المدني توحيدا لقواعد المسؤولية المدنية الناشئة عن أعمال المراقبة الجوية، الإسراع في إنجاز اتفاقية دولية تنظم أحكامها، كل يتم إدراجها في القوانين الوطنية، لتوحيد القواعد والأحكام المتعلقة بها على الصعيد الدولي، وإزالة الغموض الذي يكتنفها الذي كان من نتيجة التضارب في اتجاهات الفقه وأحكام القضاء.
- (2) نقترح على المنظمة الدولية للطيران المدني إصدار ملحق جديد لاتفاقية شيكاغو 1944م، عن طريق إصدار القواعد القياسية الدولية والإجراءات الموصى بها، أو إصدار قانون أو عقد نموذجي دولي، يتضمن الحد الأدنى من القواعد التي تحكم مسؤولية وكالات مراقبة الحركة الجوية، تمهيدا لإقرار اتفاقية دولية، وهذا من شأنه ضمان معايير السلامة وأنه من المفيد للدول التي لم تسن تشريعات تنظم هذه المواضيع بعد.
- (3) ضرورة تفعيل دور المنظمة الدولية للطيران المدني الإيكو، بشأن مخالفة الدول الأعضاء بها لمعايير السلامة الجوية الدولية الواردة بملحق اتفاقية شيكاغو 1944 الثمانية عشرة، بصفة خاصة الملحق 2 المتعلق بقواعد الجو، والملحق 3 الخاص بالأرصاء الجوية لخدمة الملاحة الجوية الدولية، والملحق 10 الخاص باتصالات الطيران، والملحق 11 المتعلق بخدمات الحركة الجوية، والملحق 12 الخاص بالبحث والإنقاذ، والملحق 13 الخاص بتحقيق حوادث الطائرات، والملحق 14 الخاص بتشغيل المطارات وتجهيزات الملاحة الجوية، والملحق 15 الخاص بخدمات معلومات الطيران، وكذلك تفعيل رقابة المنظمة الدولية للطيران المدني على وحدات مراقبة الحركة الجوية، للرقابة على إنشاء وتشغيل هذه الوحدات، بما يضمن قيام هذه الوحدات بتقديم خدمات مراقبة الحركة الجوية على النحو الذي يضمن تحقيق أمان وسلامة الطيران المدني الدولي، والرقابة على اتباع هذه الوحدات للإجراءات التي تقررها المنظمة الدولية في هذا الشأن، وأهمها إجراءات تحويل المسؤولية عن الطائرة من وحدة مراقبة جوية لأخرى، وذلك من خلال مراقبين ومفتشين دوليين تابعين للمنظمة.
- (4) نظرا لارتفاع القيم المالية للاستثمارات في مجال الطيران المدني، مما يجعل إطلاق التعويضات يؤدي إلى أضرار عديدة للمشتغلين فيه، لذلك نقترح تحديد تعويض الأضرار الناشئة عن أعمال المراقبة الجوية بحدود قصوى، على غرار تحديد مسؤولية الناقل الجوي، حتى لا يحجم الكثير من مقدمي خدمات الحركة الجوية عن القيام بتقديم هذه الخدمات خشية الإرهاق المالي، مما ينعكس بدوره على سلامة وأمان الطيران المدني، كما نقترح إعداد وثيقة تأمين من الحوادث الجوية، بحيث تتحمل وكالات مراقبة الحركة الجوية والناقلون الجويون وصانعو الطائرات بأداء

أقساط التأمين فيها، على أن تقوم شركة التأمين بأداء قيمة التعويض للمضرورين من حوادث الطائرات، أيا ما كان السبب الذي نشأ عنه الحادث الجوي، وذلك حفاظا على رءوس الأموال الضخمة المدفوعة في مجال الطيران المدني، وكذلك حفاظا على حقوق ضحايا الكوارث الجوية.

قائمة المراجع والمصادر

أولا: الكتب القانونية العامة

- 1/ أحمد سعد - أحكام الالتزامات والإثبات - بدون ناشر - ط 2001م.
- 2/ أحمد شوقي محمد عبد الرحمن - الدراسات البحثية في المسؤولية المدنية - المجلد الأول - المسؤولية المدنية الشخصية في الفقه والقضاء المصري والفرنسي - منشأة المعارف بالإسكندرية.
- 3/ أحمد عابدين - التعويض بين المسؤولية العقدية والتقصيرية - دار المطبوعات الجامعية.
- 4/ أيمن إبراهيم عبد الخالق العشماوي - تطور مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية - السابق - دار النهضة العربية.
- 5/ جميل الشرقاوي - النظرية العامة للالتزام - دار النهضة العربية - ط 2 - 1995.
- خالد عبد الفتاح محمد - المسؤولية المدنية، في ضوء أحدث أحكام محكمة النقض - ط 2009م.
- 6/ رؤوف عبيد - مبادئ القسم العام من التشريع العقابي - دار الفكر العربي - الطبعة الرابعة.
- 7/ د/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل - مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي دراسة للالتزام بالسلامة في النقل البري والجوي والبحري - دار النهضة العربية - 1980م.
- 8/ سليمان مرقس - الفعل الضار - مطابع دار النشر الجامعية المصرية - ط 1 - سنة 1960.
- 9/ سليمان مرقس - أصول الالتزام، الجزء الأول - السابق - ص 585.
- 10/ سمير كامل - الأحكام العامة للالتزام وقواعد الإثبات في المواد المدنية والتجارية - بدون ناشر - ط 1998م.
- 11/ السيد عتيق - شرح قانون العقوبات - القسم العام - الجزء الأول الجريمة - دار النهضة العربية - 2004 / 2005.
- 12/ عبد الرازق السنهوري - الوسيط - في شرح القانون المدني - ج 1 - مجلد - منشأة المعارف - الإسكندرية.
- 13/ عبد الرحيم عامر - المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية - دار المعارف - الطبعة الثانية 1979م.
- 14/ عبد الرحيم عامر - المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية - دار النهضة العربية - ط 1 - سنة 2000م.
- 15/ عبد المعطي خيال - محاضرات الأعمال التحضيرية - ط 1 - سنة 1995م.
- 16/ عبد المنعم فرج الصدة، مصادر الالتزام، دراسة في القانون اللبناني والقانون المصري - دار النهضة العربية - 1992م.
- 17/ عبد الناصر توفيق العطار - مصادر الالتزام - بدون ناشر.
- 18/ عمر السعيد رمضان - شرح قانون العقوبات، القسم العام - دار النهضة العربية - ط 1993م.
- 19/ مأمون محمد سلامة - الفكر الفلسفي وأثره في التجريم والعقاب - بدون ناشر - ط 1997.
- 20/ محسن عبد الحميد إبراهيم البيه - حقيقة أزمة المسؤولية المدنية ودور التأمين منها - مكتبة الجلاء الجديد - ط 1993م.
- 21/ محمد إبراهيم دسوقي - الضرر المرتد وعلاقته بالضرر الأصلي - بدون ناشر - ط 1979م.
- 22/ محمد إبراهيم دسوقي - المسؤولية العقدية والمسؤولية التقصيرية، مشكلة النطاق والخيرة - ط 1 - بدون ناشر.
- 23/ محمد السعيد - الخطأ غير المغتفر - دار النهضة العربية - ط 1 - سنة 1994م / 25 محمد السعيد رشدي - الخطأ غير المغتفر، سوء السلوك الفاحش والمقصود - دار النهضة العربية - 1994م.
- 24/ محمد حسين منصور - المسؤولية الإلكترونية - منشأة المعارف بالإسكندرية - ط 2006.
- 25/ محمد لبيب شنب - الوجيز في النظرية العامة للالتزام - مصادر الالتزام - دار النهضة العربية.

ثانيا: الكتب القانونية المتخصصة:

- 1/ إبراهيم الدسوقي أبو الليل - مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون دراسة للالتزام بالسلامة في النقل البري والجوي والبحري - دار النهضة العربية - 1980م.
- 2/ بسام عبد الرحمن شيخ العشرة - المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرة على السطح - رسالة دكتوراة - جامعة القاهرة.
- 3/ محمد فريد العيني - القانون الجوي - دار النهضة العربية - ط 1 - سنة 2002م.
- 4/ محمود مختار بريري، القانون الجوي - مقدمة عامة، أغراض الملاحة الجوية، دار النهضة العربية - 2007م.
- 5/ هاني محمد دويدار - قانون الطيران التجاري - دار الجامعة الجديدة - 2002م.

ثالثا: الرسائل والبحوث العلمية:

- 1/ يحيى أحمد البنا - أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي - رسالة دكتوراة - جامعة الإسكندرية - 1993م.
- 2/ إبراهيم عبد الخالق العشماوي - تطور مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية - رسالة دكتوراة غير منشورة - جامعة عين شمس - 1998م.
- 3/ أحمد شوقي محمد عبد الرحمن - الدراسات البحثية - المجلد الأول.
- 4/ سعيد عبد السلام - التعويض عن صور النفس في المسؤولية التقصيرية - رسالة دكتوراة حقوق عين شمس.
- 5/ سعيد عبد السلام - التعويض عن ضرر النفس في المسؤولية التقصيرية في القانون الوضعي والفقه الإسلامي - رسالة دكتوراه - جامعة القاهرة - 1988م.