

ملاحظات في اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات
بالأطراف الثالثة لعام ٢٠٠٩
نطاق تطبيقها - أحوال عدم تطبيقها - شروط تطبيقها

الدكتور/ فاروق إبراهيم جاسم

أستاذ القانون التجاري المساعد
كلية القانون - الجامعة المستنصرية

ملاحظات في اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة لعام ٢٠٠٩ نطاق تطبيقها - أحوال عدم تطبيقها - شروط تطبيقها
الدكتور/ فاروق إبراهيم جاسم

الملخص

إن الأضرار التي تلحقها الطائرة أثناء طيرانها بالأشخاص أو الأموال على سطح الأرض، والتي قد تسفر عن قتل أو إصابة بعض الأشخاص بجروح أو هلاك أو تلف المباني أو المنشآت أو المزروعات، وغيرها من أموال كانت محط اهتمام المجتمع الدولي منذ وقت مبكر، إذ أبرمت اتفاقيتين لتنظيم المسؤولية الناشئة عن هذه الأضرار هما اتفاقيتي روما الأولى الموقعة في ١٩٣٣/٥/٢٩، والثانية الموقعة في ١٩٥٢/١٠/٧ والتي تعرف باتفاقية روما بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض، ثم رأت الدول المنظمة إلى هذه الاتفاقية بأن الضرورة تستدعي مراجعتها وتحديث بعض الأحكام الواردة فيها. لذا أقرت اتفاقية جديدة تعرف " باتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة " وتم التوقيع عليها في مدينة مونتريال في ٢٠٠٩/٥/٢.

ويمثل هذا البحث المتواضع محاولة لدراسة بعض الأحكام التي تضمنتها الاتفاقية الأخيرة وهي المتعلقة بنطاق تطبيقها وأحوال عدم تطبيقها وشروط تطبيقها، وإبداء الملاحظات بشأنها.

Abstract

Notes on the convention on compensation for damage caused by Aircraft to third parties
Scope of application- state of non- application- the conditions
Dr. Farooq Ibraheem Jassim

The damages which occurred by aircraft in flight to persons and their properties, on the earth, such as: death or injury the person or the pert in building and other properties, from earlier time, it was concerned by the international community; two conventions were issued in Rome, to organize the liability due to these damage, the first one, issued at 29 May 1933 and the second, issued at 7 October 1952, which so-called, the convention on damage caused by foreign aircraft to third parties on the earth, then the states parties to the convention recognize the need to modernize these conventions of Rome, so new convention had been adopted, which issued in Montreal at 2 May 2009, called: " The convention on compensation for damage caused by aircraft to third parties".

This research represents an attempt to study some rules were adopted by convention of Montreal, which related with: the scope of application and of non- application and conditions of its application.

المقدمة:

إنّ الأضرار التي تحدثها الطائرات لا تقتصر على الأشخاص والبضائع التي تتولى الطائرة نقلها فحسب، وإنما تمتد إلى الأشخاص أو الأموال التي على سطح الأرض. كما لو سقطت الطائرة أو احترقت أو اصطدمت بإحدى المباني أو ألقت كل أو بعض حمولتها على سطح الأرض، وأسفر ذلك عن قتل أو إصابة بعض الأشخاص أو هلاك أو تلف المباني أو المنشآت أو المزروعات، وغيرها من أموال على سطح الأرض^(١). وقد أدرك المجتمع الدولي منذ وقت مبكر طبيعة الأضرار التي تلحقها الطائرة بالأشخاص أو الأموال على سطح الأرض، لذا اتجهت الجهود إلى وضع بعض القواعد التي تحكم المسؤولية الناشئة عن الأضرار المذكورة. فوضعت اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين^(٢) مشروعاً لاتفاقية دولية ثم إقرارها في مؤتمر عقد في مدينة روما والتوقيع عليها في ٢٩/٥/١٩٣٣. وقد تضمنت الاتفاقية مبادئ عدة، من أهمها تأسيس المسؤولية الناشئة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض وفقاً لمبدأ المخاطر وتحمل التبعة، وليس وفقاً لفكرة الخطأ. وجعل مستثمر الطائرة مسؤولاً عن التعويض عن الأضرار المذكورة وليس مالكيها؛ ذلك لأنّ الأخير قد لا يتولى استثمار الطائرة مباشرة، وإنما يفوض الغير باستثمارها. وكذلك تحديد مسؤولية المستثمر عن الأضرار بمبالغ معينة ضماناً لعمل مرفق النقل الجوي، وغير ذلك من مبادئ^(٣). إلّا أنه بالنظر لعزوف العديد من الدول عن التصديق على الاتفاقية المذكورة بسبب

(١) في أعداد الأشخاص الذين قتلوا بسبب حوادث سقوط الطائرات على سطح الأرض منذ العام ١٩٦٠ لغاية عام ٢٠٠٨ يُنظر:

Paul Stephen Dempsey, Aircraft operator Liability For Surface damage, McGill University, 2015,P.6.

(٢) وتعرف اختصاراً بـ CITEJA.

(٣) في المبادئ التي تضمنتها اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ يُنظر: ريمون عقل فرحات، الموسوعة القانونية للنقل الجوي والبحري والبري، ج١، المنشورات الحقوقية، صادر، بيروت، ٢٠٠٤، ص ٤٧٦-٤٧٧.

الاعتراضات التي أُثيرت بشأن بعض أحكامها، لذا وضعت اللجنة الدولية الفنية للخبراء القانونيين الجويين مشروعاً جديداً لاتفاقية جديدة بديلاً عن اتفاقية روما لعام ١٩٣٣، وتم إقرارها في ١٠/٧/١٩٥٢، وقد عرفت باتفاقية روما بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض^(٤). وقد دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ ١٢/٤/١٩٦٩. وتم تعديلها بمقتضى بروتوكول مونتريال الموقع عليه بتاريخ ٢٣/٩/١٩٧٨. ثم رأيت الدول المنضمة للاتفاقية المذكورة أن الحاجة تدعو إلى تحديث الأحكام الواردة فيها، فعقدت في مدينة مونتريال مؤتمراً للمدة من ٢٠/٤ إلى ٢/٥/٢٠٠٩ تمخض عن إعداد اتفاقيتين تم إقرارهما بتاريخ ٢/٥/٢٠٠٩ عرفت الأولى باتفاقية "تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة"^(٥)، بينما عرفت الثانية باتفاقية "تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع"^(٦).

وقد عرفت الاتفاقية الأولى اختصاراً "باتفاقية المخاطر العامة" "General Risks Convention"، بينما عرفت الثانية "باتفاقية التدخل غير المشروع" "unlawful interference convention"^(٧).

(٤) باللغة الفرنسية:

La convention relative aux dommages causes aux tiers ala surface par des aeronefs etrangers.

وباللغة الإنكليزية:

The convention on damage caused by Foreign Aircraft to Third parties on the surface.

(٥) باللغة الفرنسية:

Convention relative ala reparation des dommages causes aux tiers par des aeronefs.

وباللغة الإنكليزية:

Convention on compensation for damage caused by Aircraft to Third parties.

(٦) Convention on compensation For Damage to Third Parties Resulting From acts Of Unlawfull interference involving Aircraft.

(٧) يُنظر: منظمة الطيران المدني الدولي (الأيكاو)، ورقة عمل، الجمعية العمومية . الدورة السابعة

والثلاثون . ورقة عمل مقدمة من مجلس الأيكاو رقم الوثيقة 22-6-2010 LE2 wp/31 A31

د. فاروق إبراهيم جاسم

وقد تضمنت هذه الاتفاقية بعض المبادئ الجديدة التي تختلف عن تلك التي قررتها اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، ومن ذلك عدم تطبيق الاتفاقية على الأضرار التي تلحقها الطائرة بالطرف الثالث (الغير) والناشئة عن أحد أفعال التدخل غير المشروع. والتوسع في تحديد مفهوم إقليم الدولة عما كان مقرراً بمقتضى اتفاقية روما لعام ١٩٥٢. وكذلك تحديد مسؤولية المستثمر أو المستغل عن الحد الأقصى لمبالغ التعويض التي يلزم بأدائها إلى الطرف الثالث (الغير) الذي وقع عليه الضرر بمبالغ تزيد عما كان مقرراً في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، فضلاً عن وضع بعض التعاريف لبعض المفاهيم أو الأوضاع وذلك في محاولة لضبط مدلولها وتحديد المقصود بها. وسنحاول في هذا البحث المتواضع دراسة بعض الأحكام التي تضمنتها الاتفاقية، وهي المتعلقة بنطاق تطبيقها وأحوال عدم تطبيقها وشروط تطبيقها، ومقارنتها بما قرره اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ وإبداء بعض الملاحظات بشأنها، ومن دون التعرض إلى باقي الأحكام التي تضمنتها الاتفاقية التي لا يتسع حجم هذا البحث المتواضع لبيانها.

وفي ضوء ما تقدم، سيقسم البحث على ثلاثة مباحث وبالشكل الآتي:

المبحث الأول: نطاق تطبيق الاتفاقية.

المبحث الثاني: أحوال عدم تطبيق الاتفاقية.

المبحث الثالث: شروط تطبيق الاتفاقية.

المبحث الأول

نطاق تطبيق الاتفاقية

حددت اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ بشأن تعويض الضرر الذي تلحق الطائرات بالأطراف الثالثة نطاق تطبيقها وذلك بقصد تحديد طبيعة الأضرار التي تسري بشأنها أحكام الاتفاقية واستبعاد ما سواها من أضرار، إذ نصت المادة الثانية من الاتفاقية على أنه:

وفي عرض بعض المبادئ التي تضمنتها الاتفاقيتان يُنظر: مقالة للمستشار ممدوح علي الهذيلي منشورة بتاريخ ٢٠١٠/٥/٥ على موقع مستشاري القانوني، mylawyeri.com تاريخ الزيارة ٢٠١٦/٩/١٥.

- ١ - " تسري هذه الاتفاقية على الأضرار التي تلحق بالأطراف الثالثة في إقليم دولة طرف وتتسبب فيها طائرة في حالة طيران في رحلة جوية دولية، بخلاف الضرر الناشئ عن فعل تدخل غير مشروع.
- ٢ - بموجب إعلان من الدولة الطرف إلى جهة الإيداع، تسري هذه الاتفاقية أيضاً عندما تكون طائرة في حالة طيران بخلاف الطيران في رحلة جوية دولية سببت أضراراً في أراضي تلك الدولة من غير أن يكون ذلك نتيجة لأحد أفعال التدخل غير المشروع.
- ٣ - تحقيقاً لأغراض هذه الاتفاقية:
- (أ) يُعتبر الضرر للسفينة الموجودة في أعالي البحار أو الطائرة الموجودة في أعالي البحار أو " المنطقة الاقتصادية الخالصة " ضرراً يحدث في إقليم دولة تسجيلها، غير أنه كان إذا كان مقر الأعمال الرئيسي لمشغل الطائرة في إقليم دولة غير دولة التسجيل، يُعتبر أن الضرر للطائرة قد حدث في إقليم الدولة التي يوجد فيها مقر أعماله الرئيسي.
- (ب) ويجب اعتبار الضرر الذي يصيب منصات الحفر وغيرها من التجهيزات المثبتة في أرض المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في الجرف القاري ضرراً حدث في إقليم الدولة صاحبة الاختصاص القانوني على تلك المنصة أو التجهيزات، وفقاً للقانون الدولي بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المحررة في خليج مونتيفغو في ١٠/١٢/١٩٨٢".
- ويتضح من النص المتقدم، أن اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ يتحدد نطاق تطبيقها بالأضرار التي تلحقها الطائرات بالطرف الثالث (الغير)، أي بالأشخاص أو الأموال الموجودة على إقليم دولة ما من دون أن يكون لهؤلاء أية علاقة عقدية بمشغل أو مستثمر الطائرة، وتتمثل هذه الأضرار بما يسقط من الطائرة من أشخاص أو أشياء وهي في حالة طيران، أو بما ينجم عن سقوطها من أضرار.

د. فاروق إبراهيم جاسم

وينبغي لتطبيق الاتفاقية أن تكون الأضرار التي لحقت بالطرف الثالث (الغير) قد وقعت في إقليم دولة طرفاً في الاتفاقية، فإذا لم تكن كذلك فلا تطبق أحكام الاتفاقية، وإنما أحكام القانون الوطني الذي تشير إليه قواعد الإسناد في قانون القاضي الذي يتولى نظر الدعوى.

وسنبين في موضع لاحق ما هو المقصود بإقليم الدولة وفقاً لما قرره الفقرة (٣) من المادة الثانية من الاتفاقية، وينبغي كذلك لتطبيق الاتفاقية أن تكون الأضرار التي لحقت بالطرف الثالث (الغير) قد تسببت بها طائرة في حالة طيران، فإذا لم تكن كذلك فلا تطبق أحكام الاتفاقية. وقد حددت الفقرة " ج " من المادة الأولى من الاتفاقية مفهوم " حالة الطيران " وهو ما نبينه في موضع لاحق.

وكذلك يجب أن تكون الطائرة التي أحدثت الضرر في رحلة جوية دولية، فإذا لم يتوافر هذا الوصف فلا تطبق أحكام الاتفاقية. وقد حددت الفقرة " د " من المادة الأولى من الاتفاقية ما هو المقصود بالرحلة الجوية الدولية وهو ما نبينه لاحقاً.

وقد استبعدت الاتفاقية من نطاق تطبيقها الأضرار التي تحدثها الطائرة بالطرف الثالث (الغير) والناشئة عن عمل من أعمال التدخل غير المشروع. وقد بينت الفقرة (أ) من المادة الأولى بأنه يقصد بهذه الأعمال " كل عمل معرّف على أنه جريمة في اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في ١٦/١٢/١٩٧٠ أو في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران الموقعة في مونتريال في ٢٣/٩/١٩٧٠ أو في أي تعديل نافذ وقت وقوع الحدث " (٨).

(٨) حددت المادة الأولى من معاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي بتاريخ ١٦/١٢/١٩٧٠ أفعال الاستيلاء غير المشروع بأنها تتمثل بقيام "أي شخص على متن الطائرة وهي في حالة طيران، وبغير حق مشروع باستخدام القوة أو بالتهديد باستعمالها أو استعمال أي شكل آخر من أشكال الإكراه بالاستيلاء على الطائرة أو ممارسة سيطرته عليها أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال". وكذلك أشارت اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران الموقعة في مونتريال في ٣/٩/١٩٧١ إلى أنه:

" ١ - يُعدُّ مرتكباً لإحدى الجرائم كل شخص يقوم بصورة غير مشروعة وعن قصد على :

ويمكن القول بأن الأعمال المذكورة سابقاً تتمثل بوجه عام بتلك التي تهدف إلى الإخلال بسلامة الطيران المدني وانتظام حركته، ومثالها الأعمال المتعلقة بخطف الطائرات وتغيير وجهتها، أو التي تسفر عن تفجيرها أو سقوط أشخاص أو أشياء منها. ويُعدُّ الحكم الذي قرره اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ بعدم تطبيق أحكامها على أفعال التدخل غير المشروع تجديداً لم تقررته اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض. وهذا يرجع إلى أن مثل هذه الأفعال لم تكن معروفة وقت وضع الاتفاقية كما هو الحال في الوقت الحالي. وفي هذه الحالة ستخضع الأضرار الناشئة في هذه الأفعال إلى " اتفاقية تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع " التي تم التوقيع عليها كذلك بتاريخ ٢٠٠٩/٥/٢ في مدينة مونتريال.

ولا تطبيق اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩. شأنها شأن اتفاقية روما لعام ١٩٥٢^(٩). على الأضرار التي تلحق بالركاب أو البضائع التي تتولى الطائرة نقلها، وإنما تطبق بشأنها أحكام الاتفاقيات الدولية النافذة، كاتفاقية وارشو بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في ١٢/١٠/١٩٢٩، واتفاقية مونتريال الموقعة في ٢٨/٥/١٩٩٩ التي

أ- ارتكاب عمل من أعمال العنف ضد شخص موجود على متن الطائرة بحالة طيران إذا كان من شأن هذه الأعمال أن يعرّض سلامة الطائرة للخطر.

ب- تخريب طائرة في الخدمة أو إنزال أضرار بها وجعلها غير صالحة للطيران أو من شأنها أن تعرّض سلامتها للخطر في حالة طيران.

ج- وضع أو حمل الغير على وضع، بأية وسيلة من الوسائل، جهاز أو مواد على متن الطائرة في الخدمة من شأنها تدمير الطائرة أو إلحاق أضرار بها تجعلها غير صالحة للطيران أو من شأنها أن تعرّض سلامتها للخطر في حالة طيران.

د - تدمير أو إنزال أضرار بمنتجات أو خدمات الملاحة الجوية أو الإخلال بعملها إذا كان من شأن هذه الأفعال أن يهدد سلامة طائرات بحالة طيران.

هـ - إبلاغ خبر يعلم أنه كاذب ويعرّض من جراء ذلك للخطر سلامة الطائرة بحالة طيران".

(٩) نصت المادة (٢٤) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ على أنه " لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الأضرار التي تصيب طائرة في حالة طيران أو تصيب الأشخاص أو الأموال الموجودة على متنها ".

د. فاروق إبراهيم جاسم

حلت محلها. وإذا كانت اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ لم تقرر هذا الأمر صراحةً كما كانت تقضي بذلك اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، إلا أن المنطق يقضي باستبعاد تطبيقها بشأن الأضرار المذكورة.

وكذلك لا تطبق اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩. شأنها شأن اتفاقية روما لعام ١٩٥٢.^(١٠) فيما إذا كان الطرف الثالث (الغير) الذي لحقه الضرر مرتبطاً بعلاقة قانونية أو عقدية بمشغل (مستثمر) الطائرة أو كان من تابعيه، وإنما تسري بشأن هذه الأضرار أحكام القانون أو العقد الذي ينظم العلاقة بين هؤلاء، ومثال ذلك اتفاق إدارة مزرعة مع إحدى شركات الطيران على رش المزرعة بالمبيدات بوساطة طائرات الهليكوبتر فتسقط إحداهما وتصيب المزرعة بأضرار^(١١).

وهكذا نخلص إلى أن اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ يتحدد نطاق تطبيقها بالأضرار التي تلحقها الطائرة، وهي في حالة طيران، بالطرف الثالث (الغير) الموجود على إقليم دولة طرفاً في الاتفاقية. وقد حددت الاتفاقية مفهوم الطرف الثالث (الغير)^(١٢) في الفقرة (ط) من المادة الأولى، إذ نصت على أن " الطرف الثالث " يعني شخصاً غير المشغل أو الراكب أو شاحن البضائع ".

^(١٠) نصت المادة (٢٥) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ على أنه " لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الأضرار التي تحدث على سطح الأرض إذا كانت المسؤولية عن هذه الأضرار نظمها إما عقد بين من لحقه الضرر من جهة، والمستغل أو الشخص الذي له حق استعمال الطائرة عندما وقع الضرر من جهة أخرى، وإما تنظمها تشريعات العمل السارية على عقود العمل المبرمة بين هؤلاء الأشخاص ".

^(١١) يُنظر: الدكتور ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، ١٩٦٦، ص ٣٦٩.

^(١٢) يلحظ أن النص العربي للاتفاقية قد استعمل لفظ (الطرف الثالث) وهو اللفظ ذاته الذي اعتمده النص الإنكليزي للاتفاقية " Third Parties " بينما استعمل النص الفرنسي لفظ " tiers " " الغير ". وإذا كان لفظ الطرف الثالث " Third Party " هو من الألفاظ السائدة في اللغة القانونية في الولايات المتحدة الأمريكية وإنكلترا والأنظمة القانونية المتأثرة بهما.

إلا أن هذا اللفظ هو غير مألوف في اللغة القانونية العربية التي تستعمل لفظ " الغير " في تحديد مركز الأشخاص الذين تطبق بشأنهم أحكام اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩. ولذا كان الأحرى بالنص العربي استعمال هذا اللفظ وليس لفظ " الطرف الثالث ".

ويبدو من هذا النص أن الطرف الثالث (الغير) هو كل شخص لا تربطه بالمشغل أو المستثمر أية علاقة قانونية أو عقدية. فلا يعد الراكب وكذلك شاحن البضاعة (المرسل) من الغير؛ لأنَّ هؤلاء يرتبطون بالناقل بعقد ينظم العلاقة بينهما، ولا يُعدُّ تابعي المشغل (المستثمر) من الغير؛ لأنَّ هؤلاء يرتبطون به بعلاقة يحكمها القانون أو العقد المبرم بينهما. وهكذا يبدو بأن اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ لا تحمي سوى الأشخاص الذين يتعرضون إلى مخاطر الطائرة، وهي في حالة طيران، من دون أن تربطهم بمشغلها أو مستثمرها أية علاقة قانونية أو عقدية. وفضلاً عما تقدّم، فلا تطبق اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩، كسابقها اتفاقية روما لعام ١٩٥٢^(١٣)، بشأن الأضرار الناشئة عن مجرد مرور الطائرة في المجال الجوي طبقاً لقواعد الملاحة الجوية، إذ قررت الفقرة (٢) من المادة الثالثة من الاتفاقية بعدم تطبيقها " إذا نتج الضرر عن مجرد مرور الطائرة في المجال الجوي طبقاً لأنظمة الحركة الجوية المعمول بها".

وسنعاود البحث في هذا الحكم عند بيان حالات عدم تطبيق الاتفاقية تجنباً للتكرار.

المبحث الثاني

الأحوال التي لا تطبق فيها الاتفاقية

حددت اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ الأحوال التي لا تطبق فيها أحكامها، وتتمثل هذه الأحوال بعدم سريان أحكامها بشأن الأضرار التي تسببها طائرات الدولة، وبضمنها تلك المستعملة لأغراض عسكرية أو لأغراض الجمارك أو الشرطة، وكذلك إذا كانت الأضرار ناشئة مباشرة عن نزاع مسلح أو اضطرابات مدنية، أو كانت من قبيل الأضرار الناشئة عن حادث أو واقعة نووية، فضلاً عن عدم تطبيق أحكامها بشأن الأضرار الناشئة عن مجرد تحليق الطائرة وفقاً لقواعد الملاحة الجوية المعمول بها، وكذلك إذا كانت الأضرار ناشئة عن فعل من أفعال التدخل غير المشروع، أو كانت بفعل حوادث التصادم الجوي. وأخيراً بعدم تطبيق أحكامها بشأن الرحلات الجوية غير الدولية، ونبحت في هذه الأحوال تباعاً.

أولاً: طائرات الدولة

^(١٣) أشارت الفقرة (١) من المادة (١) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ إلى عدم تطبيق الاتفاقية " إذا كان الضرر قد نشأ من مجرد مرور الطائرة في المجال الجوي وفقاً لقواعد الملاحة الجوية المعمول بها".

د. فاروق إبراهيم جاسم

قررت الفقرة (٤) من المادة الثانية من اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ بأنه "لا تسري أحكام هذه الاتفاقية على الأضرار التي تسببها طائرات الدولة. وتُعدُّ من طائرات الدولة كل طائرة تستعمل في أغراض عسكرية أو لأغراض الجمارك أو الشرطة".

يتضح من النص المتقدم، أن اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ لا تطبق بشأن الأضرار التي تلحق بالطرف الثالث (الغير) إذا كانت الطائرة التي أحدثت الضرر من قبيل طائرات الدولة. فما هو المقصود بهذه الطائرات؟ وما هو المعيار الذي يمكن من خلاله إسباغ هذا الوصف على هذه الطائرات؟ ولم تحدد الاتفاقية المقصود بطائرات الدولة aeronefs d,Etat ، لذا يبدو بأنه يقصد بها تلك المملوكة للدولة . أي المسجلة في سجل الطائرات الذي تمسكه جهة رسمية باسم الدولة . ومن ثم فإنَّ المعيار المعتمد في تحديد وصف طائرات الدولة هو ملكيتها من هذه الأخيرة. إلا أن هذا التفسير يبدو قاصراً، لأنه لا يأخذ بنظر الاعتبار الغرض الذي خصصت له الطائرة، وهو تخصيصها للخدمة العامة من عدمه^(١٤)؛ لأنَّ الطائرة قد تكون مملوكة للدولة إلا أنها غير مخصصة لخدمة عامة، بل تزاوُل نشاطها تجارياً خاصاً يتمثل بنقل البضائع أو الركاب. لذا فإنه من الممكن الأخذ بمعيار تخصيص الطائرة لخدمة عامة لأجل تحديد المقصود بطائرات الدولة، وليس بمعيار ملكية الطائرة من قبل الدولة فحسب^(١٥)، وهذا ما أخذت به الاتفاقية في الفقرة (٤) من المادة الثانية، إذ عدَّت من قبيل طائرات الدولة كل طائرة تستعمل في أغراض عسكرية أو لأغراض الجمارك أو الشرطة، وذلك بغض النظر عن الجهة المالكة سواء أكانت الدولة أم شخص من أشخاص القانون العام أم الخاص، طبيعياً كان أم معنوياً إذا خصصت للأغراض المتقدم ذكرها.

ويبدو مما تقدّم، أن واضعي الاتفاقية قد قصدوا التوسع في نطاق عدم تطبيقها وذلك بإخضاع الأضرار التي تلحقها الطائرات المتقدم ذكرها بالطرف الثالث "الغير" إلى

^(١٤) بهذا المعنى يُنظر: د. حفيظة الحداد، القانون الجوي، دون ذكر الناشر وتاريخ النشر، ص ٥٧.

^(١٥) وهذا ما أخذت به الفقرة(ب) من المادة (٣) من اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو بتاريخ ١٢/٧/١٩٤٤، إذ نصت على أن "تعتبر الطائرة المستخدمة لخدمات عسكرية أو جمركية أو بوليسية " طائرة دولة".

أحكام القانون الوطني^(١٦). أما طائرات الدولة غير المخصصة للأغراض المتقدمة، ومنها المخصصة لنقل البريد أو للأغراض العلمية أو الزراعية أو الصحية فتطبق بشأن الأضرار التي تلحقها بالطرف الثالث (الغير) أحكام الاتفاقية^(١٧).

ثانياً: النزاعات المسلحة أو الاضطرابات المدنية

نصت الفقرة (٨) من المادة الثالثة من اتفاقية مونتريال على أن " أي مشغل قد يكون مسؤولاً بخلاف هذا بموجب أحكام هذه الاتفاقية لا يكون مسؤولاً إذا كان الضرر نتيجة مباشرة لنزاع مسلح أو اضطراب مدني"^(١٨).

^(١٦) مما تجدر الإشارة إلى أن اتفاقية مونتريال بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي الموقعة في ١٩٩٩/٥/٢٨ قد قررت في المادة (٢) الفقرة (١) بسريان أحكامها " على النقل الذي تقوم به الدولة أو الأشخاص الاعتبارية الأخرى الخاضعة للقانون وفقاً للشروط المنصوص عليها في المادة الأولى من الاتفاقية" إلا أن المادة (٥٧) من الاتفاقية أشارت إلى أنه " يجوز لأي دولة طرف أن تعلن في أي وقت بموجب إخطار يوجه إلى جهة الإيداع أن هذه الاتفاقية لا تسري على : - النقل الجوي الدولي الذي تقوم به مباشرة تلك الدولة لأغراض غير تجارية فيما يتعلق بوظائفها ومهامها كدولة ذات سيادة ب- و/أو نقل الأشخاص والبضائع والأمتعة لسلطاتها العسكرية على متن طائرات مسجلة في تلك الدولة أو مستأجرة بواسطتها، والتي حجزت حمولتها الكلية بواسطة تلك السلطات أو بالنيابة عنها" وهكذا يبدو بأن الاتفاقية المذكورة لا تسري على النقل الذي تقوم به الدولة بنفسها وكذلك النقل الذي يتم لحساب السلطات العسكرية في الدولة وبالشروط التي قررتها الاتفاقية. في تفصيل هذه الشروط يُنظر: الدكتور محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ . تحديث نظام وارسو . مجلس النشر العلمي، الكويت ، ٢٠٠٠، ص ٦٠، وكذلك الدكتور عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى، ٢٠٠٧، ص ٦٢.

^(١٧) وهذا ما ذهب إليه البعض من الفقه في ظل تطبيق معاهدة روما بشأن الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض لعام ١٩٥٢. يُنظر: الدكتور محمود مختار أحمد بريري، الدكتور عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة العربية، ٢٠٠٧، ص ٢١٨-٢١٩. وهذا ما يمكن الأخذ به كذلك في اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩، باعتبار أن نص الفقرة (٤) من المادة الثانية منها يمثل استثناءً من الأصل الذي يقضي بخضوع الأضرار التي تحدثها الطائرة بالطرف الثالث (الغير) لأحكام الاتفاقية. بعد توافر شروط تطبيقها. وهذا الاستثناء لا يجوز التوسع فيه.

د. فاروق إبراهيم جاسم

يتضح من النص المتقدم، أن الاتفاقية استبعدت من نطاق تطبيقها الأضرار التي تلحقها الطائرة بالطرف الثالث (الغير) الناشئة عن نزاع مسلح أو اضطراب مدني. وفي هذه الحالة يشترط أن تكون الأضرار المذكورة ناشئة مباشرة عن النزاع أو الاضطراب المذكور، ومثالها تعرّض الطائرة لفضيحة أدت إلى سقوطها وإلحاق الضرر بالأشخاص أو الأموال على سطح الأرض. ففي هذه الحالة لا تنهض مسؤولية المشغل أو المستثمر عن هذه الأضرار، وإنما مسؤولية الشخص أو الجهة التي تسببت في الحدث.

وقد ذهب بعض آراء الفقه في ظل تطبيق معاهدة روما لعام ١٩٥٢ إلى أنه ينبغي أن تكون الأضرار التي ألحقها الطائرة بالغير على سطح الأرض هي نتيجة لنزاع مسلح أو اضطرابات مدنية وليست نتيجة لخطأ المستغل أو تابعيه، ومن ذلك قيام إحدى طائراته بالتحليق أو محاولة الهبوط فوق المناطق التي يسودها النزاع أو الاضطرابات، ومن ثم فإن سقوطها وإحداثها الأضرار بالغير على سطح الأرض يترتب مسؤولية مستغلا كاملة في مواجهة المضرورين^(١٩). وبتقديرنا المتواضع، أن حكم الفقرة (٨) من المادة الثالثة من اتفاقية مونتريال يشوبه قدر من عدم الدقة؛ ذلك لأنه إذا كانت النزاعات المسلحة أو الاضطرابات المدنية تُعدُّ من قبيل القوة القاهرة التي تعفي المشغل أو المستثمر من المسؤولية، إلا أنه يشترط في القوة القاهرة - كما هو مقرر - توافر عنصر عدم التوقع في الحدث الذي ألحق الضرر بالغير، ومن ثم فإذا كان هذا الحدث - وهو تعرّض الطائرة للمخاطر في أثناء تحليقها فوق المناطق التي تسودها المنازعات أو الاضطرابات واحتمال سقوطها وإلحاقها الضرر بالطرف الثالث أو الغير - هو أمر متوقع فإن ذلك يستدعي تطبيق أحكام الاتفاقية، ومسائلة المشغل أو المستثمر عن هذه

(١٨) يلحظ الصياغة المعيبة لهذه الفقرة وتضمينها عبارات زائدة " أي مشغل قد يكون مسؤولاً بخلاف هذا بموجب أحكام هذه الاتفاقية لا يكون مسؤولاً " وكان بالإمكان اختصار هذه الفقرة بالقول بأن المشغل لا يكون مسؤولاً إذا كان الضرر نتيجة مباشرة لنزاع مسلح أو اضطراب مدني.

(١٩) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، دون ذكر تاريخ النشر، ص ١٦١.

الأضرار. ولذا كان الأولى بوضعي الاتفاقية النص صراحةً على مسؤولية المشغل في مثل هذه الحالة.

ثالثاً: الأضرار الناشئة عن واقعة نووية

نصت الفقرة (٦) من المادة الثالثة من اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ على أنه " لا تترتب مسؤولية بموجب هذه الاتفاقية عن الضرر الناجم عن واقعة نووية حسب التعريف الوارد في اتفاقية باريس بشأن مسؤولية الأطراف الثالثة في مجال الطاقة النووية (١٩٦٠/٧/٢٩)، أو الضرر النووي حسب ما هو معرّف في اتفاقية فيينا بشأن المسؤولية عن الأضرار النووية (١٩٦٣/٥/٢١) أو أي تعديل أو مرفقات بهاتين الاتفاقيتين في حالة سريان في وقت وقوع الحدث ". ويتضح مما تقدّم، أن اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ قد استبعدت من نطاق تطبيقها الأضرار الناشئة عن واقعة نووية وفقاً للتعريف المقرر في الاتفاقيات المشار إليها في النص.

رابعاً: الأضرار الناشئة عن تحليق الطائرات

قررت الفقرة (٢) من المادة الثالثة من اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ بأنه " لا ينشأ حق في التعويض بموجب هذه الاتفاقية... إذا نتج الضرر عن مجرد مرور الطائرة في المجال الجوي وفقاً لأنظمة الحركة الجوية المعمول بها ".

يستفاد من النص المتقدم، أن اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩، كسابقتها اتفاقية روما لعام ١٩٥٢^(٢٠)، لا تطبق بشأن الأضرار الناشئة عن مجرد مرور الطائرة في الفضاء الجوي وفقاً لقواعد الحركة الجوية المعمول بها. وتتمثل هذه الأضرار بالضوضاء أو الإزعاج الذي تصدره محركات الطائرة في أثناء تحليقها، لاسيّما بعد التطور الكبير في صناعة الطائرات وظهور الطائرات العملاقة أو النفاثة التي تصدر ضجيجاً، وتحدث إزعاجاً يفوق الحد المألوف^(٢١). وقد ميّز الفقه بين نوعين من أضرار التحليق يتمثل أولهما بما

(٢٠) الفقرة (١) من المادة (١) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ التي سبقت الإشارة إليها في موضع سابق.

(٢١) يُنظر: الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٠، وكذلك الدكتور إبراهيم فهمي شحاتة، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٦، ص ٤٠٨. ومما تجدر الإشارة إليه أن المنظمة الدولية للطيران المدني الدولي قد أصدرت الملحق رقم (١٦) باتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ حددت فيه نسبة الضجيج المسموح به للطائرات النفاثة.

د. فاروق إبراهيم جاسم

يلحق بالمناطق المجاورة للمطارات، وهذه الأضرار يجوز التعويض عنها بشرط أن تكون أضراراً جدية وعلى درجة من الجسامه بحيث لا يمكن تحملها، وفي هذه الحالة يترك تقدير هذه الأضرار لمحكمة الموضوع في ضوء توافر عناصر محددة يمكن التحقق منها بواسطة أهل الخبرة^(٢٢).

أما النوع الثاني فيتمثل بالأضرار التي تلحق بالمناطق البعيدة عن المطارات، وهذه الأضرار لا يجوز التعويض عنها- كما يرى بعض الفقه- لأنها تُعدّ- بحكم التطور الحاصل في المجتمعات المعاصرة- من قبيل الأضرار المألوفة. إلا أن ذلك هو رهن بوجود الالتزام بالتحليق في الارتفاعات والمستويات المقررة وإلا جاز للمضروب على سطح الأرض المطالبة بالتعويض في حال تجاوزها^(٢٣).

وإذا كان من المتعذر تلافي الأضرار الناشئة عن تحليق الطائرة في المجال الجوي، ولاسيما ذلك لذي يلحق بالمناطق القريبة من المطارات. إلا أن عدم تطبيق أحكام الاتفاقية بشأنها لا يعني بعدم إمكان التعويض عنها، وفي هذه الحالة سيخضع التعويض عن هذه الأضرار للقانون الذي ينعقد له الاختصاص في ضوء قواعد الإسناد، أما إذا جاوزت الطائرة في أثناء تحليقها الأصول المتبعة في الملاحة الجوية وفقاً لأنظمة الحركة الجوية . كالتحليق في مستويات منخفضة، أو القيام ببعض الحركات الاستعراضية . وألحقت أضراراً بالطرف الثالث (الغير) فتطبق أحكام الاتفاقية.

خامساً: أفعال التدخل غير المشروع

سبقت الإشارة بأن الفقرة (١) من المادة الثانية من اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ استثنيت من نطاق تطبيقها الأضرار التي تلحقها الطائرة، وهي في حالة طيران، بالطرف الثالث والناشئة عن عمل من أعمال التدخل غير المشروع an act of unlawful

(٢٢) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٢. وفي القضاء ذهبت محكمة بداءة باريس بتاريخ ١٩٧٧/٧/١٣ إلى إلزام الخطوط الجوية الفرنسية Air France بدفع نفقات الأعمال اللازمة لإخماد الأصوات المنبعث عن هبوط وإقلاع الطائرات النفاثة في مطار أورلي وذلك لمصلحة بلدية (فيلوف لوروا) لأنه يزيد عن الضجيج المألوف في المدن، المجلة الفرنسية لقانون الجو R.F.D.A, 1976,P. 273.

(٢٣) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٢-١٤٣.

interference ، وكذلك سبقت الإشارة إلى التعريف الذي تبنته الفقرة (أ) من المادة الأولى من الاتفاقية لتحديد المقصود بهذه الأعمال. وفي هذه الحالة ستخضع هذه الأعمال إلى اتفاقية تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢/٥/٢٠٠٩، وكما قررت ذلك الفقرة (١) من المادة الثانية من هذه الاتفاقية.

سادساً: حوادث التصادم الجوي

لا تطبق اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ بشأن حوادث التصادم الجوي^(٢٤)، أي الأضرار التي تلحقها طائرة بطائرة أخرى كلاهما في حالة طيران؛ لأنَّ الاتفاقية تنظم مسؤولية المشغل أو المستثمر عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالطرف الثالث (الغير) على سطح الأرض وليس في الجو^(٢٥). أما إذا نشأت عن التصادم أضراراً بالطرف الثالث على سطح الأرض فتطبق أحكام الاتفاقية^(٢٦). وينبغي الإشارة إلى أن المادة (٢٤) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ . التي سبق بيانها في موضع سابق . كانت تقرر صراحةً بعدم تطبيق أحكامها بشأن الأضرار التي تلحقها طائرة بطائرة أخرى في حالة طيران. وهذا الحكم واجب الإلتزام في ظل اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩، وإن لم تقرر صراحةً.

سابعاً: الرحلة الجوية غير الدولية

لا تسري اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ على الرحلات الجوية غير الدولية، إذ يتحدد نطاق تطبيق الاتفاقية بالرحلات الجوية الدولية وفقاً لمفهوم هذه الرحلة الذي بينته الفقرة "د" من المادة الأولى من الاتفاقية الذي سنبينه عند البحث في شروط تطبيق الاتفاقية.

(٢٤) مما تجدر الإشارة إليه إلى أن اللجنة القانونية التابعة للمنظمة الدولية للطيران المدني قد وضعت بعد إعداد مشروعات سابقة . مشروعاً لاتفاقية دولية بشأن التصادم الجوي نظمت فيها مسؤولية مشغل أو مستثمر الطائرة عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالطائرات الأخرى والأشخاص والأموال الموجودة على متن هذه الطائرات... في تفصيل هذا المشروع يُنظر: ريمون عقل فرحات، مصدر سبق ذكره، ص ٥٠٥.

(٢٥) أستاذنا الدكتور أكرم ياملكي، القانون الجوي العام والخاص، منشورات جامعة جيهان . أربيل . العراق، الطبعة الأولى، ٢٠١٤، ص ١٧٥.

(٢٦) الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ١٤٨، الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، مكتبة الجلاء، المنصورة، دون ذكر تاريخ النشر، ص ٢٨٠.

د. فاروق إبراهيم جاسم

وإذا كان الأصل أن اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ لا تسري سوى على الرحلة أو الرحلات الجوية الدولية، إلا أن الفقرة (٢) من المادة (٢) من الاتفاقية أشارت إلى جواز تطبيقها بشأن الرحلة أو الرحلات الجوية غير الدولية وذلك بموجب إعلان من الدولة الطرف في الاتفاقية إلى جهة الإيداع التي حددتها الاتفاقية.

المبحث الثالث

شروط تطبيق الاتفاقية

يشترط لتطبيق اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ عن الأضرار التي تلحقها الطائرة بالطرف الثالث أو الغير أن تتوافر الشروط الآتية:

أولاً: وقوع (حدث) أصاب الطرف الثالث (الغير) بضرر.

ثانياً: أن يقع الضرر على إقليم دولة طرفاً في الاتفاقية.

ثالثاً: أن يقع الضرر من طائرة في حالة طيران.

رابعاً: أن تكون الرحلة الجوية رحلة دولية. ونبين هذه الشروط تباعاً.

أولاً: وقوع (حدث) أصاب الطرف الثالث (الغير) بضرر

ينبغي أولاً لتطبيق اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ وقوع (حدث) (event). وقد أشارت

الفقرة (ب) من المادة الأولى من الاتفاقية إلى أنه " يقع (حدث) عندما تلحق طائرة في

حالة طيران ضرراً غير نتيجة لأحد أفعال التدخل غير المشروع^(٢٧).

^(٢٧) من الضروري الإشارة إلى أن اتفاقية وارشو بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة في ١٢/١٠/١٩٢٩. وكذلك اتفاقية مونتريال الموقعة في ٢٨/٥/١٩٩٩ التي حلت محل اتفاقية وارشو قد استعملنا لفظ "حدث" عند تنظيمهما لأحكام مسؤولية الناقل في نقل البضائع والأمتعة. بينما استعملنا لفظ "الحادث" عند تنظيمهما لأحكام مسؤولية الناقل في نقل الأشخاص. وقد ذهبت بعض آراء الفقه إلى وجوب التمييز بين اللفظين المذكورين، إذ إن لفظ "الحدث" هو أكثر شمولاً من لفظ (الحادث)، فهو يتسع لجميع الأسباب الممكنة للضرر سواء أكانت متعلقة بعملية النقل أم غير متعلقة به. وكذلك دعت آراء أخرى إلى تبني لفظ (الواقعة) بدلاً من لفظ (الحادث) ليشمل جميع حالات الضرر الممكن حدوثها. يُنظر: أستاذنا الدكتور أكرم ياملكي، مصدر سبق ذكره، ص ٢٣٩-٢٤٠، الدكتور أبو زيد رضوان، مصدر سبق ذكره، ص ٢٩٥، الدكتور عاطف الفقي، مصدر سبق ذكره، ص ١٢٤، الدكتور هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ط١، ٢٠٠٥، ص ٢٣-٢٤.

يتضح مما تقدم، إنَّ اتفاقية مونتريال لم تضع تعريفاً للحدث، وإنما أشارت بعبارات عامة إلى أنه يكون متوافر عندما تلحق طائرة في حالة طيران ضرراً بالطرف الثالث. وكذلك من دون التطرق إلى الأسباب المؤدية إلى وقوعه؛ وذلك لأنه من المتعذر عملاً حصر تلك الأسباب.

كما قررت الاتفاقية بوجوب التعويض عن الأضرار البيئية، وهذا الحكم يُعدُّ تجديداً أدخلته الاتفاقية ذلك لأنَّ الطائرة قد لا تلحق الضرر بالأشخاص أو الأموال الموجودة على سطح الأرض، وإنما تلحق أضراراً بالبيئة، وهذه الأضرار يجب التعويض عنها طالما أنه كان قانون الدولة التي وقعت فيها هذه الأضرار يلزم بالتعويض عنها.

ثانياً: أن يقع الضرر على إقليم دولة طرف في الاتفاقية

يشترط بمقتضى الفقرة (١) من المادة الثانية من اتفاقية مونتريال أن تكون الأضرار التي ألحقتها الطائرة بالطرف الثالث قد وقعت في إقليم دولة طرف في الاتفاقية، ومن ثم فإذا وقع الضرر في إقليم دولة غير طرف في الاتفاقية فلا تطبق أحكامها، وإنما قواعد القانون الذي تشير إليه قواعد الإسناد في قانون القاضي. ولم تتضمن نصوص اتفاقية مونتريال حكماً بوجوب أن تكون الطائرة التي ألحقت الضرر بالطرف الثالث في إقليم دولة طرف في الاتفاقية مسجلة في دولة طرفاً في الاتفاقية، كما كانت تقرر ذلك الفقرة (١) من المادة (٢٣) من اتفاقية روما^(٢٨)، أي من طائرة مسجلة في إقليم دولة أخرى طرفاً في الاتفاقية غير الدولة الطرف التي وقع الضرر على إقليمها. وهكذا يبدو بأن اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ قد أخذت بمعيار مكان وقوع الضرر في إقليم دولة طرفاً في الاتفاقية، ولم تتطلب أن تكون الطائرة التي أحدثت الضرر مسجلة في إقليم دولة أخرى غير الدولة التي وقع فيها الضرر^(٢٩).

^(٢٨) نصت الفقرة (١) من المادة (٢٣) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ على أنه "تسري هذه الاتفاقية على الأضرار المشار إليها في المادة (١) التي تقع في إقليم دولة متعاقدة عن طائرة تم تسجيلها في إقليم دولة متعاقدة أخرى".

^(٢٩) فانفاقية روما كانت تتطلب توافر العنصر الأجنبي في الطائرة التي تحدث الضرر، أي أن تكون مسجلة في إقليم دولة أخرى غير التي وقع فيها الضرر. أما إذا كانت مسجلة في إقليم الدولة التي وقع

د. فاروق إبراهيم جاسم

ويشترط في الحدث ألا يكون فعلاً من أفعال التدخل غير المشروع، إذ لا تطبق اتفاقية مونتريال بشأن هذه الأفعال، كما سبقت الإشارة إلى ذلك في موضع سابق. وكذلك يشترط فيه أن ينشأ عنه ضرر يصيب الطرف الثالث (الغير)، وأن يكون هذا الضرر ناشئاً مباشرةً عن الحدث، كما قررت الفقرة (٢) من المادة الثانية، أي أن يكون نتيجة مباشرة للحدث، وتدخل تدخلاً إيجابياً في حدوثه. أما الأضرار غير المباشرة، ومنها الضوضاء والضجيج الذي تحدثه الطائرة في أثناء مرورها في الفضاء الجوي فلا تطبق بشأنها أحكام الاتفاقية طالما التزمت بأنظمة الملاحة الجوية المعمول بها، وهذا ما سبقت الإشارة إليه في موضع سابق. وقد بينت الاتفاقية طبيعة الأضرار الواجب التعويض عنها، إذ نصت الفقرة (٣) من المادة الثالثة على أن :

" ٣- يجب التعويض عن الأضرار الناجمة عن الوفاة والإصابة الجسدية والإصابة العقلية، ويجب التعويض عن الأضرار الناجمة عن الإصابة العقلية فقط إذا كانت ناتجة عن مرض نفسي يمكن التعرف عليه نتيجة إما لإصابة جسدية أو لتعرض مباشر لاحتمال التهديد بالوفاة أو للإصابة الجسدية.

٤- يجب التعويض عن الضرر الذي يلحق بالممتلكات.

٥- يجب التعويض عن الأضرار البيئية بالقدر الذي يكون فيه هذا التعويض منصوصاً عليه في قانون الدولة الطرف التي وقع فيها الضرر."

ويظهر من النصوص المتقدمة أن اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ قد ألزمت بوجود

التعويض عن الوفاة والإصابة الجسدية "lesion corporelle" "bodily injury"

فيها الضرر فلا تطبق أحكام الاتفاقية المذكورة. يُنظر: الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧٦-٢٧٧. وهنا تتبغي الإشارة إلى عنوان اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ كان واضحاً في أن أحكامها تطبق بشأن الطائرات الأجنبية "ae'ronefs e'trangers" "Foreign Aircrafts"، أي المسجلة في إقليم دولة أخرى غير الدولة المتعاقدة التي وقع فيها الضرر، بينما خلا عنوان اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ من لفظ الأجنبية الذي كانت توصف به الطائرة التي ألحقت الضرر.

ولية المنظمة للنقل الجوي^(٣٠)، إلا أن الاتفاقية أشارت إلى جواز التعويض عن الأضرار الناتجة عن " الإصابة العقلية " " Lesion Psychologique " " Mental Injury " ، ومع الإقرار بعدم وضوح مفهوم الإصابة العقلية، إلا أنه يبدو من النص بأنه يقصد بها الأضرار النفسية^(٣١) الناشئة عن مرض نفسي ألمّ بالمضروب جراء تعرضه إما " لإصابة جسدية أو لاحتمال تعرضه مباشرة للتهديد بالوفاة أو الإصابة الجسدية. لكن ما الحكم بالنسبة للأضرار النفسية الأخرى التي قد يسفر عنها الحدث، ومنها مدى جواز التعويض عن الأضرار النفسية التي تلحق الشخص جراء وفاة زوجه أو أحد أبناءه نتيجة للحدث؟ يبدو بأن أحكام الاتفاقية لم تبين صراحةً بجواز التعويض عن هذه الأضرار، وفي هذه الحالة يمكن تطبيق أحكام القانون الوطني بشأن مدى جواز التعويض عنها من عدمه. وخلافاً لما كان مقرراً في اتفاقية روما لعام ١٩٥٢^(٣٢)، فقد تضمنت الاتفاقية حكماً بجواز التعويض عن الأضرار البيئية، إلا أن ذلك مقيد بوجود أن يكون التعويض عن مثل هذه الأضرار جائز قانوناً في قانون الدولة الطرف التي وقع فيها الضرر على إقليمها، أما إذا كان قانون الدولة التي وقع فيها الضرر على إقليمها لا يجيز التعويض عن هذه الأضرار فلا يجوز التعويض عنها.

^(٣٠) إذ أشارت المادة (١٧) من اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ إلى مسؤولية الناقل عن الوفاة أو الجرح أو أي أذى بدني يلحق بالراكب. كما قررت الفقرة (١) من المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بمسؤولية الناقل في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية.

^(٣١) لم تتضمن اتفاقية وارشو لعام ١٩٢٩ نصاً صريحاً بجواز التعويض عن الأضرار النفسية أو الأدبية (المعنوية) الأمر الذي أثار الخلاف في الفقه والقضاء بشأن مدى جواز التعويض عنها بين اتجاه يرفض التعويض عنها وآخر يجيز التعويض عنها. يُنظر: الدكتور طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة، عمان، الطبعة الأولى، ١٩٩٧، ص ١٥٢ وما بعدها.

^(٣٢) إذ لم تكن المسؤولية عن الأضرار البيئية قد حظيت باهتمام ملحوظ من المجتمع الدولي وقت وضع هذه الاتفاقية، إلا أن الحال قد تغير منذ سبعينيات القرن الماضي، إذ حظيت البيئة باهتمام ملحوظ من المجتمع الدولي، وتجلى ذلك بعقد مؤتمر دولي دعت إليه الأمم المتحدة وعقد في مدينة استوكهولم في حزيران ١٩٧٢، وقد تبنى المؤتمر الإعلان الأساس للبيئة البشرية الذي تضمن على ٢٦ مادة، ومنها ما قرره المادة (٢٢) منه التي أشارت إلى وجوب التعويض عن الأضرار البيئية.

د. فاروق إبراهيم جاسم

وقد حددت الاتفاقية مفهوم إقليم الدولة وذلك في الفقرة (٣) من المادة الثانية. وهذا الإقليم لا يقتصر على اليابسة والأنهار الداخلية والبحيرات والمياه الإقليمية وإنما يمتد إلى السفينة أو الطائرة الموجودة في أعالي البحار، إذ يُعدّان جزءاً من إقليم الدولة أو امتداداً له، ومن ثم فإنّ الضرر الذي يقع عليهما يُعدّ ضرراً واقعاً في إقليم الدولة^(٣٣). وهذا ما كانت تقرره الفقرة (٢) من المادة (٢٣) من اتفاقية روما لعام ١٩٥٢^(٣٤). إلا أن اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩ قد توسعت في تحديد مفهوم إقليم الدولة عما كانت تقرره اتفاقية روما لعام ١٩٥٢، إذ عدّت الفقرة (٣) من المادة الثانية منها الضرر الواقع في "المنطقة الاقتصادية الخالصة" ضرراً واقعاً في إقليم الدولة، وكذلك عدّت الضرر الذي يصيب منصات الحفر وغيرها من التجهيزات المثبتة في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في الجرف القاري ضرراً حدث في إقليم الدولة صاحبة الاختصاص القانوني على تلك المنصة أو التجهيزات، وهذا يُعدّ تجديداً أقرته الاتفاقية.

ثالثاً: أن يقع الضرر من طائرة في حالة طيران

سبقت الإشارة إلى أن اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩. ووفقاً لما قررته الفقرة (١) من المادة الثانية وكذلك الفقرة (١) من المادة الثالثة. تطبق بشأن الأضرار التي تلحق بالطرف الثالث (الغير) التي "تتسبب فيها طائرة في حالة طيران". وقد حددت الفقرة (ج) من المادة الأولى من الاتفاقية مفهوم (الطائرة في حالة الطيران) وذلك حسماً لكل خلاف قد يثور بشأنها، إذ نصت "تعتبر الطائرة في "حالة طيران" في أي وقت منذ

(٣٣) يُنظر: الدكتور عبد الفضيل محمد أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧٩. وفي الخلاف الذي أثير في ظل اتفاقية روما لعام ١٩٣٣ بشأن ما إذا كانت السفينة أو الطائرة في أعالي البحار تُعدّان جزءاً من إقليم الدولة من عدمه. يُنظر: الدكتور محمد فريد العربي، الدكتور هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥، ص ٥٥.

(٣٤) الفقرة (٢) من المادة (٢٣) من معاهدة روما لعام ١٩٥٢ التي نصت على أن "تحقيقاً لأغراض هذه الاتفاقية تعتبر السفينة أو الطائرة في أعالي البحار كأنها جزء من إقليم الدولة التي تم تسجيلها فيها".

لحظة إغلاق جميع أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب أو شحن البضائع على متنها ولغاية اللحظة التي يفتح فيها أي باب منها لإنزال الركاب أو تفريغ البضائع". ووفقاً لهذا النص، فإنَّ الطائرة تُعدُّ " في حالة طيران ". وتسري أحكام الاتفاقية بشأن الأضرار التي تحدثها بالطرف الثالث (الغير). منذ لحظة إغلاق أبوابها الخارجية بعد صعود الركاب أو شحن البضائع على متنها، ومن ثم فإنَّ هذه اللحظة تمثل اللحظة التي يبدأ فيها سريان الاتفاقية، فإذا ما أحدثت الطائرة أضراراً بعد هذه اللحظة، فإنَّ الاتفاقية تطبق، ولو كانت رابضة على أرض المطار، وكانت محركاتها في حالة سكون.

وتنتهي حالة الطيران منذ اللحظة التي يفتح فيها أي باب منها بعد هبوطها بقصد إنزال الركاب أو تفريغ البضائع.

والواقع أن المعيار الذي أخذت به الاتفاقية في تحديد مفهوم "حالة الطيران"، والذي يعتمد على غلق أبواب الطائرة أو فتحها لتحديد لحظة بدء حالة الطيران أو انتهاءها هو أمر محل نظر؛ لأن ينبغي التعويل ليس على غلق أبواب الطائرة أو فتحها، وإنما على اللحظة التي تبدأ فيها محركات الطائرة بالعمل بقصد رفعها أو فصلها عن الأرض حتى لحظة هبوطها على أرض المطار، وتوقف محركاتها؛ ذلك لأنَّ أبواب الطائرة قد يتم غلقها وهي لا زالت رابضة على أرض المطار ولم تشرع محركاتها بالعمل، فكيف يمكن أن توصف الطائرة بأنها في حالة طيران وهي لا زالت ساكنة على أرض المطار؟ بينما كانت اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ قد تبنت معيار أكثر دقة في تحديد لحظة الطيران وانتهاءها، إذ أشارت الفقرة (٢) من المادة (١) من الاتفاقية إلى أن الطائرة تُعدُّ في حالة طيران " منذ اللحظة التي تبدأ فيها القوة المحركة عملها لفصل الطائرة عن سطح الأرض حتى اللحظة التي يكتمل فيها هبوط الطائرة ثانية. أما في حالة الطائرات الأخف من الهواء (الايروستات) فإنَّ تعبير " في حالة طيران " ينصرف إلى المدة بين لحظة انفصالها عن سطح الأرض وتلك التي يعاد فيها وصلها بها ثانية ". ويتضح من هذا النص أن اتفاقية روما قد اعتمدت في تحديد مفهوم بدء حالة الطيران على اللحظة التي تبدأ فيها محركات الطائرة بالعمل لغرض فصلها عن الأرض حتى اللحظة التي يكتمل

د. فاروق إبراهيم جاسم

فيها هبوطها على أرض المطار، وهذا المفهوم يبدو أكثر قريباً للواقع من المفهوم الذي حددته اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩، إذ إنّ المخاطر الحقيقية للطيران غالباً ما تبدأ منذ لحظة عمل محركات الطائرة صعوداً إلى الفضاء وليس من مجرد غلق أبوابها تأهباً للانطلاق.

رابعاً: أن تكون الرحلة الجوية رحلة دولية

يشترط لتطبيق أحكام اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩. فضلاً عما تقدّم. أن تكون الطائرة التي ألحقت الضرر بالطرف الثالث في رحلة جوية دولية. وقد حددت الفقرة (د) من المادة الأولى من الاتفاقية مفهوم هذه الرحلة، إذ نصت على أنها " تعني أي رحلة جوية يقع مكان مغادرتها ومقصدتها المعتمز داخل أراضي دولتين، سواء كان أو لم يكن هناك انقطاع في الرحلة الجوية أو داخل أراضي دولة واحدة إذا كان يوجد مكان توقف مقصود في أراضي دولة أخرى" (٣٥).

ويتضح مما تقدّم، إنّ وصف الرحلة الجوية الدولية يكون متوافقاً في حالتين هما أن يكون مكان المغادرة والمقصد واقعين داخل أراضي دولتين، أو أن يكون واقعاً داخل أراضي دولة واحدة بشرط أن يكون هناك مكان توقف (رسو) في دولة أخرى. ونبين هاتين الحالتين تباعاً:

أولاً: أن تكون نقطتا المغادرة والمقصد واقعتين داخل أراضي دولتين

ينبغي لتوافر الصفة الدولية في الرحلة الجوية أن تكون نقطتا المغادرة والمقصد واقعتين داخل أراضي دولتين. ويقصد بنقطة المغادرة النقطة التي يبدأ منها تنفيذ النقل، أما نقطة المقصد (الوصول) فهي تلك التي ينتهي عندها تنفيذه. ولا تأثير لانقطاع

(٣٥) وقد أخذت الاتفاقية في تحديد مفهوم الرحلة الجوية الدولية بالمفهوم الذي قرره اتفاقيتي وارشو لعام ١٩٢٩ ومونتريال لعام ١٩٩٩ بشأن توحيد بعض القواعد الخاصة بالنقل الجوي الدولي، إذ نصت الفقرة (٢) من المادة الأولى من اتفاقية وارشو على أنه " فيما يتعلق بأغراض هذه الاتفاقية، يعتبر "نقلاً دولياً" أي نقل تكون فيه نقطتا الرحيل والمقصد النهائي، وفقاً للعقد المبرم بين أطرافه، واقعتين إما في إقليم طرفين ساميين متعاقدين، وإما في إقليم طرف سابع متعاقد واحد إذا كانت هناك نقطة توقف متفق عليها في إقليم خاضع لسيادة دولة أخرى ... ". وقد أخذت الفقرة (٢) من المادة الأولى من اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ التي حلّت محل اتفاقية وارشو بذات هذا المفهوم .

النقل، فأحكام الاتفاقية تطبق سواء أكان هنالك انقطاع في النقل . وذلك برسو الطائرة في إقليم دولة أخرى لغرض إنزال ركاب أو تفريغ بضائع أو لانتقال قسم من الركاب لنقلهم في طائرة أخرى . أم لم يكن هنالك انقطاع في النقل بأن واصلت الطائرة رحلتها المقررة من نقطة المغادرة إلى نقطة المقصد من دون انقطاع. وطالما كانت نقطتنا المغادرة والمقصد واقعتين في إقليمي دولتان فإنّ الصفة الدولية للنقل تبقى متوافرة حتى لو تتم الرحلة الجوية لأسباب عدّة، كسوء الأحوال الجوية الذي اضطر الطائرة إلى العودة إلى مطار المغادرة^(٣٦).

ثانياً: إذا كانت نقطتنا المغادرة والمقصد تقعان في إقليم دولة واحدة بشرط أن يكون هنالك مكان توقف (رسو) في إقليم دولة أخرى

كذلك يُعدّ وصف الرحلة الجوية الدولية متوافراً إذا كانت نقطتنا المغادرة والمقصد تقعان في إقليم دولة واحدة بشرط أن يكون هنالك نقطة رسو أو توقف في دولة أخرى. ولا يشترط تحديد المرسى الجوي الذي ستحط عليه الطائرة، ولا فيما إذا كان للراكب أو الركاب حق النزول في هذا المرسى من عدمه^(٣٧).

وإذا كان الأصل أن أحكام الاتفاقية تطبق بشأن الرحلة الجوية الدولية وفقاً للمفهوم الذي سبقت الإشارة إليه، إلاّ أجازت استثناءً تطبيق أحكامها على الرحلة الجوية (الداخلية)، وذلك بموجب إعلان من الدولة الطرف في الاتفاقية إلى جهة الإيداع، وهذا ما قرره الفقرة (٢) من المادة الثانية من الاتفاقية الذي سبقت الإشارة إليها في موضع سابق. وقد قصد واضعي الاتفاقية بهذا الاستثناء التوسع في نطاق تطبيق أحكامها.

الخاتمة:

^(٣٦) بينما أن الأصل في تحديد الصفة الدولية للنقل الجوي بمقتضى اتفاقيتي وارشو لعام ١٩٢٩ ومونتريال لعام ١٩٩٩ هي بما اتفق عليه الطرفان، وهذا ما قرره الاتفاقيتان المذكورتان صراحةً، وليس بخط السير الفعلي للطائرة. يُنظر: الدكتور محمود مختار بريري، الدكتور عمر فؤاد، مصدر سبق ذكره، ص ١٢٦، الدكتور محمود أحمد الكندري، مصدر سبق ذكره، ص ٣٨.

^(٣٧) يُنظر: محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، القانون الجوي، الجزء السابع، مكتبة زين الحقوقية، مركز الشرق الأوسط الثقافي، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠١٢، ص ١٣٦.

د. فاروق إبراهيم جاسم

في إطار التحديث المستمر للقواعد القانونية التي تحكم نشاط النقل على المستوى الدولي، ومنها القواعد التي تحكم نشاط الملاحة الجوية والنقل الجوي الدولي، والذي تجلّى بمراجعة المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي نظمت هذا النشاط وتعديلها أو إلغاؤها، فقد جاءت اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة الموقعة في مونتريال في ٢/٥/٢٠٠٩ لكي تحدّث بعض الأحكام الواردة في اتفاقية روما بشأن المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بالغير على سطح الأرض لعام ١٩٥٢، وذلك بإقرارها لبعض المبادئ الجديدة التي تحكم المسؤولية عن هذه الأضرار. وذلك استجابة للتغيرات التي شهدتها نشاط الملاحة الجوية، والظروف التي تحيط بمزاولة هذا النشاط، فضلاً عن التغيرات التي طالت مجمل النظام القانوني في المجتمعات المعاصرة بفعل التطور العلمي والتقني الذي بلغته هذه المجتمعات.

وقد أشرنا إلى جوانب التجديد الذي أدخلته أحكام الاتفاقية المذكورة بشأن المسائل التي تم بحثها، وقدمنا رؤية متواضعة في تقييمها. وقد تبين لنا كذلك أن اتفاقية مونتريال لعام ٢٠٠٩. شأنها شأن الاتفاقيات الدولية التي عالجت نشاط النقل الدولي بمختلف أنواعه. يشوبها بعض القدر من عدم الدقة في صياغة بعض أحكامها، ولاسيما في نسختها العربية، وذلك لكونها تمثل مزيجاً من قواعد قانونية تنتمي إلى نظم قانونية مختلفة لكل منها مفاهيمه الخاصة، مع الإشارة إلى أن واضعي الاتفاقية قد بذلوا جهداً في التوفيق بين المفاهيم القانونية المتعارضة للدول التي أسهمت في إعداد الاتفاقية، فضلاً عن تأمين قدر من التوازن بين مصلحة مشغلي أو مستثمري الطائرات وبين مصلحة الأشخاص الذين يتعرضون إلى الأضرار التي تسببها الطائرة في حالة طيرانها.

مصادر البحث

- ١- د. إبراهيم فهمي شحاتة، القانون الجوي الدولي وقانون الفضاء، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٦.
- ٢- د. أبو زيد رضوان، القانون الجوي، قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، دون ذكر تاريخ النشر.
- ٣- د. أكرم ياملكي، القانون الجوي العام والخاص، منشورات جامعة جيهان، أربيل، العراق، الطبعة الأولى، ٢٠١٤.

- ٤- د. ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٦٦.
- ٥- د. حفيظة الحداد، القانون الجوي، دون ذكر الناشر وتاريخ النشر.
- ٦- ريمون عقل، الموسوعة القانونية للنقل الجوي والبحري والبري، الجزء الأول، المنشورات الحقوقية، صادر، بيروت، ٢٠٠٤.
- ٧- د. طالب حسن موسى، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر، عمان، ١٩٩٧.
- ٨- د. عاطف محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى، ٢٠٠٧.
- ٩- د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الجوي الخاص، مكتبة الجلاء، المنصورة، دون ذكر تاريخ النشر.
- ١٠- د. محمد فريد العريني، د. هاني دويدار، قانون الطيران التجاري، دار النهضة، ١٩٩٥.
- ١١- محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، القانون الجوي، الجزء السابع، مكتبة زين الحقوقية، مركز الشرق الأوسط الثقافي، الطبعة الأولى، ٢٠١٢.
- ١٢- د. محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩، تحديث نظام وارسو، مجلس النشر العلمي، الكويت، ٢٠٠٠.
- ١٣- د. محمود مختار أحمد بريري، د. عمر فؤاد عمر، القانون الجوي، دار النهضة، ٢٠٠٧.
- ١٤- د. هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٠٥.