

مسئولية المراقب الجوي

"دراسة مقارنة"

د. وليد على ماهر

الإستاذ المساعد بقسم القانون التجاري والبحري

كلية الحقوق - جامعة حلوان

مقدمة

تكمن أهمية موضوع البحث في تكرار حوادث الطيران المدنية في الآونة الأخيرة، مع غياب أو نقص التصدي التشريعي لبيان مسؤولية المراقب الجوي، إذا ما تسبب في نشوء الحوادث الجوية في حال خطئه، مع عدم وجود تنظيم قانوني دولي حاكم لجوانب تلك المسؤولية، وإن بزغت محاولات حقيقية في هذا الشأن، مثل مشروع إتفاقية الإتحاد الدولي لمراقبي الحركة الجوية المعنون بمسمي «تحديد المسؤولية القانونية للمراقبين الجويين»⁽¹⁾.

وقد إختزلت تلك الجهود الدولية المعنية بتنظيم مسؤولية مجالات مراقبة الحركة الجوية في نصوص «إتفاقية شيكاغو ١٩٤٤» وملاحقها الفنية المتلاحقة، لا سيما المحق الحادي عشر،⁽²⁾ مما أدى لتضارب تشريعي وفقهي وقضائي حول تحديد النظام القانوني لمسؤولية المراقب الجوي، ووضع ضوابط حاکمة لتلك المسؤولية، وتوحيد آليات فض المنازعات المتولدة عن تلك المسؤولية، والعمل على إيجاد توازن ملائم فيما بين مراقبي الحركة الجوية لطمأنتهم إبان ممارسة اختصاصاتهم، وما بين ضحايا الحوادث الجوية وذويهم في حالة تسبب المراقب الجوي في تلك الحوادث بخطئه الجسيم، والإخلال بالهدف المنشود في الرحلة الجوية والذي يبتغي ضمان سلامة الرحلة الجوية، وأمن من على متنها من طاقم وركاب.⁽³⁾

-
- 1) IFATCA 76 WP-31 AS Amended at IFATCA 77 p.592/2/1976 p.2
 - 2) Conférence International de l'aviation de L' aviation civil Chicago 1 Novembre to 7 Décembre 1944 R.G.A.1946. 10 Années P 231.
 - 3) HTTP://en. Wikipedia.org / wiki/air traffic control.

وقضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها الثانية المدنية بمسئولية وكالة مراقبة الحركة الجوية الفرنسية , وإستحقاق مُشغل الطائرة للتعويض بسبب خطأ في المعلومات التي بلغها عامل الوكالة "المراقب الجوي" للنائب القانوني لمُشغل الطائرة "قائد الطائرة" وأدت إلى إصطدام جسم الطائرة بأحد التخوم الطبيعية المتاخمة لمطار ليل الفرنسي، ولم تقبل المحكمة طعن المدعى عليه "وكالة مراقبة الحركة الجوية الفرنسية" بالدفع بعدم خطئها تأسيساً على عدم توافر ركن الخطأ في المسئولية التقصيرية، ولكن المحكمة أعزت وأستت المسئولية على المسئولية العقدية ومخالفة الوكالة لشرط أساسي ورئيسي في العقد المبرم بينها وبين مُشغل الطائرة وهو شرط ضمان أمن وسلامة الرحلة الجوية.⁽¹⁾

وتأرجحت جوانب مسئولية المراقب الجوي بين التشديد والتخفيف مثلما تأرجحت الطائرات في مساراتها الجوية عبر حقبة مختلفة من الزمن ضاربة في القدم نطاقها، وإن لم تواكب التشريعات القانونية تلاحق المشكلات الناجمة عن حوادث الطائرات، ووضع سياج قانوني متكامل يحدد إطار المسئولية عنها.⁽²⁾

وبعد نشأة المنظمة الدولية للطيران «ICAO» حدثت طفرة دولية في تنظيم وتطوير الخدمات الرئيسية للطيران المدني، لا سيما في مجال الملاحة والمراقبة الجوية، سواء في متن نصوص المنظمة، أو في الملاحق الفنية

-
- 1) Cour de cassation Deuxième chamber civil 19 Février 2015 N°13-25.728.
 - 2) Charles Vivion: A history of apronoutica Kessinger Publishing ed 2009 p.7.

الثمانية عشر لإتفاقية «شيكاغو» التي إشتقت من جوهر منظمة الايكاو والتي أصبحت تضم بين دفتها أغلبية دول العالم المعنية بحركة الطيران.⁽¹⁾

ومن أهم فرضيات البحث تقصي اختصاصات وأدوار مراقبي الحركة الجوية، ولا سيما المراقبين الجويين لمعرفة الأسس والركائز التي تركز من خلالها معالم المسؤولية، ويتحدد نطاقها القانوني، وهل يستغرق الخطأ المراقبين الجويين فحسب، أم يشترك معهم الطاقم الجوي وقائد الطائرة.⁽²⁾

وتتباين أساليب الدول المتعاقدة لدى منظمة الإيكاو بشأن خدمات الحركة الجوية في مطاراتها، وينعكس ذلك بالطبع على تحديد معالم المسؤولية المتولدة عن حوادث الطائرات، فهناك أسلوب يتجسد في إدارة الحركة الجوية عن طريق إحدى المؤسسات الحكومية المتخصصة من الأشخاص المعنية العامة، وهناك أسلوب آخر يتجسد في إدارة الحركة الجوية عن طريق الأشخاص المعنية الخاصة من خلال وكالات متخصصة، وإن كان هذا التباين لا ينعكس على تكريس تحديد مسؤولية المراقبين الجويين في حالة الخطأ المُفضي لحوادث أو كوارث جوية.

وتشمل خدمات مراقبة الحركة الجوية عدة أقسام بالمطارات، وهي تضم خدمة مراقبة منطقة الطيران، وخدمة مراقبة إقتراب الطائرات، وخدمة مراقبة المطارات المتمثل في برج مراقبة المطار والمُدار بواسطة المراقبين الجويين⁽³⁾

- 1) Mahmoud A Gonim: The legal and International aspects of communication, Navigation Surveillance and air traffic management systems for civil aviation their Institute of air and space law McGill University Montreal Canada March 1995 p.124.
- 2) Filip D florio: Air worthines an introduction to aircraft certification A guide to understanding to Air craft certification A guide to understanding Oxford UK 2008 p2.
- 3) Annex11 at Chicago convention on International civil aviation Air traffic services chapter 11 p.3.

ويوجد في كل مطارات العالم مباني مرتفعة يطلق عليها أبراج مراقبة الحركة الجوية «ATCT» وهو إختصار لمصطلح Air Traffic Control Tower، ويعمل المراقبون الجويون المتواجدون في أبراج المراقبة على ملاحظة محيط المطار، ومراقبة جميع منشآته، ومبانيه، وتجهيزاته الأرضية، والحالة الملاحية، والفنية، وتقصي جميع المؤثرات على ضمان سلامة الحركة الجوية، وأمن الطائرات. (١)

ويتواصل المراقبون الجويون مع مشغلي الطائرات وقائديها منذ بداية إستعداد الطائرة وتجهيزها للرحلة الجوية، وتحركها إلى مدرج الطائرات وتحديد المدرج المصرح به للإقلاع وإعطاء الإذن بمغادرة الطائرة أرض المطار، وكذلك التواصل مع قائدي الطائرات الراغبين في الهبوط، وإعطائهم الإذن بالهبوط وتحديد مدرج الهبوط، ومتابعة الطائرة حتى الإستقرار على سطح المطار ومغادرة كل من على متنها من طاقم وركاب. (٢)

ويتم تقسيم العمل بين المراقبين الجويين وفقاً لإختصاصات محددة، وساعات عمل معينة.

وقضت محكمة إستئناف مارسيليا في دائرتها الإدارية بمسئولية وكالة مراقبة الملاحة الجوية الفرنسية عن الخطأ الذي إرتكبه أحد عمالها من المراقبين الجويين، بعدم بدء التواصل مع النائب القانوني لمشغل الطائرة "قائد الطائرة" منذ بدء تحركه على المدرج السطحي للأرضي للمطار، وأدى تأخر هذا التواصل إلى إصطدام عجلات الطائرة التابعة لشركة إير فرانس الجوية بإحدى المنارات الإسترشادية الموجودة في جانب المدرج الجوي، والذي لم

-
- 1) Alexander Wells and Clarence Rodrigues: commercial aviation safety 2016 p.188.
 - 2) ICAO Doc 4444 ATM/501: procedures for air navigation services air traffic management Ed 2009.p8.

يستطع قائد الطائرة رؤيتها بالعين المجردة وبالإبصار المباشر بسبب سوء الأحوال الجوية , مما أدى إلى تأخر إقلاع الرحلة الجوية قرابة ثلاثة ساعات ريثما يتم إستبدال عجلات الطائرة, ومن ثم ألزمت المحكمة المدعى عليه "الوكالة" بدفع التعويضات اللازمة للمتضررين.⁽¹⁾

ويمد المراقب الجوي قائد الطائرات بكافة المعلومات المتوافرة لديه وبكل ما يتعلق بالرحلة الجوية، ومن ثم إيداع خطة الطيران للطائرات التي تقلع من المطار، ويتم التنسيق بين أبراج المراقبة التي تقع في نطاق تحليق الطائرات عبر مساراتها الجوية لضمان تحقيق الفصل بين الطائرات وضمان عدم اصطدامها ببعضها البعض، وتحقيق رحلة آمنة وضمان سلامة جميع من على متن الطائرة برحلتها الجوية من ركاب وطاقم جوي.⁽²⁾

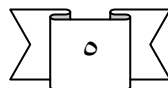
وينتهي الفقه لمنحى وجود إلتزامات مباشرة بين المراقب الجوي و مُشغل الطائرة، ومصدرها القانون، ولا ينطبق هذا الأمر على قائد الطائرة والذي لا يرتبط مع المراقب الجوي بعقد مباشر⁽³⁾، وإن كنت أرتأي أن قائد الطائرة في حالة تواصله مع المراقب الجوي يكون متضامناً مع مُشغل الطائرة "المُتبوع"، وإلا ما ترتبت مسئولية المراقب الجوي عن خطئه في التوجيه والإرشاد لقائد الطائرة المترتب عليه حدوث ما يخل بسلامة الرحلة الجوية.

ومن المشكلات التي تواجه مفهوم البحث، دور خطة الطيران في نشوء المسئولية، لأن خطة الطيران «Flight Plan» هي وثيقة مدون فيها معلومات الرحلة الجوية بكاملها قبل الإقلاع من مطار القيام، ويضعها قائد

1) Cour Administrative D'Appel de Marseille 28 Avril 2011 N°09 MA0280.

2) The Journal of air law and commerce: Southorn methodist University School of Law vol 39 1979 p.327.

3) ICAO Doc 9161: Manual an air navigation services economics 2007 p.2.



الطائرة ومعاونيه الفنيين، ويجب أن يُخطَر بها المراقبين الجويين في برج المراقبة لمعرفة تفاصيل الرحلة الجوية عبر استطلاتها الزمانية والمكانية، ومن خلال تلك الخطة يتم وضع أساس التواصل بين برج المراقبة ممثلاً في المراقب الجوي وبين قائد الطائرة، ولا يتدخل كأصل عام المراقب الجوي في تعديل خطة الطيران، إلا إذا كانت مُجافية لقواعد الطيران المتعارف عليها عالمياً، ومن ثم لا يُمنح المراقب الجوي الإذن لقائد الطائرة بالإقلاع إلا بعد إقراره لخطة الطيران الخاصة بالرحلة الجوية عبر مساراتها الجوية بدءاً من الإقلاع وحتى الهبوط.⁽¹⁾

وإذا ما ارتكب المراقبون الجويون أخطاء إبان تصديهم لإختصاصاتهم وممارستهم لأعمالهم، فتثار فكرة المسؤولية عن أعمالهم إذا ما تسببت تلك الأخطاء في حدوث ضرر للغير، ومن ثم لزوم تعويض المتضرر تعويضاً عادلاً عن ما أصابه من أضرار، سواء نشأت عن مسئولية عقديّة أو مسئولية تقصيرية، وقد جاء في حكم لمحكمة النقض الفرنسية، أن مسئولية المراقب الجوي إنما تتأسس عن حدوث الضرر المتولد عن خطأ المراقب أيّاً كان مصدره، سواء انبثق عن مخالفة شرطاً عقدياً، أو تولد عن ارتكاب خطأ نتج عنه ضرر وتوافرت علاقة سببية بين الخطأ المرتكب والضرر الحادث.⁽²⁾

والقاعدة العامة في المسئولية المتحققة عن أعمال المراقبين الجويين أنها تتأسس إرتكازاً على الخطأ الشخصي مع ضرورة إثباته بدلالة قاطعة.⁽³⁾

- 1) Régine A loosli: La Responsabilite des Contrôleurs de la navigation Aérienne R.G.A. 33 Anne 1970p.372.
- 2) Cour de Cassation Première chambre Civil. 8 Novembre 1976- N°75-11.996 D P.7.
- 3) Fabrice Leduc: La spécificité de la responsabilité contractuelle du fait da choses D 1996 Chronique P.162.

وألزمت «إتفاقية شيكاغو» الدولة التي يحدث في نطاق إقليمها حادثاً جويّاً
ينجم عنه وفاة أو إصابات بالغة، أو هلاك أو تلف للطائرة بإجراء تحقيقاً
فورياً لبيان ظروفه وملابساته، وفقاً للقواعد والإجراءات المتبعة دولياً.^(١)

وتتعدد صور الضرر المنعكس على المتضررين من أعمال المراقبة الجوية
والتي يتأثر بها مشغل الطائرة أو قائدها، أو من على متنها أو الأعيار.^(٢)

ويكون الضرر مباشراً إذا نتج عن حادث جوي وتضرر من على متن
الطائرة، أو ضرر غير مباشر مثلاً إذا كان التحليق الجوي ينشأ عنه ضوضاء
مزعجة، وقد إرتأت «إتفاقية روما» في غياب التصدي المباشر للإتفاقيات
الدولية أو التشريعات الوطنية، أن الضرر المباشر هو الموجب للمسئولية.^(٣)

ولكن تم إدخال تعديلات عما إستقرت عليه «إتفاقية روما»، فأرست
المنظمة الدولية للطيران الهدف من مبدأ التدخل غير المشروع، أو المخاطر
العامة والمتعلق بتعويض الأضرار الناجمة عن حوادث الطائرات في مواجهة
المتضررين، وذلك في إتفاقية المخاطر العامة في مونتريال ٢٠٠٩.^(٤)

-
- 1) Annex 13 At Chicago convention in International civil aviation ICAODOC LC/25-WP/8 75-39 Paragraph3.
 - 2) Christen Serdrup dahl: Air traffic control liability and form a view point of International unification L.L.M.thesis institute of air and space low, McGill Univertsity Montreal Canada 1971 p.12.
 - 3) ICAO Doc 7364: Convention an damage caused by Foreign-Air craft to third partion on the surface signed at Rome 7/10/1952 article1 Paragraph1.
 - 4) ICAO A37-WP/31, LE/2:General assembly season a legal committee, 22 June 2016.NO1.

وتم أيضاً العدول عن ما تضمنته قواعد المسؤولية الموضوعية في «إتفاقية روما» وتم إقرار مسؤولية المراقب الجوي على أساس الخطأ^(١)، وإرتأى أن ذلك تشديدا لجوانب مسؤولية المراقب الجوي تكاد ترتقي إلى الإلتزام بتحقيق نتيجة وليس بذل عناية , و يشمل التعويض عن أخطاء مراقبي الحركة الجوية الأضرار البدنية والمالية والأدبية على حد سواء دونما ثمة تفرقة.^(٢)

وفي تحول قضائي قضت محكمة إستئناف بوردو الفرنسية في دائرتها الإدارية بتعويض المدعى وهم بعض سكان المنطقة المتاخمة للمطار بسبب الضوضاء العالية وآثار عوادم محركات الطائرات وألزمت المدعى عليها "وكالة مراقبة الحركة الجوية الفرنسية" بدفع هذه التعويضات , لاسيما مع عدم تخطيط حرماً آمناً ومنطقة جغرافية مناسبة ومعقولة بمنأى عن أماكن مدرجات الطائرات والمناطق السكنية المتاخمة لها.^(٣)

ويلزم على المدعى في دعوى المسؤولية إثبات الخطأ المرتكب من جانب المراقب الجوي ، ويُعد ذلك واقعة مادية يمكن إثباتها بكافة طرق الإثبات.^(٤)

ويمكن دفع مسؤولية المراقب الجوي إذا ما أثبت أن تحقق المسؤولية يعزى إلى قوة قاهرة أو حادث مفاجئ لا دخل له في حدوثه.^(٥)

-
- 1) ICAO Doc 9919: Administrative package for ratification of accession to the general risk convention 3.No2p.5.
 - 2) Ibid: Article 11-Liability for damage an surface.
 - 3) Cour Administrative D'Appel de bordeaux 28 Août- 2016- N° 16 BX00716.
 - 4) Ibid: Article 13-subparagraph1.
 - 5) I FATCA 76,WP-31 as Amended at IFATCA 77 WP-59 Article 15 subparagraph4.

وقد يشترك المضرور مع المراقب الجوي في إرتكاب الخطأ فيستغرق خطؤه خطأ المراقب الجوي، فينتفي خطأ الأخير لتعادلته مع خطأ الأول، أو ينقص من التعويض الملقى على عاتق المراقب الجوي في تلك الحالة لمشاركته في احداث الضرر بفعله الشخصي.⁽¹⁾

وقد يكون خطأ المراقب الجوي إزاء مُشغل الطائرة مصدره عقد أبرم بينهما بُغية تقديم المراقب الجوي مُمثلاً في وكالة مراقبة الحركة الجوية خدمة لمشغل الطائرة بخلاف الخطأ الناشيء عن المسؤولية التقصيرية.⁽²⁾

ولا تقتصر مسؤولية المراقب الجوي إزاء المتعاقدين معه من مُشغلي الطائرات فحسب، بل تمتد لتشمل الأغيار ومن على متن الطائرة، أو مالكي الشحنات المنقولة.⁽³⁾

وقضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها الثانية التجارية بتعويض مالك أحد الشحنات المنقولة جواً بسبب مسؤولية وكالة المراقبة الجوية الفرنسية بالتضامن مع المراقب الجوي لمطار شارل ديغول الفرنسي، بسبب تأخير إقلاع طائرة الشحن لمدة كبيرة ربت على يومين كاملين لخطأ يعزى للمراقب الجوي، والذي أغفل الموعد المحدد للرحلة والمُدرج سلفاً في خطة الطيران المُبلّغ بها مما أدى لتضرر مالك الشحنة.⁽⁴⁾

- 1) ICAODoc lc/25. Wp/875-39 subparagraph 2.
- 2) Edmond Noil Martine: L'option entre la rsponsabilite contractuelle et la responsabilite de lictuelle Paris librairie ed 1997.p.89.
- 3) Georges Bonet et Bernard Gross: La reparation des damages causes aux constructions par les vices des materiaux, J.C.P.1974 p.263.
- 4) Cour de cassation chamber commerciale8Novembre 2016 N° 16-10.626.

وقد يتم تشديد مسؤولية المتبوع بصورة أكثر عن مسؤولية التابع إذا ما تجاوز المتبوع حدود الإشراف والتوجيه للتابع.⁽¹⁾

وارتأى أن ذلك الأمر هو تطبيق قانوني مستحدث لفكرة الخطأ الشخصي والمرفقي لتلك النظرية الأصولية ، والتي فرقت بين الخطأ الصادر من الموظف العام الذي يُحاسب عليه شخصياً، والخطأ المعزى لتعليمات المرفق والذي ينصاع له الموظف، فلا يحاسب إذا ما كانت تلك التعليمات خاطئة.

ويمكن أيضاً أن تعزى مسؤولية المراقب الجوي إلى جهة الإدارة، حيث تُخصص العديد من الدول مرفقاً عاماً لإنشاء إدارة وحدات مراقبة الحركة الجوية، وبها برج المراقبة الذي يدار بمعرفة المراقبين الجويين.⁽²⁾

وفي هذا السياق يحق للمتضررين من حوادث الطائرات التي تحدث نتيجة للإهمال ، أو الخطأ من المراقبين الجويين رفع دعواهم في مواجهة جهة الإدارة التي تكون مسؤولة عن حدوث أضراراً لهم.⁽³⁾

وهناك وكالات لمراقبة الحركة الجوية تشترك في إنشائها وإدارتها أكثر من دولة، وتكون المسؤولية عندئذ مشتركة بين جميع تلك الدول المنشئة للوكالة،

-
- 1) [HTTP://www.courdecassation.FR/Publication-cour-26/bulletin-Information-cour-cassation-27/bulletin-information-2000-1245/N-512-1280/#](http://www.courdecassation.FR/Publication-cour-26/bulletin-Information-cour-cassation-27/bulletin-information-2000-1245/N-512-1280/#)
 - 2) Benilde carreira vilua: Some legal Aspects of Flight information regions thesis, Institute of air and space Law McGill University Montreal March 1990 P.102.
 - 3) CH Larrounet: La responsabilité du fait services de control de la navigation aérienne en droit Français R.J.D.A 1979 P.418.

ومن ثم تتحمل الدول الأعضاء عن طريق ممثليهم مسئولية الأضرار التي تنشأ من جراء الأخطاء المرتكبة بمعرفة المراقبين الجويين.^(١)

وفي حالة الخطأ العمدي من المراقب الجوي والمتولد عنه حدوث ضرر قد يرتقي إلى سقوط الطائرة، أو حدوث ما يؤثر على سلامة من على متنها، فنترتب مسئوليته ويلتزم بالتعويض في حدود ذمته المالية فضلاً عن تحمله للمسئولية الجنائية،^(٢) ويرتقي الخطأ الجسيم إلى مصاف الخطأ العمدي، والمُدعى في دعوى المسئولية هو المتضرر أو خلفه العام في حالة وفاته، ويتم طلب التعويض عن الضررين المادي والأدبي من المراقب الجوي إذا تسبب بفعله في حدوث هذا الضرر للمدعى في الدعوى، ويكون المدعى عليه هو جهة الإدارة أو الوكالة العامة المتخصصة أو الشخص المعنوي العام المنوط به إدارة برج المراقبة، ويمسك بناصية الرقابة والتوجيه والإشراف عن أعمال المراقبين الجويين.^(٣)

ووفقاً لقواعد الإختصاص القضائي الدولي فإن محكمة المدعى عليه هي التي ترفع أمامها دعوى المسئولية كضابط ومعيار موحد عام.^(٤)

وقد تباينت التشريعات الوطنية المقارنة في تحديد موعد تقادم دعوى المسئولية، وإستقرت «إنفاقية روما ١٩٥٢» على إعتبار أن دعوى المسئولية

1) Jean Louis: Réglementation Internationales en Matiere Reglementation Nationales en maitre de responsabilité R.F.D 2012p.263.

2) Philippe le tourneau :Droit de la responsabilité et des contrats D.2008 P.163.

3) ICAO Doc lc/25-wp-875-39- Article 20 subparagraph1.

4) Ibid: Article 23 subparagraph 2&3.

عن أعمال المراقبين الجويين الخاطئة تسقط بعد مرور عامين من حدوث الضرر.^(١)

وقد حثت منظمة الايكاو على احتكام أطراف نزاع دعوى المسؤولية إلى التحكيم كطريق مواز للقضاء، سواء كتحكيم حر أو نظامي مؤسسي.^(٢)

وقد قضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها الأولى المدنية بقبول الطعن المقدم من المدعى، وألغت حكم محكمة فرساي التي أبطلت قرار التحكيم الصادر في غرفة التجارة الفرنسية (ICC) بزعم عدم وجود شرط تحكيم في العقد المبرم بين وكالة المراقبة الجوية الفرنسية ومُشغل إحدى الطائرات التابعة لشركة فرانس إير، وأقر قضاء محكمة النقض مشاركة التحكيم، والذي نصت على اللجوء للتحكيم وإستلاب ولاية القضاء الفرنسي بشأن المنازعات الدائرة حول تنفيذ هذا العقد بحسبان أن العقد اللاحق التكميلي والذي تضمن مشاركة التحكيم بأخذ حكم العقد الأصلي وتستند إليه شرائطه، تغليباً لمبدأ رضائية أطراف العقد، وأعدت محكمة النقض الدعوى إلى دائرة إستئنافية مغايرة لتلك التي أصدرت الحكم الطعن فيه.^(٣)

-
- 1) Ibid: Article 26 subparagraph2.
 - 2) ICAO Doc 7364: Convention on damage caused by Foreign Aircraft to third parties on the surface signed at Rome on 10 october 1956 Article 20 subparagraph.1
 - 3) Cour de cassation Première chambre civil 17 Janvier 2016, N° 16-20.007.

وكذلك مالت «إتفاقيه روما» إلى لجوء أطراف دعوى المسئولية المدنية عن أعمال المراقبة الجوية للتحكيم، ولكن عن طريق مشاركة تحكيم تبرم كعقد تكميلي لاحق على العقد الأصلي.⁽¹⁾

ويُسال المراقب الجوي في حالة خطئه بمقتضى المسئولية العقدية عن الأضرار المتوقعة فحسب إبان إبرام العقد وليس عن الأضرار غير المتوقعة.⁽²⁾

ولعله منحى ملائم للمنطق القانوني للزوم حدوث محل الضرر بداءة حتى يمكن المطالبة بالتعويض عنه.

وقد قضت محكمة النقض الفرنسية بمسئولية المراقب الجوي في برج المراقبة في مطار "شارل ديغول" الفرنسي بسبب خطئه في توجيه طائرة تتبع شركة طيران "إير فرانس"، مما أدى إلى اصطدامها بمنارة ضوئية على جانب مدرج الهبوط مما سبب أضرار بالغة في جسم الطائرة نتيجة لإختلالها، فضلاً عن إصابة عدد من الركاب، وألزم قضاء المحكمة وكالة المراقبة الجوية أن تُعوض مُشغِل الطائرة وكذلك الركاب المتضررين عما أصابهم من ضرر جراء خطأ المراقب الجوي.⁽³⁾

وسأنتهج في إستعراض البحث للمنهج التحليلي المقارن، وسأتناول البحث عبر فصلين على النحو التالي:

الفصل الأول: التكييف القانوني لأعمال المراقبة الجوية.

الفصل الثاني: المسئولية عن أعمال المراقب الجوي.

1) Ibid: Article 20/1

2) Ibid: Article 14&15: subparagraph2.

3) cour de cassation chambre commercial 6 Juillet 2010-No 670L.P6

الفصل الأول

التكليف القانوني لأعمال المراقبة الجوية

قبل الخوض في بيان مسؤولية المراقب الجوي يلزم التصدي للتكليف القانوني لأعمال المراقبة الجوي لمعرفة طبائع، وركائز، وأسس المحل القانوني الذي تنصب عليه جوانب المسؤولية في حالة نشوئها،⁽¹⁾ وليبيان من سيتحمل تبعة المسؤولية على وجه التحديد، وأساس تلك التبعة.

فالمراقبة الجوية تنطوي على مجموعة من الأعمال تتضافر جميعها بغية إنجاز هدف مشترك قوامه ضمان وسلامة الرحلة الجوية وأمن من على متنها من طاقم وركاب.⁽²⁾

ولا يمكن فصل المساعدات الملاحية في المطارات عن أعمال المراقبة الجوية، فكلاهما يسعيان لتسهيل عمل مُشغل الطائرة بصورة آمنة.⁽³⁾

وقضت محكمة كولمار الفرنسية بمسؤولية وكالة مراقبة الملاحة الجوية بسبب عدم توفير المراقب الجوي للمساعدات الملاحية اللازمة لأحد الطائرات، وعدم توجيهها إلى المدرج الذي يوجد به سلم إنزال الركاب وعدم متابعة ذلك، مما أدى إلى تأخر نزول الركاب فترة كبيرة وتضررهم من هذا التأخير، وورد في تسبيب الحكم أن المساعدات الملاحية والتأكد من توافرها

1) André Daniel carre: Aéroports et stratégie d'entreprise les preses I.T.A.S. Paris Ed 2018 p73.

2) Rene Barthélmy: Droit des transports et aérien, D.Paris Ed 2014 p12.

3) د. نادية محمد معوض: المسؤولية الناشئة عن أعمال المراقبة الجوية الطبعة الثانية دار النهضة العربية ٢٠٠١ ص ٣٤.

هو من صميم أعمال المراقب الجوي لأنها تعد جزءاً لا يتجسد من كفالة أمن وسلامة الطائرة وأن تقاعس المراقب الجوي في هذا الشأن يعد موجباً لمسئوليته ويحق للمتضرر إستحقاق التعويض اللازم من الوكالة الملاحية الجوية التابع لها مع حقها في الرجوع للمراقب الجوي عن فعله الشخصي الخاطئ.⁽¹⁾

وسأتناول في هذا الفصل التكييف القانوني لأعمال المراقبة الجوية من حيث تفرد عقد المراقبة الجوية، وطبيعته القانونية ونطاقه والإلتزامات المتقابلة لأطرافه، وكذلك الطبيعة القانونية للملاحية الجوية من حيث درجاتها ومراتبها، والوسائل الفنية والتقنية المعاونة لها في عملها، ثم الطبيعة القانونية للمطارات الجوية من حيث أحكامها القانونية، وكذلك أحكام الإرتفاقات الجوية ومفهوم النطاق القانوني للمراقبة الجوية من حيث النطاق الشخصي واختصاص وواجبات المراقب الجوي وطاقم الطائرات، والنطاق الموضوعي من حيث الآليات التقنية للطيران والطيّران الآلي، وكذلك النطاق التشغيلي للمراقبة الجوية وبيان الآليات الفنية لتشغيل وحدات مراقبة الحركة الجوية و آلياتها القانونية.

ثم مفهوم ضمان فاعلية المراقبة الجوية من حيث خدمات متابعة ومراقبة الحركة الجوية، والمتعلقة بخدمات برج المراقبة الجوية، وخدمات مراقبة تخوم الملاحة الجوية، وخدمات المناطق المراقبة والمُعطاءة.

وكذلك للخدمات الفنية للحركة الجوية ومن أهمها خدمة تقديم المعلومات والإرشادات الملاحية وخدمات الإنذار والبحث والإنقاذ.

1) COUR D'Appel de Paris 14 Mars 288 N° 06 /01600.

ثم مفهوم الخدمات التكميلية للحركة الجوية مثل خدمة المشورة وخدمة الإنباء عن حالة الطقس والأرصاد الجوية والتغيرات المناخية، وخدمة التجهيزات الملاحية.

وسأتناول هذا الفصل في ثلاثة مباحث على النحو التالي:

المبحث الأول: تفرد عقد المراقبة الجوية.

المبحث الثاني: النطاق القانوني للمراقبة الجوية.

المبحث الثالث: ضمان فاعلية المراقبة الجوية.

المبحث الأول

تفرد عقد المراقبة الجوية

يتميز عقد المراقبة الجوية عن غيره من العقود التقليدية بحسبان طبيعة محل العقد، وخصوصية علاقات أطرافه، ودقة العمل الموكل لأطراف العقد إبان تنفيذه، مع تكامل سعي جميع أطراف العقد لضمان سلامة الرحلة الجوية عبر مساراتها الجوية المتلاحقة ، وكفالة أمن وسلامة العنصر البشري ممن يتواجدون على متن الطائرة.⁽¹⁾

ولذلك عنيت منظمة الايكاو بإفراد عقود نموذجية واسترشادية واستهدائية لتقتدي بها الدول الأعضاء المنضمين للمنظمة عند إبرام عقود المراقبة الجوية.⁽²⁾

وقضت محكمة إستئناف فرساي الإدارية الفرنسية برفض إعتبار عقد المراقبة الجوية من العقود المسماة، أو العقود المدنية، أو التجارية بمفهومها الكلاسيكي التقليدي، ومن ثم أقرت مسؤولية وكالة المراقبة الجوية الفرنسية وألزمته بالتعويض عن أفعال عمالها من المراقبين الجويين الذين لم يمدوا طائرة تابعة لشركة طيران لوفتهانزا بمعلومات كافية ودقيقة إبان هبوطها، مما أدى لإرتطامها بحواجز ملاحية على جانب المدرج وتلف بجسم الطائرة، وأسست المحكمة مسؤولية الوكالة عن الأضرار غير المتوقعة، رغماً عن أن الحكم الإبتدائي إنتهى منحي مغاير لتأسيس المسؤولية عن الأضرار المتوقعة فحسب والمُنْتَضَمَن في عقد الملاحة الجوية بين الوكالة ومشغل الطائرة، وذلك

1) Jean Bresson: Economic du transport aérien.L Paris 2010 p38.

2) ICAO Doc 9161: Manual on air navigation services Economic III Ed 2007 p14.

في تشديد محمود من قضاء المحكمة للمسئولية بحسبان الوكالة الجوية
شخصاً معنوياً محترفاً منوطاً به ضمان سلامة وأمن الرحلة الجوية بصورة
كاملة مجملة وليس جزئية مبتسرة.⁽¹⁾

وسأتصدى في هذا المبحث لبيان أوجه التفرد في الجوانب القانونية
المتضمنة في عقد المراقبة الجوية وبيان طبيعته القانونية المميزة له عن سائر
العقود التي تتشابه معه، وإيضاح نطاق هذا العقد مكانياً وزمانياً وفنياً وإدارياً،
وبيان وتعداد الإلتزامات المتقابلة بين أطراف هذا العقد، وبيان درجات ومراتب
الملاحة الجوية، والوسائل المساعدة للملاحة الجوية في النواحي التنظيمية
والإدارية والتقنية والفنية، ومفهوم الطبيعة القانونية للمطارات الجوية واحكامها
وطبيعة وأحكام الإرتفاقات الجوية من الناحية القانونية وأهمية دورها في
أعمال المراقبة الجوية.

وسوف أتناول هذا المبحث على النحو التالي:

المطلب الأول: الطبيعة القانونية لعقد المراقبة الجوية.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للملاحة الجوية.

المطلب الثالث: الطبيعة القانونية للمطارات الجوية.

1) Cour Administrative D'Appel Versailles 2 Juin 2015- N°14
VE03560. 16BX00716.

المطلب الأول

الطبيعة القانونية لعقد المراقبة الجوية

يعد عقد المراقبة الجوية عقداً متفرداً لا يمكن الإرتكان عند تحديد طبيعته إلى مضمون العقود التقليدية لإيضاح معناه ومفهومه.

ويمكن إجمالاً تعريفه بأنه: "ذلك العقد الذي تلتزم وكالة مراقبة الحركة الجوية بمقتضاه بتقديم معلومات وخدمات متوافرة لديها إلى مُشغل الطائرة بُغية كفالة سلامة وأمن الطائرة، سواء كانت قابعة في المطار، أو محقة إبان رحلتها الجوية لوقايتها من أخطار الحوادث والمصادمات قدر المستطاع، وذلك في مقابل أجر مالي يدفعه مُشغل الطائرة".⁽¹⁾

وتُعد المعلومات المقدمة من مراقبة الحركة الجوية "المراقب الجوي" إلى مُشغل وقائد الطائرة وطاقمه هي محل عقد المراقبة الجوية، وصنوان آليات كفالة سلامة وأمان الطائرة، فبدون تلك المعلومات يُفَرِّغ العقد من محتواه وتفتقر الرحلة الجوية من سؤدها وتتهدد سلامتها.⁽²⁾

وتتعدد الأضرار التي يمكن أن تتعرض لها الطائرة في حالة تعثر المراقب الجوي عن أداء المهام الموكولة إليه إزاء الطائرة⁽³⁾، ما بين أضرار شخصية تلحق بركاب وطاقم الطائرة، مُتمثلة في التعرض للموت، أو الأذى والإصابة، كأضرار مادية، أو اضراراً معنوية وأدبية من جراء التأخير عن موعد

1) ICAO Doc 9161: Manual on air Navigation services p3.

2) Piere Catal: Ebouche d'une théorie juridique de L'information. S. 1984 N° 16, 19 Avril 1984 Chronique, p95.

3) راجع أحكام مسئولية النقل الجوي في إتفاقية مونتريال 28 مايو 1999.

الوصول، وقد تحدث الأضرار بخطأ المراقب الجوي أو مُشغل الطائرة أو يستغرق كليهما خطأ الآخر، بحسبان المراقب الجوي بمثابة عين قائد الطائرة طيلة رحلته الجوية.

وقضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها الثانية المدنية بمسئولية وكالة مراقبة الحركة الجوية الفرنسية عن الأضرار الأدبية التي لحقت بأحد ركاب طائرة تابعة لشركة طيران إير فرانس، والمتمثلة بتأخره عن إحدى الندوات العلمية العالمية، وتأثر سمعته ومكانته الأدبية لكونه أحد المشاركين في هذه الندوة، ولكون التأخر حدث بسبب تحويل المراقب الجوي لمطار أورلي مكان هبوط طائرة المدعى المضرر "الأستاذ الجامعي" إلى مطار ليل الفرنسي بزعم سوء الأحوال الجوية، وعدم وجود مدارج جوية كافية تسمح بهبوط الطائرة رغماً أن اللجنة الفنية المشكلة من المحكمة أودعت تقرير الخبرة الذي كلفته به المحكمة مفندة زعم ما إدعاه المراقب الجوي وأكدت أن الأحوال الجوية كانت سانحة لهبوط الطائرة دون أي تهديد لضمان سلامتها وأمنها، وأنه كان هناك مدرج أرضي خالي يسمح بهبوط الطائرة ولم تكن هناك رحلات جوية أخرى قد منحها برج المراقبة تصريح الهبوط على المدرج الخالي.^(١)

ويستطيع كل طرف عقدي إثبات مسئولية الطرف الآخر أو دفعها عنه.^(٢)

وتُعزى مسئولية مُشغل الطائرة إلى قائدها بحسابه عميد أطراف الطاقم والمهيمن على جميع إجراءات ونظم التشغيل والسلامة للطائرة، وفقاً لما أُفرد

1) Cour de cassation: Deuxième chambre civile 2 Juillet 2015- N°14-10.171.

2) ICAO Doc: LC/25/39: WP.

-Ibid: Article 7 subparagraph 1.

- Ibid: Article 12.

له من صلاحيات بمقتضى التشريعات الوطنية والمعاهدات والإتفاقيات الدولية.^(١)

وعرف الفقه قائد الطائرة بأنه: "الطيار الحائز على إجازة سارية المفعول للطيران، ويتم تعيينه لقيادة الطائرة بمعرفة مشغلها ويكلف بتشغيل الرحلة الجوية على نحو آمن، ويكون مسئولاً عن حفظ النظام والسلامة لمن على متن الطائرة".^(٢)

أما مراقبي الحركة الجوية "المراقبين الجويين" فدورهم لا يقل أهمية عن دور قائد الطائرة، فهم صمام الأمان للطائرة عن طريق التواصل الدائم مع قائدها وإمداده بجميع المعلومات المتعلقة بالطيران، وضبط جميع مراحل الرحلة الجوية بدءاً من ما قبل مرحلة الإقلاع وحتى ما بعد الوصول إلى مطار الوجهة النهائية.^(٣)

ولابد من توافر شروط للمراقب الجوي كحصوله على إجازة دولية للقيام بعمله عن طريق ترخيص صادر من الجهات المعنية، بعد الخضوع لتدريب مهاري وفني وتقني في مجالات المراقبة الجوية المتباينة.

فضلاً عن التمتع بمهارات لغوية ولياقة صحية، وتتشدّد التشريعات الوطنية في إعطاء رخصة وإجازة المراقبة الجوية.^(٤)

1) Federico Vidal: Aeronautical law London5press 2018. P202.

٢) د. أبو زيد رضوان: قانون الطيران التجاري دار الفكر العربي ١٩٨٣ ص ١٠٣.

3) Sandford Borins: Mise en oeuvre du Bilinguisé dans le contrôle de la navigation aérienne québec,L.E.d 2014 p7.

4) Code de L'aviation civil français section I- Personnels assurant les services du contrôle de la circulation aérienne Articles R.135/1 R135/7 No28/1981.

وسوف أتناول هذا المطلب على النحو التالي:

الفرع الأول: نطاق عقد المراقبة الجوية.

الفرع الثاني: الإلتزامات المتقابلة لأطراف عقد المراقبة الجوية.

الفرع الأول

نطاق عقد المراقبة الجوية

يتضمن النطاق العقدي للمراقبة الجوية العديد من الموضوعات والتفاصيل التي تحدد مفهومه وآليات عمله ومن أهمها ما يلي:

أولاً: نطاق التراضي والتوافق بين طرفي عقد المراقبة الجوية "سلطان الإرادة العقدية":

يعد مبدأ التراضي واعلاء شأن توافق أطراف العقد بشأن بنوده وشروطه من الأركان والمعالم الرئيسية في سائر العقود ومن ضمنها عقد المراقبة الجوية، حيث تتحدد معالم عقد المراقبة الجوية وفقاً لما إرتكنت إليه إرادتي طرفيه المُمثلة في المراقب الجوي ومُشغل الطائرة.⁽¹⁾

ولا يجب إغفال القواعد الإجرائية المنظمة لآليات عمل المراقب الجوي وفقاً لإطار المنظمة الدولية للطيران المدني إبان صياغة وإبرام الشروط العقدية بين طرفي عقد المراقبة الجوية، للحفاظ على إطار موحد نموذجي للإجراءات التي يشملها مثل هذه النوعية من العقود، للموازنة ما بين الإطار الدولي وغاياته وبين إرادة أطراف العقد لاسيما أن الجميع يهدف إلى مصلحة

1) ICAO 1961: Manual on air navigation services economic P5.

مشتركة قوامها سلامة وأمان الرحلة الجوية، وينأون عن كل ما يمكن أن يُعرض سلامة وأمان الطائرة ومن عليها طيلة رحلتها الجوية.⁽¹⁾

ثانياً: النطاق الزمني والمكاني لسريان عقد المراقبة الجوية:

يبدأ سريان عقد المراقبة الجوية زمنياً إبان تبادل الإيجاب والقبول بين المراقب الجوي وقائد الطائرة على المضي قدماً في تنفيذ إجراءات عقد المراقبة الجوية، وإمداد المراقب الجوي لقائد الطائرة بالمعلومات والإرشادات منذ بدء شروعه في الرحلة الجوية وإستعداده للإقلاع بالطائرة، مروراً بمرحلة الإقلاع وسريان الرحلة الجوية، إنتهاءً لما بعد هبوط الطائرة في مطار الوصول وإنزال الركاب أو الشحنة.

ويتشدد المشرع الفرنسي في لزوم تطابق الإيجاب والقبول لدى طرفي عقد المراقبة الجوية في إطار زمان ومكان إبرام وسريان العقد.⁽²⁾

ويرى بعض الفقه الفرنسي ضرورة تضمين كافة تفاصيل الإتفاق بين طرفي العقد في شروطه بصورة واضحة جلية، لعدم حدوث ثمة لبس قد تؤثر سلباً على العقد ذاته أو محله بصورة تجعل سريانه بسلاسة محلاً للشك.⁽³⁾

ثالثاً: نطاق محل ومضمون عقد المراقبة الجوية:

- 1) ICAO Doc 8168: Procedures for air navigation services, aircraft operations Vol II. 2006 p2.
- 2) La code civil des Français Article 1369.
Pour que le contrat soit valablement conclud le destinataire de l'offre doit avoir eu corriges d'éventuelles avant de confirmer celleci pour exprimer son Acceptation.
- 3) Philippe Stuffel Munk: La réforme des contrats du commerce, D.2016 p287.

ينصب محل ومضمون عقد المراقبة الجوية على عدة محال في إطار المعلومات التي يقدمها المراقب الجوي لقائد الطائرة، ومن أمثلتها المسارات والممرات الجوية إبان الرحلة الجوية والتي يجب إتباعها بكل دقة، ومعلومات الأحوال الجوية، وظروف الطقس والمناخ إبان الرحلة الجوية، وتوجيه وإرشاد قائد الطائرة في الهبوط لمطار وجهته الأصلية، أو مطار بديل في حالة حدوث أي طوارئ أو معوقات تكتنف مسار الرحلة الجوية، وكذلك تحديد المدرج الأرضي الذي تهبط عليه الطائرة وخلوه من تواجد طائرات أخرى في مضمار محيطه.^(١)

وتُثار بهذا الصدد فرضية هامة في فقه القانون الجوي سأوضحها بالفصل الثاني حول حدود مسئولية طرفي عقد المراقبة الجوية، وإرتأى أن فحواها تتلخص فيما يمكن أن يُطلق عليه مسمى "الإنصياح" أي اطاعة قائد الطائرة لتعليمات المراقب الجوي وهل يجوز له إذا ما ارتأى بما له من خبرة وحنكة ورؤية مستقلة أن يتصرف بصورة مخالفة عن ما تلقاه من إرشاد من المراقب الجوي، وتحمله وحده لتبعات هذه المخالفة إذا ما ترتب عليها ضرراً للطاقم أو الركاب أو البضاعة إبان الرحلة الجوية.^(٢)

1) Pierre Catala: Ebauche d' un théorie juridique de l'information op.cit, p99.

٢) راجع قضية الطيار سولي "Sully" الذي هبط بطائرة إيرباص ٣٢٠ متجهة برحلة داخلية من مطار نيويورك إلى مطار كارولينا في ١٥ يناير ٢٠٠٩ في نهر هدسون مخالفاً تعليمات برج المراقبة باللجوء لأحد المطارات القريبة لتعطل محركات طائرته لدخول سرب من الطيور إلى محركاتها واعطبها ولم ينصح قائد الطائرة لتلك التعليمات = وبرتأته المحكمة من المسئولية بعد إستعراض محاكاة بتقنية الكمبيوتر لظروف الحادث و أثبتت صحة قرار قائدالطائرة

US Air ways V.United States 1March 2010.

الفرع الثاني

الإلتزامات المتقابلة لأطراف عقد المراقبة الجوية

يلتزم طرفا عقد المراقبة الجوية بعدة إلتزامات عقدية متبادلة فيما بينهما
أجملها على النحو التالي:

أولاً: إلتزامات المراقب الجوي:

١- الإلتزام بتقديم المعلومات المتوافرة لديه لضمان أمن وسلامة الرحلة
الجوية:^(١)

حيث يقدم ما هو متاح لديه من معلومات فنية وإرشادات وتوجيهات من شأنها إفادة قائد الطائرة منذ الإقلاع مروراً بالرحلة الجوية وحتى الهبوط، سواءاً كانت خدمات متعلقة بالإقلاع أو مراقبة الرحلة الجوية أو خدمات الأرصاد الجوية، وبيان حالة الطقس المناخية أو بيانات متعلقة بمسارات سير الرحلة الجوية وما قد يحدث فيها من معوقات أو مشكلات فنية.^(٢)

وقضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها الأولى المدنية بمسئولية وكالة مراقبة الملاحة الجوية الفرنسية وإلتزامها بالتعويض عن الأضرار التي أصابت متن طائرة تابعة لشركة طيران إيرفرانس، وعن الأضرار الصحية التي أصابت بعض ركاب تلك الرحلة الجوية، لاسيما مع وفاة راكب بأزمة قلبية بسبب عدم إبلاغ المراقب الجوي لمطار شارل ديغول قائد الطائرة بأن بركان "فيزوف" الذي يقع في ذات المسار الجوي للرحلة فوق الأراضي الإيطالية سوف يشهد

1) [HTTP://aviation-safety.net/database/record.php?id=1996112](http://aviation-safety.net/database/record.php?id=1996112)
-[HTTP://en.wikipedia.org/wiki/1996-charki-dadrimid-air-collision](http://en.wikipedia.org/wiki/1996-charki-dadrimid-air-collision)

2) ICAO Doc 9082: Policies on charges for airports and air navigation services 2009 p23.

نشاطاً بركانياً ملحوظاً في نفس موعد تحليق الطائرة الجوية فوقه، وأسفر ذلك عن تضرر جسم الطائرة بأضراراً بالغة نتيجة تدافع وقذف البركان للحمم البركانية، رغباً عن أن الأرصاد الجوية قد سبق وحذرت من هذا النشاط البركاني، لكن إهمال المراقب الجوي في عدم إمداد مُشغل الطائرة وقائدها بهذه المعلومات أدى للأضرار الموجبة للمسئولية والمفضية للتعويض.⁽¹⁾

٢- الإلتزامات الإدارية الإجرائية:

يلتزم برج المراقبة بإعداد ومراجعة وتنفيذ كافة الإجراءات الإدارية المتعلقة بالرحلة الجوية لضمان سبل السلامة ووسائل النجاح لها، مثل إقامة المنشآت والعلامات الملاحية ورسم وبيان المسارات الجوية، وتوفير وسائل الإلتصال والمتابعة مع قائد الطائرة، والتواصل مع هيئات الأرصاد الجوية والمناخية لمتابعة حالة الطقس وإبلاغ قائد ومُشغل الطائرة، وتجهيز الرادارات لمتابعة الحالة الجوية وإنشاء التجهيزات الأرضية والجوية اللاسلكية، والتواصل والإلتصال بالأقمار الصناعية وكافة ما يكفل سبل الأمان والسلامة للطائرات.⁽²⁾

وكذلك تجهيز معدات وتهيئة وسائل الإنقاذ للطائرات المنكوبة والتي سقطت والتواصل مع محطات اللاسلكي ووسائل الإلتصال الحديثة المرتبطة بمسار الرحلة الجوية طوال مدتها.⁽³⁾

-
- 1) Cour de cassation Premiere chamber civil 20 Mai 2010, N^O 09-65.835.
 - 2) ICAO Doc 9161: Manual on air navigation services economics, op cit p5.
 - 3) Stefan Kaise: Legal implications of navigation and surveillance system for civil aviation thesis McGill Montreal 1990 p105.

وقد قضت محكمة إستئناف فرساي الفرنسية بمسئولية المراقب الجوي عن تحطم طائرة في مطار ستراسبورج في يناير ١٩٩٢ بسبب تعطل أجهزة الرادار والإتصال في برج المراقبة، وبالتالي ترتبت مسئولية الحكومة الفرنسية "جهة الإدارة" وألزمته بالتعويضات المستحقة قانوناً لضحايا الحادث وذويهم.^(١)

٣ - الإلتزام بالمتابعة.

يجب على المراقب الجوي متابعة قائد الطائرة طوال رحلته الجوية وإخطاره بما قد يمكن أن يتعرض له من أخطار أياً كان سببها ومبعثها، كأخطار مناخية من تقلبات الطقس في مسارات الطائرة، أو أخطار سياسية وحربية، كمرور الطائرة في منطقة عمليات عسكرية أو مناورات حربية.

ويجب على برج المراقبة تبصير قائد الطائرة بكافة تفاصيل تلك الأخطار المختلفة وإسداء النصح له بكيفية تجنبها.

وترتقي مسئولية برج المراقبة في حالة الإلتزام بالمتابعة الحثيثة إلى مسئولية مُشددة تصل لمرحلة الإلتزام بتحقيق نتيجة وليس بذلك عناية، مؤداها وصول الطائرة إلى نهاية رحلتها الجوية بسلام وأمان وضمن عدم حدوث ما قد يؤثر سلباً على ذلك الأمان.^(٢)

ومن أهم إجراءات المتابعة للممرات الجوية التأكد من خلو المسارات الجوية من أكثر من طائرة في مكان وزمان واحد، حتى لا يحدث تصادم بينهما وحدثت كوارث جوية محتملة، كواقعة تصادم

1) Cour d'appel de Versailles Arrêté du 10 Mars R.F.D.A 2004.

2) Helen Seville: The Liability of air traffic control thesis institute of air and space Law, McGill university Montreal Quebec Canada March 1985 p33.

طائرتين في مسار جوي فوق روسيا في أغسطس ١٩٧٩ من جراء خطأ في تقدير المراقب الجوي لبرج المراقبة الروسي.^(١)

ثانياً: إلتزامات مُشغل وقائد الطائرة "النائب القانوني":

١ - الوفاء بمقابل الأداءات الفنية للمراقب الجوي.

يلتزم مُشغل الطائرة بدفع المقابل المالي لقاء المعلومات والخدمات التي يقدمها إليه المراقب الجوي بناءً على المبلغ المتفق عليه سلفاً في عقد المراقبة الجوية.^(٢)

ويتم دفع المقابل في كل رحلة جوية على حده، إلا إذا إتفق على خلاف ذلك في تشريعات وطنية أو معاهدات دولية.^(٣)

٢ - إلتزام قائد الطائرة بتعليمات المراقب الجوي.

يجب على قائد الطائرة الإلتزام بتعليمات المراقب الجوي، بحسبان أن الأخير يمتلك من المعلومات والوسائل والتجهيزات ما يمكنه من توجيه تعليمات دقيقة قد لا تتوافر لدى قائد الطائرة بما يضمن سلامة الرحلة الجوية.^(٤)

-
- 1) [HTTP://aviation-safety.Net/database/record.php?id=19790811-](http://aviation-safety.Net/database/record.php?id=19790811)
 - 2) L'article R.134 du code de l'Aviation Civile Français.PARA.1& PARA3.
 - 3) ICAO Doc, 9082: ICAO 'S policies on charges for airports and Air navigation services 2009.
 - 4) Caroline desbiens: Governmetn's Liability for the control of Air traffic as well as the inspection and cerification of Air craft thesis institute of Air and Space Law McGill University Montreal 5.November 1992 p98.

وقضت محكمة النقض الفرنسية بعدم مسئولية وكالة مراقبة الحركة الجوية الفرنسية عن سقوط طائرة تابعة لشركة طيران ماليزيا قبل وصولها إلى مطار أورلي الفرنسي بعدة دقائق، بسبب مخالفة قائد الطائرة المنكوبة لتوجيهات المراقب الجوي بعمل مناورة على نطاق واسع، وتغيير مسار الرحلة الجوية لوجود إعصار جوي شديد في ذات مجال الرحلة الجوية، وتبين من مراجعة الصندوق الأسود المعثور عليه بين حطام الطائرة أن قائدها رفض الإنصياع لتعليمات المراقب الجوي الفرنسي وأبلغه أنه قادر على تجاوز الإعصار، وإستمر في مساره ولم يأبه أو يصغ للتنبهات المتكررة للمراقب الجوي، مما أدى إلى سقوط الطائرة بسبب شدة الإعصار ودخولها في بؤرة الإعصار وذروة شدته، ودُكر في تسبب الحكم أن خطأ قائد الطائرة قد إستغرق كليةً عمل برج المراقبة، ولم يقيم المراقب الجوي بثمة أفعال خاطئة من شأنها عزو الخطأ إليه بل قام بواجبه على الوجه الأكمل.^(١)

ويلتزم قائد الطائرة بالطيران في كنف مسارات الممرات الجوية التي ترشده إليها وحدة المراقبة الجوية، ولا يحيد عنها إلا لمقتضى ظروف إستثنائية قاهرة.^(٢)

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية للملاحة الجوية

حرصت منظمة الطيران المدني الدولية "ICAO" على تهيئة بيئة مناسبة للملاحة الجوية.^(١)

1) Cour de cassation Deuxième chambre civil 7 octobre 1987
N° 86-15.

٢) مادة ٤٣ من اللائحة التنفيذية لقانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١.

وتبتغي منظمة الإيكاو إرساء معالم نظام عالمي موحد لتسيير أعمال الملاحة الجوية بيسر وأمان، وتوفير أجهزة الملاحة الجوية لكفالة سلامة وأمان الرحلات الجوية على الصعيد الدولي.^(٢)

وأرست المنظمة كل ما يتعلق بتسهيل الملاحة الجوية والنظم الموحدة العالمية المتعلقة بتجهيزات الطيران، وحركة الملاحة الجوية في مجالات مراقبة الحركة الجوية، وإتاحة وكفالة معلومات الطيران وإطلاق التحذيرات والتنبيهات والإرشادات والنصح طيلة الاستطالة الزمنية والمكانية للرحلة الجوية.^(٣)

وسأتناول هذا المطلب على النحو التالي:

الفرع الأول: درجات ومراتب الملاحة الجوية.

الفرع الثاني: الوسائل المساعدة للملاحة الجوية.

الفرع الأول

درجات ومراتب الملاحة الجوية

تنقسم الملاحة الجوية إلى ثلاثة درجات وطوائف، لكل مرتبة منها مفهوماً معيناً ومحددًا، وغاية متوخاة مستهدف منها كفالة رحلة جوية آمنة وضمان سلامة من على

-
- 1) ICAO Doc 7300/9: Convention on International civil aviation signed at Chicago 7/12/1944Ed 2006 article No 43.
 - 2) ICAO Doc 9750, AN/963: Global air navigation plan Ed 2007 article No 6.
 - 3) Article No 28 from. Annex 11.

متن الطائرة طيلة الإستطالة والإمتداد الزمني والمكاني للرحلة الجوية ,منذ مرحلة ما قبل الإقلاع، مروراً بمرحلة الإقلاع ، وحتى هبوط الطائرة في مطار الوصول وما بعد الهبوط وتلك الدرجات هي كالتالي :

الطائفة الأولى: المجال الجوي تحت نطاق سيطرة برج المراقبة الجوية:

Controlled Air Space

وهو المجال الزمني والمكاني الذي يهيمن عليه المراقب الجوي ومرفق المراقبة الجوية على وجه العموم, ويسيطرون عليه تماماً ويوجهون الطائرات ويرشدونها في مراحل قبل الإقلاع وبعده أو قبيل الهبوط وبعده، ويتحكم المراقبون الجويون في ما كل يتعلق بالرحلة الجوية، فلا يستطيع قائد الطائرة الإقلاع أو الهبوط بها إلا بإذن وتوجيه وإرشاد المراقب الجوي الذي يتعامل معه لاسلكياً ليحدد له الإذن بالشرع في التحليق بالطائرة أو تحديد مدرج الإقلاع أو الهبوط، أو توجيه قائد الطائرة في حالة حدوث مانع مادي، أو مناخي يعوق عمل قائد الطائرة، أو تغيير مسار الرحلة الجوية إبان الهبوط إلى مطار قريب، أو التحليق فوق المطار لبرهة زمنية في حالة حدوث معوقات تمنع الهبوط المباشر بسبب الطقس أو المناخ أو غيره⁽¹⁾.

وقد قسمت منظمة الإيكاو مناطق هذه الطائفة إلى عدة مناطق حسب البعد المكاني أو الزمني من نطاق سيطرة وتحكم المراقب الجوي في الرحلة الجوية، وهذه المناطق (A) و (B) و (C) و (D).⁽²⁾

الطائفة الثانية: المجال الجوي خارج نطاق سيطرة برج المراقبة الجوية:

-
- 1) Daniel Garland, John Wise and David Hospkin: Aviation Human factors New York press 2016p18.
 - 2) Pol elman: The pilot's radio communications New York Press 2011 p32.

Uncontrolled Air Space

وهو المجال الزماني والمكاني الذي لا يهيمن عليه المراقب الجوي ومرفق المراقبة الجوية، وتنحصر لديه في نطاقه مُكنة توجيه قائد الطائرة إبان الرحلة الجوية لأي سبب خارج عن الإرادة، كقوة قاهرة عطلت أجهزة الإرشاد والإتصال اللاسلكي مع قائد الطائرة، أو معوقات من شأنها التأثير على أداء المراقب الجوي بصورة مفاجئة، أو حدوث تصادم جوي أو بسبب أجنبي أثناء الرحلة الجوية أعاق تواصل قائدها مع المراقب الجوي، وبذلك يحدث انقطاعاً كلياً أو جزئياً للمعلومات التي يجب أن يبلغها المراقب الجوي لقائد الطائرة، مما قد يخفف أو يدفع كلياً مسؤولية المراقب الجوي.⁽¹⁾

وقضت محكمة النقض الفرنسية بتعويض الخلف العام لطائرة منكوبة تسبب غياب توجيه المراقب الجوي في مطار أورلي الفرنسي في سقوطها قبيل الهبوط، لتقلب الطقس والذي أعدم رؤية قائد الطائرة لتخوم قريبة من المطار مما جعله يصطدم بها، ولم تستجب المحكمة لدفع مفوض الدولة الفرنسي بأن المجال الجوي الذي حدثت فيه واقعة السقوط كان في نطاق الفئتين (F) : (G) الخارجيتين عن سيطرة برج مراقبة مطار أورلي.⁽²⁾

ولعل ذلك إتجاهاً محموداً من محكمة النقض الفرنسية لتشديد جوانب مسؤولية المراقب الجوي في حالة ثبوت الخطأ الشخصي من جانبه.

الطائفة الثالثة: مجال الإمداد بمعلومات الإرشاد:

Flight information Regions

- 1) Donald J Clausing: The aviator's Guide to navigation London press 2010 p19
- 2) Cour de cassation chamber commercial 6 Juillet 2010 N° 0870, 190.D.

وهي المناطق المحددة التي يتم فيها تقديم خدمات معلومات الطيران من المراقب الجوي إلى الطائرات إبان رحلاتها الجوية.⁽¹⁾

وتقسم منظمة الأيكاو المسارات الجوية الدولية إلى عدة مناطق يمكن من خلالها تقديم معلومات الطيران "Fir's"⁽²⁾ سواء كانت الخدمة المقدمة تقتصر على معلومات الطيران فحسب أم تشمل خدمة التنبيه والتحذير عند وجود أخطار تهدد الطائرة إبان رحلاتها الجوية، وتتنوع قواعد ومجالات المعلومات والتنبيه المقدمة من خلال المراقب الجوي إلى قائد الطائرة ما بين خدمات مراقبة بصرية فقط، أو خدمات تعتمد على استخدام وسائل تواصل لاسلكية تكنولوجية متطورة.⁽³⁾

الفرع الثاني

الوسائل المساعدة للملاحة الجوية

هناك وسائل فنية وتقنية يتم الإلتجاء إليها للمساعدة في أعمال الملاحة الجوية وهي أنظمة تساعد على ضمان أمن وسلامة الرحلات الجوية مثل أجهزة اللاسلكي بتردداته وموجاته المختلفة للإتصال "VAR"، ثم تطورت هذه الأنظمة والوسائل الحديثة ليتم العمل بنظام الملاحة بعيدة المدى وتحديد موقع الطائرة إلكترونياً، ومن ثم توجيهها بصورة محكمة عن طريق الكمبيوتر أو ما يسمى بالطيار الآلي "LORAN"، وزاد التطور التكنولوجي ليتم

- 1) Charles Spence: Information aviation regulations New York, press 2009 p298.
- 2) Norman Ashford, Martin Stanton and Clifton Moore: Airport operations, New York 1999 p311
- 3) Barry Kirwan , Mark Rodgers and Dirk Schafer: Human factors impacts in air traffic managemenLondon press 2009 p103.

الإحتكام إلى الأقمار الصناعية لتحديد مسارات الرحلة الجوية وهو نظام "GPS" وهو اختصار مصطلح "Global Positioning System" ثم تطورت الوسائل المساعدة لتصل لمرحلة إمكانية إنزال الطائرة عند الهبوط آلياً عن طريق نظام الهبوط الآلي "ILS".⁽¹⁾

وكل تلك الوسائل المساعدة تعاون المراقبين الجويين وقائدي الطائرات في عملهم لكفالة ضمان وسلامة الرحلات الجوية.⁽²⁾

وتساعد المنظمة الدولية للطيران المدني بمجهودات ضخمة في سبل تطوير هذه الوسائل، وتحديثها دورياً بالتعاون مع الدول المنضمة للإتفاقية والجهات المعنية بسلامة الرحلات الجوية وحث التشريعات الوطنية على تضمين الوسائل المساعدة في تقنين تشريعي، والزام المراقبين الجويين وقائدي الطائرة بالإلتجاء إليها في ظل إلزام تشريعي أو لائحي.⁽³⁾

المطلب الثالث

الطبيعة القانونية للمطارات الجوية

المطار الجوي هو المرفق والمكان الحيوي محل إستقبال الرحلات الجوية إقلاعاً وهبوطاً، وإشترطت المنظمة الدولية للطيران المدني "ICAO" على

- 1) Robert Tegeder: ICAO secretariat update guidance Material to provide Framework for global, ICAO Journal vol 59 No 8, 2004 p10.
- 2) Henry Addison: Consideration with regard to global navigation satellite system, thesis institute of air and space law McGill university MontrealCanada August 1996 P12.
- 3) Donpaolucci: Cost of moderization older aircraft justified by improved air space ICAO, Journal.vol 61 No3 2006 p14.

الدول المنظمة ضرورة تجهيز مطاراتها الجوية بكافة التجهيزات الضامنة لتسيير رحلات جوية آمنة وضمن سلامةها.

وقضت محكمة إستئناف فرساي الفرنسية بمسئولية المرفق الإداري الفرنسي "جهة الإدارة" عن العيوب الهندسية التي حدثت أثناء تنفيذ وتشيد المطار, لاسيما في تصميم مدارج جوية بها عيوبافي تصميمها, مما أدى لحدوث أضراراً بالغة بجسم أحد الطائرات التابعة لشركة طيران الشرق الأوسط إبان هبوطها بالمطار نظراً لفقد قائدها القدرة على التحكم بالطائرة وانزلاق عجلاتها بسبب عيوب تشييد ورصف المدرج الجوي, مما أدى لإصطدامها بإحدى حظائر الطائرات الكائنة بالمطار وأشارت المحكمة في حكمها الي الإهمال الجسيم لجهة الإدارة وألزمته بالتعويض لمُشغل الطائرة.⁽¹⁾

وقد أوجبت منظمة الإيكاو على ضرورة تعهد كل دولة منظمة على ما يلي:

أولاً: إنشاء المطارات وتشيد المحطات الجوية لرصد المناخ وتوفير شبكة وصلات لاسلكية وفقاً لأحدث النظم أمنياً وسلاماً لخدمة الرحلات الجوية.

ثانياً: مراعاة التقنيات الحديثة الكفيلة بتوفير نظم الأمان والحماية والسلامة للمطارات, وكفالة تواجد جميع الوسائل المساعدة والتجهيزات اللازمة الضامنة للأمان والسلامة إبان تسيير الرحلات الجوية.

ثالثاً: الإشراف من قبل المنظمة على مطارات الدول الأعضاء للتأكد من توافر كافة ضمانات الأمان والسلامة فيها, مع التأكيد على ضرورة تعاون الدول الأعضاء فيما بينهم بغية تحقيق أهداف المنظمة.⁽²⁾

1) Cour D'Appel de Versailles 24 octobre 2002 N^o2000-8200.

2) ICAO Doc 9919c/25wp/875 International standards and Recommended practices, Annex II of Chicago Convention on International civil aviation rules of the air July 1990 Article 28.

وبجانب كون المطارات الجوية مرفقاً حيويًا وهاماً للرحلات الجوية فإن هناك مرافق أخرى تعد بمثابة إرتفاقات جوية أُعدت لتحقيق ذات الهدف والمقصد.

وسوف أتناول هذا المطلب على النحو التالي:

الفرع الأول: أحكام المطارات الجوية.

الفرع الثاني: أحكام الإرتفاقات الجوية.

الفرع الأول

أحكام المطارات الجوية

تضمنت المادة الخامسة عشر من الإتفاقية الدولية للطيران المدني تعريف المطار بأنه: كل مكان على الأرض أو الماء معد إجمالاً أو إبتساراً لتسيير الرحلات الجوية إبان إقلاعها أو هبوطها، ويشتمل ذلك المفهوم ليتسع للتجهيزات والمنشآت والمعدات المخصصة لأعمال الملاحة الجوية، ويجب على الدول المنضمة الإلتزام بالشروط المحددة بالإتفاقية اللازم وجودها في تلك المطارات وتلتزم كل دولة منضمة بها.^(١)

ويُعرف التشريع المصري المطار بأنه: مساحة محددة على سطح الأرض أو الماء بما فيها من مباني ومنشآت وتجهيزات تُخصّص لغرض طيران الطائرات عند المغادرة أو الوصول أو التحرك في صحن المطار.^(٢)

1) ICAO Doc 9909: International standards and recommended practices, Annex 14 to the convention on International civil aviation July 2004 Article 15.

٢) مادة ٢٣ من قانون الطيران المدني رقم ١٣٦ لسنة ٢٠١٠ بتعديل بعض أحكام القانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١.

وتتعدد أنواع المطارات فمن الناحية القانونية، فمنها المملوك للدولة كشخص معنوي عام أو المملوك للأفراد كشخص معنوي خاص، و من الناحية الفنية والإقتصادية، فتقسم الي مطارات ملاحية دولية وملاحه داخلية وملاحه خاصة.^(١)

وفي فرنسا فقد تصدى التشريع لتنظيم الملاحه الجوية وقسم المطارات إلى مطارات عامة ومطارات خاصة، والطائفة الأولى تديرها الدولة أما الطائفة الثانية فيديرها الأشخاص الطبيعيين، مع كفالة حق الدولة في الإشراف والرقابة عليها، وذلك في متن المادة ٢٤ من قانون تنظيم الملاحه الجوية الفرنسية رقم (٧) الصادر في ٣١ مايو عام ١٩٢٤.^(٢)

ومن أهم تجهيزات المطارات تجهيز المدرجات الجوية "Runway"، وهي عبارة عن مساحة من الأرض مستطيلة ذات أبعاد معينة معدة ،ومهيئة لإقلاع وهبوط الطائرات، وتختلف أطوالها وأبعادها حسب نوع وحجم الطائرات المهيئة لإستقبالها وفقاً لإشتراطات عالمية معينة.^(٣)

ويتعين إجراء عمليات التفتيش على المدرجات وصيانتها بصفة دائمة خشية وجود ثمة عوارض تعيق الرحلات الجوية ،أو تُسبب أضراراً للطائرات في مرحلتي الإقلاع والهبوط.^(٤)

١ (د. هاني محمد دويدار: قانون الطيران التجاري دار الجامعة الجديدة طبعة ١٩٩٤ ص١٠٧.

2) Poul de la pardelle: La revision de la loi Français du 31 Mai 1924 sur la navigation aérienne, R.G.A. 11 Années 1947 p272.

3) ICAO C 179 WP.12780: Global air navigation plan 1990p15.

4) Poul Wilson: European action plan and practices for preventing runway incursions ICAO journal Vol.62, 2007 P11.

وقضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها الثالثة المدنية بمسئولية وكالة مراقبة الحركة الجوية الفرنسية، وإلزامها بالتعويض للمتضررين سواء مُشغل الطائرة أو من على متنها بسبب تقاعسها عن التفطيش الدوري على المدارج الجوية، مما أدى لإعطاء المراقب الجوي تصريحاً بالهبوط لأحد الطائرات التابعة للخطوط الجوية الملكية المغربية بأحد المدارج الجوية، رغماً عن وجود حاوية كبيرة قبيل نهاية المدرج، مما أدى لإصطدام الطائرة بها لعدم تمكن قائدها من كبح جماح فرامل الطائرة في الوقت المناسب لتجنب الإصطدام.⁽¹⁾

وهناك ما يسمى بحالات التوغل أو غزو المدرج، وتحدث حينما تتواجد طائرة أو مركبة أو فرد بصورة غير مشروعة على المدرج، مما يهدد سلامة الرحلات الجوية.⁽²⁾

ويجب أن تتوفر لدى المراقب الجوي جميع التفاصيل والمعلومات عن المدرجات الجوية، من حيث المساحة والطول، لتحديد المدرج المناسب لإقلاع أو هبوط كل طائرة على حده لتحديد المدرج المناسب لها الذي يتسع مع أبعادها المختلفة، ولكل مدرج رقم محدد في كل مطار ليكون هناك أكثر من مدرج متوازي لإستيعاب حركة سير الرحلات الجوية المتلاحقة.

ويؤدي عدم إتباع المواصفات الفنية في المدرجات الجوية، أو عدم توافر معلومات دقيقة لدى برج المراقبة، والمراقب الجوي حول أحجام وطول ومسافة المدرج، أو وجود عوائق في طريق المدرج إلى مكنة تعرض الطائرات إبان الإقلاع أو الهبوط إلى حوادث.

1) Cour de cassation Troisième chambre civile 13 Juillet 2010- N° 09-12.003.

2) Nancy Graham: Focusing on risk a global vol 66, 2011 p2.

لذلك تنشأ مسؤولية المراقب الجوي في حالة حدوث ثمة حوادث للطائرات بسبب عدم ملاءمة المدرجات الجوية لها أياً كانت مسببات الحادثة.^(١)

ويجب أن تتوفر بالمدرجات الجوية إضاءة كافية، وإشارات بصرية للرؤية الليلية ونقطة محددة يُعرَف من خلالها مكان بدء إستعداد الطائرة للإقلاع أو بداية الهبوط وإنزال عجلات الطائرة عندها، وتسمى هذه النقطة بـ "عين القطعة" "Cat eye"، وتوضع إضاءة بيضاء على حواف المدرج والمنتصف لتحديد أبعاده، وإضاءة خضراء عند بدايته، وإضاءة حمراء عند نهايته، وتخضع المدرجات وعملها إلى مراقبة منظمة الأيكاو.

وهناك مطارات غير مراقبة، أي لا توجد بها أبراج مراقبة لقلة الرحلات الجوية التي تقلع وتهبط منها وإليها، لذلك يعتمد قائد الطائرة خلال تواجده فيها على نفسه اعتماداً كلياً، ويكون التخاطب اللاسلكي بين الطائرات التي تستخدم المطارات غير المراقبة وسيلة لتوقي الإصطدام بالتنسيق فيما بينها، وهذه النوعية من المطارات نادرة دولياً.

أما معظم مطارات العالم ففيها مراقبين جويين وأبراج مراقبة توجه وترشد قائدي الطائرات المستخدمة لتلك المطارات، وتمدهم بالمعلومات اللازمة والكافية لعمليات الإقلاع أو الهبوط.^(٢)

-
- 1) WWW. Enotes com/topic/2007-san- Francisco- International airport- runway-
 - 2) ICAO Doc 4444 ATM/501: Procedures for air navigation services Air Traffic management 2007 p8.

الفرع الثاني

أحكام الإرتفاعات الجوية

تحتاج الطائرات عند بدء عملية الإقلاع أو الشروع في الهبوط الي القيام بمناورات وتحركات جوية معينة بمعرفة قائدها من أجل تهيئتها للصعود في الجو أو النزول منه، مما يستدعي أن يخلق قائد الطائرة بها على إرتفاع منخفض، لذلك يتعين أن تكون هناك منطقة حول المطار خالية من العوائق الأرضية، لتشكل مجالاً آمناً للطائرات المقلعة والهابطة خشية اصطدامها بتلك العوائق، سواء كانت طبيعية كالجبال أو المرتفعات، أو كانت مباني أو منشآت مثلما فعل المشرع المصري.^(١)

وقد منع القانون المصري إنشاء أي منارات لاسلكية أو ضوئية في حرم الإرتفاعات الجوية حرصاً على سلامة الرحلات الجوية.^(٢)

وكذلك حدد وضع علامات إرشادية لتشير للعوائق التي تؤثر على ضمان وسلامة الملاحة الجوية.^(٣)

ولذلك حظر الملحق رقم ١٤ لإتفاقية شيكاغو وجود عوائق حول صحن المطار، وأوجب إزالتها لتأثيرها سلباً على الرحلات الجوية، وحث التشريعات

١ (المادة ١/٢٢ من قانون الطيران المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١.

٢ (المادة ٣/٢/١/٢٥ من قانون الطيران المصري رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١.

٣ (المادة ٢/٢٢ من القانون رقم (١٣٦) لسنة ٢٠١٠ بتعديل بعض أحكام القانون رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١.

الوطنية على تحديد مساحة وحدود مؤمنة للإرتفاعات الجوية حول حرم المطارات لضمان سلامة الرحلات الجوية المقعدة منها والهابطة إليها.⁽¹⁾

وقد قضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها الثالثة المدنية بمسئولية وكالة مراقبة الحركة الجوية الفرنسية عن إصطدام طائرة تابعة للخطوط الجوية المجرية, لاصطدامها بإحدى الإشارات الضوئية البارزة فوق الأرض بحوالي خمسة أمتار لوجودها في غير المكان المخصص والمتعارف عليه دولياً والمفترض تثبيتها على حافة المدرج الداخلية، وألزمت المحكمة الوكالة بسداد تعويض لمُشغل الطائرة عن الأضرار التي لحقت بالطائرة⁽²⁾.

-
- 1) International standards and recommended practices Annex 14 op.cit p9.
 - 2) Cour de cassation Troisième chambre civile 10 octobre 2014 N° 13-18.175.

المبحث الثاني

النطاق القانوني للمراقبة الجوية

عنية منظمة الايكاو بموضوع تحديد النطاق القانوني للمراقبة الجوية، لبيان الأسس المرتكز عليها لاسيما بشأن اختصاصات وأعمال المراقبون الجويون،⁽¹⁾ وتنبثق من هذا النطاق حزمة من المهام المؤداة من جانب عمال المراقبة الجوية، والذين إذا ما تقاعسوا عنها أو أهملوا في أدائها على النحو الفني والإداري الأمثل، فإن المسؤولية تتعقد في مواجهتهم في حال حدوث أضرار قد تنشأ عن إهمالهم في أداء واجباتهم المنوطين بها.⁽²⁾

وسأستعرض في هذا المبحث جوانب النطاق القانوني لأعمال المراقبة الجوية، سواء من حيث النطاق الشخصي وبيان وظائف واختصاصات المراقبون الجويون كطاقم أرضي، أو طاقم الطائرات كطاقم جوي، أو من حيث النطاق الموضوعي لأعمال المراقبة الجوية، وبيان الآليات التقنية للطيران، والطبيعة القانونية للطيران الآلي، ثم أوضح مفهوم النطاق التشغيلي لأعمال المراقبة الجوية من حيث آليات التشغيل الفنية، أو آليات التشغيل القانونية والمسيرة لأعمال وحدات الحركة الجوية.

وسأتناول هذا المبحث على النحو التالي:

المطلب الأول: النطاق الشخصي للمراقبة الجوية.

المطلب الثاني: النطاق الموضوعي للمراقبة الجوية.

المطلب الثالث: النطاق التشغيلي للمراقبة الجوية.

-
- 1) ICAO Doc 8168 op s/611: procedures for air navigation services, Air craft operations volume1, International Ed 2006p6.
 - 2) ICAO Doc 9902: Assembly resolution in force 28/9/2007 p18.

المطلب الأول

النطاق الشخصي للمراقبة الجوية

تتضافر كافة الجهود على النطاق الشخصي لإنجاح سير عملية تشغيل الحركة الجوية، ويتم التنسيق بين فريق عمل متكامل من الأفراد التابعين للمرفق الجوي، لضمان سلامة وأمان الرحلة الجوية.⁽¹⁾

وينقسم فريق العمل الجوي إلى قسمين:

أولهما يعملون على الأرض، وهم أفراد الطاقم البري وهم المراقبين الجويين الذين يرشدون الطائرات إبان تواجدها في المطارات ويمدون قائدها بالمعلومات اللازمة للرحلة، ويسدون له النصح والإرشاد،

وثانيهما يعملون على متن الطائرة ذاتها وهم أفراد الطاقم الجوي.⁽²⁾

وبالرغم من إحتدام المنافسة بغية تكريس الإستثمارات الإقتصادية والتجارية بين المطارات كمرافق للدولة وبين شركات الطيران ومشغلي الطائرات، إلا أن الجميع يجمعهم هدف مشترك وهو ضمان سلامة وأمان الرحلة الجوية ومن

1) Antonio ginés perus: privaizations and regulation of transport infrastructure Guidelines for policy markers and regulators, Washington, D.C, WBI development studies, world Bank2000, p7.

2) Filip Frorio: Air Worthiness an introducion to aircraft certification A Guide to understanding JAA and FASA standars, Oxford UK.Ed 2014 p3.

على متنها^(١)، مما يساهم في تطور الطيران المدني مما ينعكس إيجابياً على كافة الأصعدة الإستثمارية والتنمية ويسهم في تطوير المجتمع الإنساني على وجه العموم.^(٢)

وقضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها المدنية الثالثة بأن غاية العقد المُبرم بين وكالة المراقبة الجوية الفرنسية ومُشغل الطائرة هو توخي مقصد واحد مشترك وهو ضمان سلامة الرحلة الجوية، وقبلت المحكمة طعن المدعى عليه "وكالة المراقبة الجوية الفرنسية" وخفضت قيمة التعويض المحكوم به لصالح مُشغل الطائرة نظراً للإستغراق المشترك لخطأ كلا من الوكالة والنائب القانوني للمُشغل "قائد الطائرة"، مما يحتم عدم تحمل الوكالة لكامل الأضرار التي أحاقَت بذيل الطائرة من جراء إصطدامها بأحد الروافع نتيجة لتباطؤ المراقب الجوي في تحذير قائد الطائرة بوجود أحد الروافع بنهاية المدرج، وعدم إستجابة قائدها للتحذيرات المتكررة للمراقب بإبطاء سرعة الطائرة لعدم الإرتطام بالرافعة.^(٣)

وسأتناول هذا المطلب على النحو التالي:

الفرع الأول: المراقبون الجويون "الطاقم البري".

الفرع الثاني: طاقم الطائرات "الطاقم الجوي".

-
- 1) [HTTP//FR.wikipedia.ORG/wikik/droit la concurrence](http://FR.wikipedia.ORG/wikik/droit%20la%20concurrence): La rôle du pouvoir judiciaire dans la concurrence.
 - 2) [HTTP://www.ICAO.INT/en/AN6/MAIS/Arindex.html](http://www.ICAO.INT/en/AN6/MAIS/Arindex.html).
 - 3) Cour de cassation troisième chambre civile 13 Juillet 2010 N° 09-12003.

الفرع الأول

المراقبون الجويون "الطاقم البري"

أولاً: الطبيعة القانونية للمراقب الجوي:

المراقبون الجويون هم المسئولون عن ضمان سلامة الحركة الجوية للطائرات وضمان نجاح وأمان الرحلات الجوية، ويتواجدون في أبراج المراقبة الجوية بالمطارات، ويتحكمون في إقلاع وهبوط الطائرات في المدارج الجوية بالمطارات، ويمدون قائد الطائرة وطاقمها بكافة المعلومات المساعدة لإنجاح الرحلة الجوية، مثل الإرشاد لتوقيتات وأماكن الإقلاع والهبوط، وحالة الطقس وتغيرات المناخ المفاجئة، ويستعينون بأجهزة عالية الدقة والحساسية لجلب المعلومات التي يوفرها لقائد الطائرة، وينبهونه إلى أية عثرات أو معوقات من شأنها تعريض أمن وسلامة الطائرة للأخطار بكافة أنواعها، وبدونهم لا يمكن ضبط الحركة الجوية، وقد تؤدي أخطاء المراقب الجوي ولو كانت يسيرة لحدوث مشكلات أو حوادث للطائرة إبان رحلتها الجوية.⁽¹⁾

ويجب توافر شروط معينة للمراقبين الجويين، وبدونها لا يستطيعون شغل وظيفة مراقب جوي، ومن أهمها بلوغهم عمر ٢١ عاماً، والإلمام باللغة الإنجليزية، ومعرفة مصطلحات ولغة الطيران "Aviation Language"، والإلمام بالطبائع الجغرافية والتضاريس الأرضية وظواهر المناخ عن طريق التدريب⁽²⁾، ويجب تحليهم بالإلتزان النفسي، والتركيز وإتخاذ قرارات حاسمة في

- 1) Sandford Borins: Mise oeuvre du bilinguisme dans le contrôle de la navigation Aérienne du Québec 1989p4.
- 2) Poul Lamy: Training in an International setting is Beneficial in preparing students ICAO journal 50 No4 May 1995 p5.

وقت معقول، وتمتعهم بالياقة الطبية المناسبة، واجتيازهم الإختبارات الطبية والنفسية اللازمة لعملهم.^(١)

وتتعدد إشتراطات التشريعات المقارنة في منح إجازات ورخص ممارسة عمل المراقب الجوي، وخاصة الرخصة الدولية، بعد اجتياز كافة الإختبارات المحددة قانوناً ولاسيما إختبارات اللياقة الطبية واللغوية والحصول على دورات متخصصة، وإشترط المشرع المصري علي أنه لا يجوز للمراقب الجوي العمل في وحدات المراقبة الجوية إلا في حالة حصوله على الإجازات الخاصة قانوناً، على أنه يتم وقف أو سحب رخصة المراقب الجوي في حالة حدوث ما يعيقه عن أداء عمله، أو حال إنخفاض مستواه المهني أو خطئه الجسيم.^(٢)

وكذلك تشدد المشرع الفرنسي في منح إجازات مرقيي الحركة الجوية^(٣).

ويواجه المراقب الجوي العديد من الصعوبات والعثرات إبان عمله، مثل تنظيم إجراءات الإنتظار الجوي "Holding Procedure" في حالة إزدحام الرحلات الجوية والضغط على المطارات إقلاعاً وهبوطاً، وتستغرق عمليات إخلاء المدارج الجوية حوالي ٥ دقائق كفترة أمان تفصل بين إقلاع أو هبوط طائرة وأخرى.^(٤)

1) Directive 2006/23/CE: Parlement européen et du conseil 5Avril 2006: concernant une licence communoutaire de contrôleur de la circulation aérienne journal officiel N L114 27/4/2006 Article5p21.

٢ (المادة ١/٥٠ من قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ لسنة ١٩٨١.

3) Code de L'aviation civile Français, livre I er, aerone, titre III, Chapter V, personnels des services de la circulation aerienne section 1.A.R 135/7

4) John Gibbons: Airports and air traffic control system Washington Janver 1982 p10.

وتشكل تقلبات الطقس والمناخ عائقاً طبيعياً قهرياً للمراقب الجوي لتنظيم إقلاع أو هبوط الطائرات في مثل تلك الأجواء المناوئة أو تغيير مساراتهم، أو إنزالهم في مطارات بديلة وقريبة.⁽¹⁾

وتعد ضغوط العمل وطوال فترات التركيز من المعوقات الذهنية للمراقب الجوي، لذلك تحدد التشريعات مدة عمله لفترة لا تزيد عن ست ساعات يومياً منفصلة، ولا تزيد عن ساعتين متصلين بينهم نصف ساعة راحة على الأقل.⁽²⁾

وتبذل منظمة الإيكاو جهوداً حثيثة في تذليل معوقات عمل المراقب الجوي، ونشر ذلك إلكترونياً لإستفادة الدول المنضمة للإتفاقية على الصعيد الدولي.⁽³⁾

ثانياً: اختصاصات المراقب الجوي:

يختص المراقب الجوي بالعديد من الاختصاصات والواجبات إبان عمله، والتي ترمي وتهدف إلى ضمان سلامة وأمان الطائرات إبان رحلاتها الجوية.

وقد قضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها الأولى المدنية بإلزام وكالة المراقبة الجوية الفرنسية بالتعويض للمتضررين بسبب فعل المراقب الجوي المخطئ، والمتمثل في إعطاء المراقب الجوي تصريحاً بالهبوط لطائرة من طراز الجامبو "كبيرة الحجم" تابعة لطيران الإتحاد الإماراتي في مدرج غير مخصص لهبوط وإستيعاب هذا النوع من الطائرات من حيث طول المدرج أو

1) HTTP: www. Aopa, org/asF/puliications/sq26,

pdf?WT.SVI=TSTORMISA26&WT.CGN=Air Traffic_ASF7

- ICAO NO 3910 october 1984. P12.

- HTTP://Aviation-safety.Net/statistics/worst/worst.php?list=worst coll7.

2) Jing xing: Inofrmation complexity in air traffic control display London,press 2009.p2.

3) HTTP://www.youm7.com/story/2020/3/4/4686983.

إتساعه، مما تسبب في حدوث أضرار بجسم الطائرة بسبب تجاوزها المدرج الجوي وإصطدامها بمبنى صغير على مشارف تخوم المطار⁽¹⁾.

ومن أمثلة تلك الاختصاصات المتباينة للمراقب الجوي، السعي وراء الحد من تصادم الطائرات، سواء بسبب الإصطدام بالتضاريس أو بطائرات أخرى أو بالمدرجات الجوية⁽²⁾، ويستخدم المراقب الجوي أجهزة دقيقة لمعرفة مسافة التقارب بين الطائرات، ويستخدم الرادارات الدقيقة الموضحة لمسارات الطائرات عبر دول العالم.⁽³⁾

ويتدخل المراقب الجوي للفصل بين الطائرات في حالة الإقتراب الشديد الذي قد يُنذر بالتصادم، إما وفقاً لقواعد الطيران الآلي "IFR"، في جميع مسارات الرحلة الجوية، أو في مناطق الإقتراب من المطارات، أو في منطقة المناورات قبل الهبوط أو بعد الإقلاع، أو وفقاً لقواعد الطيران البصري "VER".

وقضت محكمة النقض الفرنسية باعفاء قائد احدي الطائرات التابعة للخطوط الجوية الاسكندنافية من المسؤولية عن حدوث أضراراً للطائرة وإصابة بعض الركاب بجروح إبان الهبوط في مطار ليل الفرنسي، وذكرت المحكمة في تسيبها للحكم أن تعطل الرادارات الأرضية، وعدم إمداد برج المراقبة لقائد الطائرة بأبعاد ومسافات المدرج الذي هبط به جعله لا يتحكم في القدرة على إيقاف الطائرة قبل نهاية المدرج، مما أدى لإصطدامها بأحد المباني التابعة للمطار نهاية المدرج الذي كان لا يتسع لطراز الطائرة، ولم يرتكن قضاء المحكمة لما أعزته محكمة الاستئناف من مسؤولية قائد الطائرة، لأن

-
- 1) Cour de cassation Première chambre civil 19 Juin 2008 N^o 07-16.102.
 - 2) jean Gasqueres :Contrôle du trafic aérien R.G.A. 1956D.P34.
 - 3) Micheal Nolan: Fundamentals of air traffic control 2010 p281.

الطيران البصري كان غير متاحاً لقائد الطائرة, لوجود ضبابا كثيفا أثناء الهبوط, مما جعل برج المراقبة وهو عين الطائرة مغمضة عن الإرشاد الملائم للقائد, مما منع من إهتدائه لمسار الطائرة على المدرج مما ينفي مسئوليته وينقلها إلى المراقب الجوي, و الذي أغفل إرشاد قائد الطائرة للنزول في مدرج مناسب لطراز الطائرة يستوعب مساحتها وحجمها.⁽¹⁾

ويهدف كذلك المراقب الجوي للحرص على إنسياب الرحلات الجوية بالمطار ببسر وسهولة وعدم حدوث تكديس وانتظام عمل الرحلات الجوية بأمن وسلامة متناهيين.⁽²⁾

-
- 1) Cour de cassation Deuxième chamber civil 5Juillet 1989
N° 8816 274.L.
 - 2) ICAO Septemper 2009: Air traffic flow management p2.

الفرع الثاني

طاقم الطائرات "الطاقم الجوي"

الطاقم الجوي هم الأشخاص العاملين على متن الطائرة، ويتكون طاقم الطائرة من قائد الطائرة والفنيين والمهندسين الجويين وضباط اللاسلكي والمضيفين.

وحددت التشريعات الوطنية والإتفاقيات الدولية شروط تشغيل الطاقم الجوي وحصوله على رخصة العمل بعد اجتياز الإختبارات الصحية والفنية والتقنية، والحصول على دورات تدريبية مكثفة.^(١)

وإشترط المشرع المصري الحصول على إجازة لشغل مناصب الطاقم الجوي وفقاً لشروط معينة للإجازات وتعليم الطيران.^(٢)

ومن أهم وظائف قائد الطائرة وظيفته الفنية في مراحل الإقلاع، وما يتلوها في مرحلة التحليق في الرحلة الجوية أثناء الطيران وعند الهبوط، والتحقق من جميع المعلومات الخاصة بالرحلة الجوية، وإتباع إرشادات برج المراقبة، والحصول على المعلومات اللازمة للرحلة الجوية، فضلاً عن وظائفه الإدارية وتنظيم إجراءات الرحلة الجوية، وكذلك وظيفته التجارية كنائب عن مشغل الطائرة وفقاً لأحكام المسؤولية العقدية.

1) Chicagoc Convention: Reconnaissance des certificats et licences articles 32 et 33.

٢) مادة ١/٤٧ من القانون المصري للطيران المدني رقم (١٣٦) لسنة ٢٠١٠

وقضت محكمة النقض الفرنسية بقبول طعن المدعى عليه "وكالة مراقبة الحركة الجوية الفرنسية"، وعدم إلزامها بالأضرار التي أصيبت بها جناحي طائرة تابعة لشركة طيران إيبيريا الأسبانية إبان هبوطها في مطار شارل ديغول، لخطأ في الإرشاد من جانب المراقب الجوي بعد هبوط الطائرة وقبيل وقوفها، لأن قائد الطائرة قد حاد لمسافة ثلاثين متراً عن المسار المحدد له من قبل المراقب الجوي إبان تحرك الطائرة بعد هبوطها أرض المطار، مما أدى لإصطدامها بعربة نقل الحوائط القابضة بالقرب من مدرج الهبوط.^(١)

ويعد عدم إتباع قائد الطائرة لتعليمات المراقب الجوي مسوغاً لمسئوليته إزاء ما يترتب على عدم الإنصياح من أضرار ترتب مسؤوليته عن سقوط الطائرة وتحميلها بالتبعية لمشغلها والشركة مالكة الطائرة.^(٢)

-
- 1) Cour de cassation chamber commercial 20 Janver 2015 N^o13-16.745.
 - 2) Sharle Stamford Kraise: Aircraft safety accident investigation analyses and application New York Ed 2009 p372.

المطلب الثاني

النطاق الموضوعي للمراقبة الجوية

من الركائز الموضوعية لنطاق قواعد الجو المحافظة على الطائرات كثرة قومية للدول، لذلك أرست التشريعات التقنيات الحاكمة لتنظيم عملية الطيران بمختلف موضوعاتها⁽¹⁾، وساعدت منظمة الايكاو الدول المنضمة للإتفاقية الدولية للطيران لصياغة التشريعات المنظمة لسير حركة الطيران ببسر وأمان وتوحيد القواعد الموضوعية للطيران بقدر الإمكان على المستوي الدولي لضبط إيقاع حركة سير الرحلات الجوية⁽²⁾.

والكثير من قواعد النطاق الموضوعي لحركة المراقبة الجوية ينصب على الآليات الفنية المتعلقة بالطيران والحركة الملاحية الجوية عموماً، فضلاً عن الطيران الآلي بحسبانه عاملاً رئيسياً في إدارة الطائرات وتوفير سبل الأمان والسلامة لها⁽³⁾، ويجري ذلك وفقاً لإستراتيجيات وخطط مدروسة وممنهجة تتطور بإستمرار لضمان رحلات جوية آمنة وضمان طيران يكفل سلامة الجميع.⁽⁴⁾

وسأتناول هذا المطلب على النحو التالي:

- 1) Phippe Rodier: Recherche sur la fonction économique du droit de propriété dans le secteur de transport aérien thesis de l'universite de toulouse 11 octobre 2013 p51.
- 2) [HTTP://www.conseil droit civil.com/article-droit-civil-legavax.FR/BLOG.3Jonvier2007](http://www.conseil droit civil.com/article-droit-civil-legavax.FR/BLOG.3Jonvier2007).
- 3) Button K and Strough R : Air transport theory and policy implications Cambridge 2010 P18.
- 4) Andro daniel carre: Aéroport et stratégie d'entreprise L.Paris 2009p16.

الفرع الأول: الآليات التقنية للطيران.

الفرع الثاني: الطيران الآلي.

الفرع الأول

الآليات التقنية للطيران

أولاً: المساعدات الفنية للمراقبة الجوية على وجه العموم:

يستعين المراقب الجوي بمساعدات فنية معاونة إبان عمله في إرشاد الطائرات عبر مساراتها الجوية، بغية التواصل الأمثل مع قائد الطائرة لضمان إنتظام الرحلة الجوية⁽¹⁾، ومن أمثلة تلك المساعدات أو الوسائل المساعدة الرادارات التي تبث موجات كهرومغناطيسية سواء عن طريق نبضات رادية، أو موجات قصيرة التردد أو طويلة التردد.⁽²⁾

ويستخدم المراقب الجوي الرادارات بغية تعقب الطائرات إبان سيرها في رحلاتها الجوية، وإرشادها إبان الإقلاع والهبوط، وتظهر الطائرات على شاشات الرادارات مثل نقاط مضيئة، ويكون المراقب الجوي مسئولاً عن سلامة الطائرات في مساراتها الجوية وعدم حدوث تصادم فيما بينها، وينبه قائد الطائرة إذا إقترب من طائرة أخرى أو حاد عن مساره المحدد، والرادارات منها الرادارات الرئيسية Primary Radar (PR) ورادارات تكميلية (SSR)

1) John G wensveen: Air transportation a management perspctine
New York 2009 p122.

2) Vilas bagad: Microwave and radar engineering technical
publication Ed 2007 p6.

Secondary Surveillance Radar، ولكل منها وظائفها ويجيد المراقب الجوي إستخدامها.^(١)

ومن المساعدات الفنية المتعددة التي يستعين بها المراقب الجوي، الإرشادات الأرضية لإرشاد الطائرة إبان الإقلاع والهبوط، وأجهزة الحاسب الآلي، والمنارات الضوئية وغيرها من الأجهزة الحديثة التي تكفل طيراناً آمناً ورحلة جوية سالمة.^(٢)

ثانياً: المساعدات الفنية للمراقبة الجوية عبر المسارات الجوية:

لكل طائرة مسار محدد لها تلتزم به خلال رحلتها الجوية بدءاً من إقلاعها وحتى هبوطها، وتحدد منظمة الايكاو هذه المسارات الجوية لجميع الرحلات الجوية للدول المنضمة للإتفاقية، لتنظيم الرحلات الجوية زمنياً ومكانياً بطريقة تضمن عدم حدوث تداخل زمني ومكاني فيما بين الرحلات الجوية التي تجوب الأجواء الدولية طيلة ٢٤ ساعة يومياً، مع إتاحة الحق لكل دولة منضمة للإتفاقية أن تحدد مسارات الطائرات المحلقة فوق إقليمها الجوي.^(٣)

وهناك مساعدات فنية خاصة تقدمها منظمة الايكاو للطائرات عبر رحلاتها الجوية في مساراتها المنتظمة مثل أجهزة المنارات الملاحية VAR'S وتُصدر أشعة مغناطيسية "Radial" لتحديد المسارات بدقة للطائرات، وهناك وسيلة أخرى حديثة يطلق عليها الرادارات الملاحية الملائمة NDB وهي أجهزة فائقة الدقة توضع على متن الطائرات وتحدد مساراتها إلكترونياً

- 1) Nigle.Ross: Advanced SSR Antenna developed ICAO Bulletin afficial magazine of International civil aviation airport technology Janver 1984 p14.
- 2) Christopher lamy: The technical boards of aircraft accident investigations Ed 2010 p18.
- 3) Chicagoc Convintion article 68.

بالكمبيوتر وفقاً لإحداثيات ترتبط بخطوط الطول والعرض طيلة الرحلة الجوية.⁽¹⁾

وقضت محكمة النقض الفرنسية بمسئولية وكالة مراقبة الحركة الجوية الفرنسية عن الأضرار التي أصابت طائرة تابعة لشركة طيران جنوب أفريقيا، وأعزت المحكمة مسئولية الوكالة لخطأ تابعيها من مراقبين جويين بمطار أورلي الفرنسي، حيث أمدوا قائد الطائرة بمعلومات متضاربة حول حالة الطقس في ذات الوقت مما تسبب في أضرارا بالغة للطائرة إبان هبوطها بسبب الرياح التي جعلتها ترتطم بعدة منارات وإشارات جوية قبل إستقرارها على المدرج الجوي.⁽²⁾

وقضت محكمة النقض الفرنسية في الدائرة الثانية المدنية بمسئولية قائد طائرة تابعة لإحدى شركات الطيران السويسرية نظراً لعدم إتباعه المراقب الجوي لمطار شارل ديغول الفرنسي، بشأن إلتزامه بمسار جوي محدد إبان شروعه في دخوله المجال الجوي الفرنسي مما أدى إلى سقوط الطائرة لإرتطامها بأحد التلال ، وألزمت المحكمة مُشغل الطائرة بسداد تعويضات للضحايا بسبب مسئوليته التضامنية مع نائبه القانوني قائد الطائرة.⁽³⁾

-
- 1) ICAODoc 8/68 /1611: procedures for air navigation services aircraft operations volume II 2006 Part 2 Section III chapter I , P3.
 - 2) Cour de cassation chambre commerciale 30 Mai 2000N^o98-30-289.
 - 3) Cour de cassation Deuxième chambre civile 5Juillet 1989 N^o 88-16-274 S P22.

الفرع الثاني

الطيران الآلي

قد يستخدم قائد الطائرة قواعد الطيران الآلي (IFR) ويطلق عليها مسمى Instrument Flight Rules^(١).

وذلك بناء على نصيحة وإرشاد وتعليمات برج المراقبة في حالة إذا ما تواجدت معوقات طبيعية مناخية أو تضاريسية تحد من أمن وسلامة الطائرات عند الإقلاع، أو إبان الرحلة الجوية، أو عند الهبوط.^(٢)

وهناك في التشريعات المقارنة تنظيمات خاصة بالطائرات التي تطير بدون طيار "LES DRONES" معتمدة على خاصية الطيران الآلي،^(٣) ومسئولية الطائرات الآلية بدون طيار أنها تأخذ حكم الأشياء غير الحية التي تخضع للحراسة، وأنها تعزى مسئولية أفعالها لصاحبها ومالكها كما جاء في إحدى أحكام محكمة النقض الفرنسية.^(٤)

وقضت محكمة النقض الفرنسية أن تشغيل قائد الطائرة للطيران الآلي لا يعفيه من مسئولية ثمة أخطاء قد ترتب أضراراً للطائرة ومن على متنها، لأن الأصل مسئولية قائد الطائرة، ولا يغني الطيران الآلي أو وسائله المساعدة عن

-
- 1) Normand ashford martin , and A clibton: Airport operations, Ed II New York 1999 p318.
 - 2) John Wensven: Air transportation a management perspective New York Ed 2008p88.
 - 3) Arrêté du Français loi du 17 Décembre 2015 Relatif À utilisation de L' espace Aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord.
 - 4) Cass civ 4 vebrier 2016 D, P32.

دور قائد الطائرة الفني ومسئوليته الشخصية بتسيير الطائرة إبان رحلتها الجوية، ويستطيع أن يتدخل سريعاً لإلغاء الطيران الآلي وتحويله إلى طيران يدوي مباشر من خلاله إذا ما استشعر عن طريق إرشاد المراقب الجوي وجود ثمة خلل في مسار رحلته الجوية المحددة سلفاً.⁽¹⁾

المطلب الثالث

النطاق التشغيلي للمراقبة الجوية

وفقاً لما تضمنته إرشادات منظمة الطيران المدني العالمية ICAO فإن كل دولة منضمة للمنظمة تلتزم بإنشاء وحدات للمراقبة الجوية تختص بأعمال خدمات مراقبة وإرشاد الطائرات والحركات الجوية المواكبة لها في حدود مجالها الجوي، وتنقسم هذه الكيانات التشغيلية "وحدات المراقبة الجوية" إلى ثلاث وحدات:

الأولى: هي مركز مراقبة منطقة الحركة الجوية في حالة الإقلاع للطائرات.

الثانية: هي مركز مراقبة الإقتراب الجوي في حالة هبوط الطائرات.

الثالثة: هي برج المراقبة الجوية الموجه والمرشد للحركة الجوية إجمالاً.

ويتم التنسيق فيما بين هذه الوحدات الثلاثة في مراحل تواجد الطائرات قبل الإقلاع، ومن ثم تسييرها وتوجيهها للمدارج الجوية، وإمدادها بالمعلومات والإرشادات الكافية المعاونة لقائد الطائرة، والإذن له بالإقلاع.

1) Cour de cassation premiere chamber civile 19 Décembre 2018-
N° 17-26.663 P12.

وكذلك في حالة هبوط الطائرة يتم إرشاد قائد الطائرة من خلال هذه الوحدات لمدرج الهبوط ومتابعة عملية الهبوط, ثم تحرك الطائرة في صحن المطار لحين توقفها ونزول ركابها وطاقمها من على متنها بإرشاد من موجه الطائرة الأرضي الذي يلوح لقائدها بطرق سيرها حتى تمام توقفها.

ثم يكون برج المراقبة هو المتحكم في عملية الحركة الجوية للطائرة خلال الرحلة الجوية, ومسارات طيرانها والتواصل المستمر مع قائدها لضمان سلامة الطائرة وذلك عن طريق المراقبين الجويين.⁽¹⁾

وسوف أتناول هذا المطلب على النحو التالي:

الفرع الأول: الآليات الفنية لتشغيل وحدات مراقبة الحركة الجوية.

الفرع الثاني: الآليات القانونية لتشغيل وحدات مراقبة الحركة الجوية.

1) UNCTAD: Transnational corporation Macrhet structure and competition policy world investment report United Nations Geneva 1997 p3.

الفرع الأول

الآليات الفنية لتشغيل وحدات مراقبة الحركة الجوية

تعد وحدات مراقبة الحركة الجوية هي الكيانات الرئيسية المُسيرة للحركة الجوية للطائرات خلال مساراتها الجوية.

وتتواجد تلك الوحدات في المطارات الأرضية بغية ضمان سلامة وأمان الرحلات الجوية وتكون مسؤولة عن تذليل أي معوقات، أو عثرات، أو صعوبات لكافة مراحل الحركة الجوية، عبر مقدمي تلك الخدمات، وقد عرف التوجيه الأوروبي مقدم خدمة مراقبة الحركة الجوية بأنه: "كل هيئة عامة أو خاصة تقوم بتقديم خدمات الملاحة الجوية لكفالة تنظيم حركة المرور الجوي وضمان رحلة جوية آمنة وسلامة من على متنها من طاقم وركاب".^(١)

ونصت الإتفاقية الحاكمة للإيكاو "إتفاقية شيكاغو ١٩٤٤" في مادتها ٢٨ أن: على جميع الدول المنضمة للإتفاقية إنشاء وحدات للمراقبة "الحركة الجوية" وتطوير أداءها لتحقيق أهدافها المقصودة المتمثلة في سلامة وأمن الرحلات الجوية، وذلك وفقاً للقواعد الدولية القياسية، وكذلك تشييد المطارات والمواصلات السلكية واللاسلكية، ومحطات رصد حالة المناخ، وضرورة التنسيق فيما بين جميع الدول المنضمة للإتفاقية في إطار عمل وحدات المراقبة الجوية لإنجاح الرحلات الجوية.^(٢)

- 1) Directive 2006/23/ CE: Prestataire de services de navigation Aérienne: Toute entité publique ou privée Fourmissant des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne Générale.
- 2) Directive 2006/23/ CE: parlement européen et du conseil 5Avril 2006 Convention Chicago 1944 Article 28 p16.

ويجوز أيضاً لمنظمة الإيكاو والدول المنضمة لإتفاقية شيكاغو أن تساعد باقي الدول الأعضاء في إنشاء وتطوير وحدات المراقبة الجوية وتحسين أداء عملها بصورة مستمرة وفعالة.^(١)

كما يجوز أن تقدم دولة متعاقدة كافة خدماتها لدولة أخرى ومساعدتها على إنشاء وحدات لمراقبة الحركة الجوية بناء على عقد إتفاق يكفل ذلك دون الإخلال بسيادة الدول.^(٢)

ويشرف مجلس منظمة الإيكاو على إنشاء وحدات مراقبة الحركة الجوية سواءً في نطاق المجال البري للدول المنشئة، وكذلك في المجال الجوي فوق أعالي البحار، أو الإقليم الجوي الدولي بناء على إعتبرات فنية وتشغيلية وتقنية عالية الكفاءة، على أن تكون مسئولية أي إخلال بسلامة الرحلات الجوية في حالة عدم كفاءة وحدات الحركة الجوية ملقاة على عاتق الدولة المنشئة لتلك الوحدات في أقاليمها البرية والبحرية والجوية.^(٣)

وتلتزم الدول المنشئة لوحدات إدارة الحركة الجوية ومنها أبراج المراقبة الجوية بإقرار خطط وبرامج واضحة لإدارة حركة الرحلات الجوية، بسلامة

-
- 1) Andrew Cook: European Air Traffic management principle, practice and research London2007 p178.
 - 2) Annex Chicago Convntion article 69: As mentioned in chapter I, the legal organization of air traffic management globally derives: it gives states the right to decied over which protictions to provide air navigation services the convention and its- annexes set out some basic requirements with which these services have to comply.
 - 3) Annex11 the Convention on International civil aviation Air Traffic control services Flight information services and alerting services 13 Ed, July 2001p3.

وتوفير الأمان للطائرات في مطارات الإقلاع والهبوط, وخلال مساراتها الجوية عبر الرحلة الجوية.^(١)

وقد تضمنت إتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ في ملحقها الحادي عشر المعنون بإسم "خدمات الحركة الجوية" في مادتها ٧١ أن المنظمة الدولية للطيران المدني إذا ما أنشئت بنفسها في دولة متعاقدة وحدات لإدارة الحركة الجوية في مطاراتها الإقليمية، فإن المنظمة تكون المسؤولة فنياً وتقنياً عن تشغيل وإدارة هذه الوحدات.^(٢)

وإن كنت أرتأي أن تلك المسؤولية يجب أن تكون تضامنية مع حكومة الدولة المتعاقدة ذاتها في حالة حدوث ما يخل بسلامة الحركة الجوية بحسبان تطبيق نظرية المتبوع عن أعمال التابع لتوافر سلطتي الإشراف "التوجيه" والرقابة المسوغين لتقرير المسؤولية المفترضة في تلك الحالة.

الفرع الثاني

الآليات القانونية لتشغيل وحدات مراقبة الحركة الجوية

أفصحت منظمة الإيكاو عن شكل قانوني إستشرشادي لإدارة وتشغيل وحدات مراقبة الحركة الجوية وأبراج المراقبة والمطارات، إذا ما أرادت الدول المنظمة الإسترشاد به في تشريعاتها الوطنية.

-
- 1) European organization for the safety of air navigation control common format traffic services unit Janver 2005 p4.
 - 2) ICAO Doc 9161: Manual on air navigation services Economics International cooperation p2.

وأرست المنظمة ثلاثة كيانات رئيسية في إطار هيكل قانوني متكامل لإدارة وتشغيل وحدات مراقبة الحركة الجوية وذلك على النحو التالي:

أولاً: إنشاء هيئة تابعة لجهة الإدارة تختص بوضع قواعد الإدارة والماليات والرقابة على وحدات المراقبة وأبراج المراقبة ويعمل بها موظفون عموميون تعينهم الدول الأعضاء.

ثانياً: إنشاء هيئة عامة مستقلة عن أي جهاز أو إدارة أو هيئة تنفيذية للحكومة للإدارة المباشرة لوحدات مراقبة الحركة الجوية تملكها الحكومة.

ثالثاً: إنشاء هيئة خاصة تملكها أشخاص اعتبارية خاصة وتسند لها الحكومة بعض الأعمال الفنية والتقنية في إنشاء وحدات مراقبة الحركة الجوية وقد تشارك شركات عالمية متعددة الجنسيات في إدارة وتشغيل وحدات مراقبة الحركة الجوية.⁽¹⁾

وتتباين النظم القانونية والتشريعات في آلياتها المنظمة لأعمال إدارة وتشغيل وحدات مراقبة الحركة الجوية سواء كانت دول تعتنق النظام القانوني اللاتيني القائم على القانون المكتوب أو دول تعتنق القانون الأنجلوسكسوني "الأنجلو أميركي" القائم على الأعراف والسوابق القضائية.⁽²⁾

وقضت محكمة النقض الفرنسية بقبول طعناً مقدماً من المدعى عليه "وكالة المراقبة الجوية الفرنسية" مبتتياً على حكم إستئنافي قضى بالزام الوكالة بالتعويض لوجود مسؤولية عليها نشأت بسبب أضرار لحقت بركاب طائرة

1) ICAO Doc 9161: Manual on air navigation services economics 2007 p5.

2) I FATCA 76 WP-31: Amended Ifatca77 WP-59 Limitation of legal liability of the controller, IFATCA 'S Convention article2.

- [HTTP//en. Wikipedia.org/wihi/air-traffic-control](http://en.wikipedia.org/wiki/air-traffic-control).

تابعة لشركة طيران بريتش إير الإنجليزية لإستناد حكم الإستئناف على أعراف قضائية وردت في معاهدة أبرمتها الحكومة الفرنسية بالمخالفة للنظام العام الفرنسي بشأن بروتوكولات نقل مساجين محكوماً عليهم دون مراعاة إشتراطات الضمان والسلامة لهم، مما تسبب في إصابتهم بجراح بسبب إهتزاز الطائرة في منطقة دوامات هوائية شديدة بالقرب من مطار شارل ديغول مع عدم إبلاغ المراقب الجوي لقائد الطائرة بوجود تقلبات مناخية وطقس سيء في مسار رحلته الجوية.^(١)

وفي مصر مثلاً نص المشرع على أن "تتولى الشركة الوطنية لخدمات الملاحة الجوية بالتنسيق مع الجهات المعنية جميع أعمال وخدمات الإتصالات السلكية واللاسلكية المتعلقة بتأمين سلامة الطيران المدني، وإنظام الحركة الجوية، ويجوز لها الترخيص للغير بالقيام ببعض هذه الأعمال طبقاً للشروط التي تضعها".^(٢)

وفي فرنسا نص قانون الملاحة الجوية الفرنسية الصادر في ٣١مايو ١٩٢٤ في المادة ٢٤ على أن: المطارات الفرنسية نوعان، مطارات عامة وتخضع لإدارة الدولة، ومطارات خاصة مملوكة للأفراد وتشرف الدولة عليها، لكن تم تغييره بعد صدور مرسوم ٢٦مارس ٢٠٠٤ حيث سمحت الحكومة الفرنسية لوكلاء مفوضين من أشخاص القانون الخاص بإدارة وحدة مراقبة الحركة الجوية.^(٣)

وفي حكم لمحكمة النقض الفرنسية قضت المحكمة بمسئولية الشخص المعنوي الخاص "شركة مالبيز ديفون" التي كانت تدير

1) Cour de cassation Deuxième chamber civil 17 Janvier 2018, N° 17-28.281.

٢) مادة ٧ من قانون الطيران المدني المصري رقم ٣٦ لسنة ٢٠١٠.

3) Poul de la pradile: La révision de la loi français du 31Mai 1924 sur la navigation aérienne R.G.A 11 annee 1947 p269.

مطار "ليل" بتقويض من الحكومة الفرنسية ممثلاً في رئيس مجلس إدارتها، وذلك بسبب خطأ توجيه المراقب الجوي لقائد رحلة طيران داخلية تتبع شركة إيرفرانس، حيث وجهه إلى مدرج توجد بالقرب منه رافعة تابعة للمطار لم يفتن المراقب إلى وجودها، مما أدى إلى اصطدامها بجناح الطائرة وإشتعال النار في جسم الطائرة للإحتكاك المتولد من الاصطدام ولولا سرعة تعامل رجال الإطفاء مع الحريق لحدثت كارثة، ونوه قضاء المحكمة في التسبب للحكم إلى أن مسؤولية المفوض الفنية والإدارية تتعدد كاملة بشأن أفعال تابعيه من المراقبين الجويين.⁽¹⁾

1) Cour cassation première chamber civile 19 décembre 2018 N°1726.

المبحث الثالث

ضمان فاعلية المراقبة الجوية

تكرس إدارات المطارات العديد من الخدمات والوسائل بشتى أنواعها التقنية، والإدارية، والتنظيمية لضمان فاعلية المراقبة الجوية لاسيما ضمان فاعلية ونجاح المراقبين الجويين في أبراج المراقبة.

وتتضافر جهود فريق عمل الطائرة بطاقمه الأرضي والجوي في سبيل إنجاح الرحلات الجوية بإفراد عدة وسائل وخدمات تكفل أمن وسلامة الطائرات، ومع أهمية هذه الوسائل ودقة دورها في عملية الحركة الجوية، إلا أن المعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية لم تفرد لها تنظيمات تشريعية تناسب أهميتها ولم تحدد جوانب المسؤولية في حالة غياب، أو نقصان أو عدم كفاءة هذه الوسائل، واقتصر الأمر في إيضاحها على مجموعة مبعثرة من القواعد أوردها إتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ الاتفاقية الرئيسية والحاكمة لمنظمة الإيكاو، وبروتوكولاتها المتعاقبة.^(١)

1) Chicago convention :on international civil aviation.

- ICAO /25.875-39.

Services for the protection and regulation of flights shall include those relating to air traffic area control approach control, Aerodrome control air traffic advisory service, Aeronautical information and assistance and rescue.

- الملحق ٢: قواعد الجو لاتفاقية شيكاغو.

- الملحق ٣: خدمات الأرصاد الجوية لاتفاقية شيكاغو.

- الملحق ١١: خدمات الحركة الجوية لاتفاقية شيكاغو.

- الملحق ١٣: خدمات البحث والإنقاذ لاتفاقية شيكاغو.

وفي حكم هام لمحكمة النقض الفرنسية ألزمت المحكمة وكالة مراقبة الحركة الجوية الفرنسية بدفع تعويضات للمتضرر "مُشغل الطائرة ومن عليها من ركاب" بسبب عدم وجود منارات ضوئية فسغورية تسمح برؤية قائد الطائرة البصرية مع ظروف وجود ضباب كثيف، مما أدى إلى حدوث أضرار بجسم الطائرة لإرتطام عجلاتها بشدة بالمدرج الجوي إبان نزولها المطار وإصطدامها بحاجز موازي للمدرج ولولا العناية الإلهية وسرعة رد فعل قائدها في التحكم فيها لحدث كارثة جوية أودت بحياة من على متن الطائرة.⁽¹⁾

وسأتناول هذا المبحث على النحو التالي:

المطلب الأول: خدمات متابعة ومراقبة الحركة الجوية.

المطلب الثاني: الخدمات الفنية للحركة الجوية.

المطلب الثالث: الخدمات المعاونة التكميلية للحركة الجوية.

1) Cour de cassation Troisième chambre civile 10 octobre 2014
N° 13-18.175.

المطلب الأول

خدمات متابعة ومراقبة الحركة الجوية

عرفت إتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ خدمات متابعة ومراقبة الحركة الجوية بأنها: مجموعة الخدمات والمساعدات التي تقدم للطائرات من وحدات المراقبة الجوية بغية سلامة الطائرات وضمان أمنها.^(١)

وتهدف هذه الخدمات إلى إبقاء الطائرات تحت بصر وبصيرة المراقبين الجويين عبر الدول التي تحلق فوقها الطائرات إبان قيامها برحلتها عبر المسارات الجوية الدولية.^(٢)

ويجب على برج المراقبة إبلاغ قائد الطائرة عن طريق المراقب الجوي المتواصل معه بأيّة معوقات، أو عثرات، أو أخطار يمكن أن تصادفها الطائرة إبان رحلتها الجوية، وإرشاد قائدها لأفضل الحلول الوقائية لتجنب حوادث الطيران، أو للتقليل من حدة الأخطار إذا أحقت بالطائرة فعلاً.^(٣)

فيما يلي سأتناول هذا المطلب على النحو التالي:

الفرع الأول: خدمات برج المراقبة الجوية.

الفرع الثاني: خدمات مراقبة تخوم الملاحة الجوية.

الفرع الثالث: خدمات المناطق المراقبة "المغطاة".

-
- 1) Annex 11 at Chicago Convention chapter 3 airtraffic control service. P2.
 - 2) Donald C. cooper: Fundamentals of search and rescu London 2008 p16.
 - 3) Michael Nolan: Fundamentals of air traffic control New York 2010, p34.

الفرع الأول

خدمات برج المراقبة الجوية

Airport control

برج المراقبة الجوية هو بناء مستقل يوجد في كل مطار دولي ذو إرتفاع كبير عن سطح الأرض يراقب من خلال المراقبين الجويين الحركة الجوية للطائرات ATCT وهو مصطلح لإختصار Air traffic control، وأعله بناء زجاجي دائري يكشف بوضوح للمراقب الجوي المطار بالكامل، ليقل له ملاحظة الملاحة الجوية بالعين المجردة من جميع الإتجاهات، وبداخله غرف عدة تتسع لاعداد كبيرة من المراقبين الجويين "الطاقم البري الجوي"، ويستعين المراقبين الجويين بنظام راداري لمراقبة تحركات وإقلاع وهبوط الطائرات.⁽¹⁾

ويتحكم برج المراقبة في إعطاء الإذن للطائرات بالتحرك داخل المطار والإذن بالإقلاع بالطائرة والهبوط بها وتحديد المدارج المخصصة لذلك، ومنع التصادم فيما بين الطائرات ونظيراتها وجميع المركبات في المطار أو الأقاليم البرية والجوية المتاخمة، وتنقسم أعمال مراقبة برج المراقبة إلى أربعة أنواع من المراقبة.⁽²⁾

النوع الأول: مراقبة صحن المطار : airport control

1) John gibons: Airport and airtraffic control system government printing office wahington 1982. P33.

2) Chicago convention international civil aviation .

يراقب المراقبون الجويون صحن المطار ومحيطه بالكامل عن طريق الرؤية البصرية للكشف عن أية أخطار أو مشكلات قد تهدد سلامة الحركة الجوية وأمن الطائرات، وتنسيق حركة الطائرات والمركبات التي تتحرك في مجال المحيط البري للمطار.⁽¹⁾

وقد قضت محكمة النقض الفرنسية بمسئولية وكالة المراقبة الجوية الفرنسية وإلزامها بالتعويض عن الأضرار التي أصابت طائرة تابعة لحركة طيران الخليج لصالح مُشغلها، بسبب إغفال المراقب الجوي عن إخطار قائد الطائرة بوجود إصلاحات في أرض المطار في مسار تحركها بعد هبوطها وإستقرارها على الأرض، مما تسبب بإصطدامها بحواجز خرسانية مما يعد إهمالاً جسيماً من جانب المراقب الجوي كما جاء بتسبيب الحكم.⁽²⁾

النوع الثاني: مراقبة الممرات الأرضية: Ground control

ويراقب كذلك المراقبون الجويون جميع التحركات على ممرات المطار وجميع مسطحات البيئة البرية للمطار، ومراقبة وتوجيه الطائرات بالعين المجردة إبان تحركها وحتى إقلاعها، وأثناء طلبها إذن وتصريح الهبوط التدريجي حتى تمام الهبوط ومغادرة الركاب، ومعرفة جميع مناطق المراقبة الأرضية للطاقم البري وطاقم خدمات المطار الذين يرشدون الطائرة بعد النزول وعند الهبوط على المدرج حتى تمام الوصول، والذين ينقلون الركاب من الطائرة إلى مبنى المطار المخصص للمغادرة وإعطاء تصاريح العمل للطاقم البري وتستمر المراقبة حتى إتجاه الطائرة لحظائر الطائرات.⁽³⁾

1) Alexander w and clarence rodrigues : Commercial aviation safety newyork 2004 p188.

2) Cour de cassation chamber civil, 1 March 2011 N^o 09-72.655.

3) Paul E lman: The pilot's radio communications hand book Ed1999, p101.

النوع الثالث: المراقبة المحلية: Local control

ويراقب المراقب الجوي في هذا النوع النطاق البيئي القريب من أرض المطار وينسق عمله مع السلطات المحلية مع استخدامه لردارات المراقبة لدقة المتابعة الفعلية.^(١)

النوع الرابع: تسليم الأذون والتصاريح: Clearance Delivery

يخول المراقب الجوي وحده الإذن والتصريح لقائد الطائرة بالمغادرة والإقلاع من مدرج يحدده له سلفاً، أو بالنزول والهبوط في مدرج يحدده له سلفاً، ويمد أيضاً المراقب الجوي قائد الطائرة بجميع المعلومات التي تلزم الطائرة إبان رحلتها الجوية، بخصوص الطقس أو جميع المعلومات الإرشادية الأخرى ويسمى ذلك "إيداع خطة الطيران".^(٢)

1) [HTTP://EN, Wikipedia.org/wiki/air-traffic-control#local-control-Or-air-control](http://en.wikipedia.org/wiki/air-traffic-control#local-control-Or-air-control).

2) [WWW.Ntsb.gov/aviationquery/brief.aspx?evid=20056624x00863&ntsno=Nyco51AO95a&akey=1](http://www.nts.gov/aviationquery/brief.aspx?evid=20056624x00863&ntsno=Nyco51AO95a&akey=1).

الفرع الثاني

خدمات مراقبة تخوم الملاحة الجوية

هناك وحدة مسئولة عن تلك الخدمة الخاصة بمرحلة التخوم أو الإقتراب للطائرات وهي وحدة مراقبة الإقتراب "ACU".

وتراقب التحركات الجوية وتجميع الطائرات وعملها منفصل عن برج المراقبة الجوية.⁽¹⁾

وتتضمن هذه الخدمة توجيه الطائرة المقلعة لمسارها الجوي، وتوجيه الطائرات الهابطة إلى مدرج الهبوط والحفاظ على إرتفاع الطائرة ووضعها بالجو إبان مناورة الهبوط،⁽²⁾ ويعد عمل وحدة مراقبة الإقتراب حيويًا ودقيقًا ومكملًا لعمل برج المراقبة الجوية، ويتم تقسيمه إلى ثلاثة أنواع:

النوع الأول: قسم الإقلاع والمغادرة لإرشاد الطائرة حتى مغادرتها المطار عبر المجال الجوي.

النوع الثاني: قسم الوصول والهبوط للمدرج الجوي المحدد من قبل برج المراقبة.

النوع الثالث: قسم عمليات الطيران ويتولى إرشاد الطائرة منذ مغادرتها حظيرة الطائرات بكطار الإقلاع وتحركها عبر الممرات الأرضية حتى

-
- 1) Mohamed Abdulkader: Air traffic control liability thesis institute of air and space law McGill university Montreal Canada 1986 p3.
 - 2) ICAO Doc 4444 ATM/501: procedures for air navigation services Air traffic management 2007 p2.

وصولها للممر الجوي لتكلمة التوجيه والإرشاد حتى تمام الإقلاع ومناورة الصعود بالجو.^(١)

وتتصافر جميع تلك الأقسام وتنسق فيما بينها لضمان سلامة الرحلة الجوية وتوفير سبل الأمان للطائرة، منذ لحظة تواجدها على أرض المطار مروراً بقيامها بالإقلاع في مسارها الجوي، وحتى الهبوط وإنزال من على متنها وإستقرارها بمطار الوصول.

الفرع الثالث

خدمات المناطق المراقبة "المُغطاة"

AREA COVER CONTROL

ويقصد بتلك الخدمات مراقبة الرحلات الجوية عبر المناطق المغطاة بالمراقبة الرادارية لأبراج مراقبة الدول التي تحلق فوقها الطائرات عبر مساراتها الجوية خلال الإستطالة الزمانية والمكانية لرحلتها الجوية، ويمكن تحويل مطار الهبوط بمعرفة برج المراقبة عن طريق إتصال لاسلكي بين المراقب الجوي وقائد الطائرات لتحويل مسار الرحلة الجوية transfer of control، وذلك في حالة حدوث ثمة عوائق فنية أو مناخية أو جغرافية للطائرة.^(٢)

1) ICAO Doc 4444 RAC/501: procedures for air navigation services rules of the air and air traffic services, Ed 1996 p4.

2) Annex 2 at Chicago Convention on International civil aviation rules of the air International standard and recommended practices July1990 chapter I p2.

وتقدم هذه الخدمة وحدات تسمى مراكز مراقبة المنطقة "ACCS" عن طريق الرادارت الأرضية إبان تحليق الطائرة من المطارات ما بين الإقلاع أو الهبوط أو الترانزيت، وهي تنسق العمل مع برج المراقبة.⁽¹⁾

وقضت محكمة النقض الفرنسية وكالة بالزام وكالة المراقبة الجوية بالتعويض لمشغل الطائرة نظراً لخطأ المراقب الجوي المرتب للمسئولية لإغفاله وجود إشغالات على أحد المدارج الجوية ومنحه تصريحاً بالهبوط للطائرة، مما أدى لإصطدام الطائرة بالإشغالات وتضررها ورفضت المحكمة دفع الوكالة بأن الخطأ يعزى لحركة مراقبة منطقة المطار الغير تابعة لها، وأدلف التسبب قائلاً بأن المراقب الجوي مسئول مسئولية شخصية ومهنية ومرفقية بالتنسيق مع كافة المراكز المتواجدة بأرض المطار لضمان سلامة وأمن الرحلة الجوية.⁽²⁾

ومراكز المراقبة تكون مسئولة عن وضع الطائرات في الارتفاعات المناسبة حسب معطيات محددة مثل نوع وطراز الطائرة، وسرعتها، وزمن الرحلة، فتكون الطائرات الأكبر حجماً والأكثر سرعة في مسارات أعلى من الأقل حجماً والأقل سرعة.⁽³⁾

ومن أهم وظائف وخدمات مراكز المراقبة العمل على الحد من تصادم الطائرات وإيجاد مساحة فصل مناسبة أفقياً ورأسياً فيما بينها طوال مسار الرحلة الجوية، مع مراعاة ظروف الطقس والمناخ المتغيرة، وإمداد قائد الطائرة

1) [HTTP://www.Faa.gov/air_traffic/publications/atpules/aim/chap4/Mai_0401.html](http://www.Faa.gov/air_traffic/publications/atpules/aim/chap4/Mai_0401.html).

2) Cour de cassation Troisième chambre civile 10 Octobre 2012 N° 11-12.544.

3) [HTTP://www.belgocontrol.belgowebe/publishing.msf/content/EN-route-control](http://www.belgocontrol.belgowebe/publishing.msf/content/EN-route-control).

بأي تغييرات بالمعلومات المسداة له سلفاً، وإرشاده لكيفية التصرف بالظروف الطارئة.^(١)

المطلب الثاني

الخدمات الفنية للحركة الجوية

يقدم برج المراقبة بكل مطار من خلال مراقبيه الجويين خدمات فنية معاونة لمشغل الطائرة أو قائدها بغية تحقيق الهدف المنشود من الرحلات الجوية وهو ضمان سلامة من على متن الطائرة، وكفالة أوجه الأمان في مواجهة ثمة أخطار أو صعوبات تعيق الرحلة الجوية في أي مرحلة من مراحلها، بدءاً من التواجد في المطار والإقلاع مروراً بالطيران عبر المسارات الجوية وحتى هبوط الطائرة.^(٢)

ويجب أن يتلقى المراقبون الجويون دورات تدريبية مكثفة ومتخصصة ودقيقة تضمن استيعابهم للخدمات الفنية التي يقدمونها لمشغل وقائد الطائرة بشأن الرحلة الجوية، سواء انصبت تلك الخدمات على محل قوامه تقديم معلومات وبيانات ملاحية أو تقنية أو استرشادية، أو إنصبت تلك الخدمات على تقديم خدمة الإنذار والتبويه والبحث والإنقاذ في حالة حدوث أية أخطار تصيب الطائرة وتؤثر على سلامة من على متنها، أو البحث عن الطائرات المفقودة،

-
- 1) Annex 11 at Chicgo Convention on International civil aviation, opcit chapter 3 No 332.
 - 2) National luch: Safety and compatibility of mixed VER/IFR Air Traffic at Geneva airport 2008 P7.

أو إنقاذ الطائرات العالقة إبان رحلتها الجوية وغيرها من الخدمات الفنية المتنوعة الهادفة لأمن وسلامة الطائرات.^(١)

وسأتناول هذا المطلب على النحو التالي:

الفرع الأول: خدمة تقديم المعلومات والإرشادات الملاحية.

الفرع الثاني: خدمة الإنذار والبحث والإنقاذ.

الفرع الأول

خدمة تقديم المعلومات والإرشادات الملاحية

يقدم المراقبون الجويون لمشغل وقائد الطائرة المعلومات والإرشادات وكافة البيانات الجوية لضمان أمن وسلامة الملاحة الجوية، ويطلق على هذه الخدمة مصطلح aeronautical information services واختصارها مصطلح "ATS"^(٢).

وترتكز تلك المعلومات عبر الإبلاغ عن الظواهر الجوية والمناخية ذات الخطورة، والمعلومات عن الأخطار محتملة الوقوع في المناطق الخارجة عن

-
- 1) Paul Wilson :European action plan promotes best practices for preventing runway incursions ICAO journal vol 62, 2007 p1.
 - 2) Annex15: Convention on International civil aviation International standards and recommended practices 2010 chapter2 p1

تغطية المجال الجوي المراقب، ومعلومات عن المطارات المحتمل مرور الطائرة بها ومطار الهبوط المؤكد.⁽¹⁾

ويتم تقديم تلك المعلومات لقائد الطائرة عن طريق شبكة معلوماتية تُضمن داخل خطة الطيران وتوجد بكل مطار، ويزود المراقبون الجويون الشبكة بالمعلومات المتوافرة لديهم ويُحدَّثونها تَباعاً.

"Automatic Fixed Telecommunication Network".

واختصار تلك الشبكة مصطلح AFTN.⁽²⁾

وحددت منظمة الإيكاو هيكل مركز الدعم المعلوماتي وشروط تراخيص العاملين به دولياً.⁽³⁾

الفرع الثاني

خدمة الإنذار والبحث والإنقاذ

هي مجموعة الخدمات التي يقدمها المراقبون الجويون للكيانات التي تتصدى لعمليات البحث والإنقاذ للطائرات المنكوبة والبحث عن المفقودين من على متن الطائرة، أو في حالات الخطر الوشيك الداهم الذي يحدث بالطائرة

- 1) Christen serdrup Dahl: Air traffic control liability in air way and from a view point of International unification thesis institute of air and space law McGill university Montreal Canada 1971 p9.
- 2) ICAO Doc: The convention on International civil aviation annex18 - aeronautical information services p4
- 3) ICAO AIS AMSG/3 SOD: Aeronautical information services information management study Group third meeting Montreal 9-12 Novemer2010p20.

ويستدعي تدخل عاجل لإرشاد قائدها على كيفية التصرف ويطلق عليها Alerting search and rescue services.

أو اختصار **ISAR**، وقد تصدت منظمة الإيكاو من خلال إتفاقية شيكاغو وأوردت خدمات الإنذار والبحث والإنقاذ كإحدى خدمات مراقبة الحركة الملاحية الجوية. (١)

وأوضحت منظمة الإيكاو أن غرض تلك الخدمات إنذار الطائرات لما تتعرض له من أخطار، أو إنقاذ ركابها في حالة حدوث خطر والبحث عنهم إذا كانوا في عداد المفقودين، و إزالة حطام الطائرة براً أو إنتشالها بحراً. (٢)

ومن أجل تنفيذ هذه الخدمات يجب إعداد معدات الإنقاذ المناسبة مع التنسيق بين الدول المتعاقدة مع المنظمة للبحث المشترك والإنقاذ متعدد الجنسيات. (٣)

وتمر مرحلة الحالات الحرجة التي تستدعي تقديم هذه الخدمات بعدة مراحل:

أولها: مرحلة الإنذار بوجود خطر محقق بالطائرة ومن على متنها.

ثانيها: مرحلة الخطر المتوقع بالفعل والمؤدي لسقوط الطائرة.

ثالثها: مرحلة الإنقاذ وتحديد مكان سقوط الطائرة ووضع خطة الإنقاذ عبر مراكز الإنقاذ في الدول المحتمل سقوط الطائرة بها وتتبع إشارات إستغاثة الناجين الضوئية أو اللاسلكية. (٤)

المطلب الثالث

- 1) Annex 11 at Chiago Convention on International civil aviation chapter 5 -allerting services P3.
- 2) Annex12 at Chicgo Convention on International civil aviation "Search and Rescue" 8 July 2004 p3.
- 3) Donald C cooper: Fundamentals of search and rescue London. 2009 p6
- 4) Annex12 at Chiago Convention on International civil aviation chapter5 operating procedures and chapter 5/2 -proceduers for rescue cordination centres during emergency p4.

الخدمات المعاونة التكميلية للحركة الجوية

يقدم برج المراقبة عن طريق مراقبيه الجويون مجموعة من الخدمات المعاونة والتكميلية التي تكفل مراقبة الحركة الجوية وتسيير الرحلات الجوية بيسر وأمان وسلامة، ويستمد المراقبون الجويون هذه الخدمات عن طريق مراكز متخصصة فنية ومن ثم يبلغوها لقائدي الطائرات في شكل حزم معلوماتية استرشادية ليستهدي بها قائد الطائرة إبان رحلته الجوية، وهناك أيضاً خدمات متعلقة بالأرصاد الجوية يستجلبها المراقبون الجويون من محطات الأرصاد في المسارات الجوية المارة بها الطائرة في رحلتها، ويزودون بها قائدها ليكون ملماً بما يحتمل أن يواجهه من ظروف مناخية متقلبة في دقائق بل لحظات معدودة مما قد يعرض سلامة الطائرة ومن على متنها للخطر، وهناك أيضاً خدمات للتسهيلات الملاحية الجوية كعلامات الإرشاد على إمتداد المدارج الجوية وخطوط تحديد الممرات وفنائر الإضاءة وغيرها من الخدمات التي تكفل أمان وضمان سلامة الرحلة الجوية.⁽¹⁾

وسوف أتناول هذا المطلب على النحو التالي:

الفرع الأول: خدمة المشورة.

الفرع الثاني: خدمة الأرصاد الجوية وحالة الطقس والتغيرات المناخية.

الفرع الثالث: خدمة التجهيزات الملاحية.

الفرع الأول

- 1) Francois Schubert: State responsibilities for air navigation Facilities and Standards Journal of aviation management 2010 air traffic management p28.

خدمة المشورة

Air Traffic advisory service

يقدم برج المراقبة عن طريق مراقبيه الجويين كافة المعلومات التي تتوافر لديهم عن احتمالية وجود ثمة أخطار تهدد الطائرات كأخطار الإصطدام⁽¹⁾ في حالة الرصد الراداري عن إقتراب طائرتين في خط سير قد يؤدي إلى إصطدامهما ببعضها البعض، وتقدم تلك الخدمة داخل المجال الجوي الإستشاري وهو المجال الدولي الذي يتجاوز الحدود المكانية والأقاليم البرية لبرج المراقبة.⁽²⁾

وتبرز أهمية خدمات المشورة في أنها يتم تقديمها بمجال جوي غير مغطى ومراقب بالكامل للتنسيق حول تنظيم رحلات الطيران الآلي، واقتراح ثبات أو تغيير مسارات الطائرات في حالة خشية الإصطدام المحتمل بينها في مساراتها الجوية.⁽³⁾

وتعد هذه الخدمة حلقة وسط ما بين خدمة معلومات الطيران التي تبدأ بإيداع خطة الطيران، وما بين خدمة مراقبة الحركة الجوية، من حيث تغطيتها

-
- 1) Air Traffic advisory service is provided advisory airspace to ensure separation in so far as practical between aircraft which are operation on IFR plans.
 - 2) ICAO Doc 4444 ATM/501: Procedures for air navigations services air traffic management chapter 9.
 - 3) Bharat Kumar and M marshale: Illustrated dictionary of aviation Washington, 2007 p12.

لمناطق قد يندر أن يستمد خلالها قائد الطائرة معلومات يبتغيها لضمان أمن وسلامة رحلته الجوية.^(١)

الفرع الثاني

خدمة الأرصاد الجوية وحالة الطقس والتغيرات المناخية

Meterological services

بمقتضى هذه الخدمة يمد المراقبون الجويون قائدي الطائرات بكافة المعلومات المتوافرة للأرصاد الجوية وتغيرات المناخ، ويعلم بها أيضاً جميع أفراد الطاقم الجوي والمشغلين الجويين، ووحدات خدمة الحركة الجوية.^(٢)

وقضت محكمة النقض الفرنسية بالزام وكالة المراقبة الجوية الفرنسية بالتعويض للمتضررين من الركاب على متن طائرة كانت متصلة ببرج المراقبة لمطار شارل ديغول ولم يبلغها المراقب الجوي بوجود أمتار رعدية في مسار رحلتها الجوية ولم يغير مسارها، بل سمح لها بالهبوط بالمطار مما أدى إلى تأثر الطائرة بالأمتار الرعدية وفقدانها لقوة دفع أحد محركاتها، مما جعلها تدور حول نفسها دورتين كاملتين مما أدى لإصابة عدد من الركاب، وألقت المحكمة المسؤولية على المراقب الجوي لتوافر معلومات الأرصاد الجوية لديه وتأخر إبلاغه بها لقائد الطائرة مما أدى لحدوث تلك الأضرار.^(٣)

- 1) [HTTP:// www.aviation-wise.org/ac90-42f.html](http://www.aviation-wise.org/ac90-42f.html) traffic advisory practices at airports without operating control towers.
- 2) Annex3 at the Convention on International standards and recommended practices sixteenth Ed July 2007 chapter2, p3.
- 3) Cour de cassation première chambre civil 19 Decembre 2017- N° 17-26.663.

وهناك وكالات و مؤسسات متخصصة للرصد الجوي تقدم هذه الخدمة لبرج المراقبة الذي يكون همزة الوصل مع قائدي الطائرات المتواصلين لاسلكياً مع المراقبين الجويين لإبلاغهم بحالة المناخ المتوقعة، وأية تغيرات يمكن أن تطرأ على حالة الطقس خلال الإستطالة الزمنية والمكانية للرحلات الجوية المختلفة فوق أكثر من بلد، ويتغير الطقس من بلد إلى أخرى بإختلاف خطوط الطول والعرض فيها.⁽¹⁾

وبلا ريب فإن حالة الطقس المتقلبة قد تؤثر تأثيراً بالغاً على سلامة وأمن الطائرات خلال رحلاتها طيلة مساراتها الجوية لاسيما إذا ما اشتدت الأمطار، أو العواصف، أو ثارت البراكين، أو إنخفضت الرؤية بسبب الضباب فيكون برج المراقبة هو عين قائد الطائرة في تلك الأجواء المناخية غير المستقرة.⁽²⁾

-
- 1) ICAO Doc 9873AN/465 : Manual on the quality management system for the provision of meteorological service to International air navigation 2007 chapter7 p32.
 - 2) AOPA: Air safety foundation safety advisor thunderstorm and ATC of all the threats that weather can pase to light aircraft 2008 p6.

الفرع الثالث

خدمة التجهيزات الملاحية

تلك الخدمات تقدمها المطارات بالتنسيق مع برج المراقبة حيث يبلغ رجال المراقبة الجوية قائي الطائرات بتلك التجهيزات والمساعدات الملاحية ويطلق عليها .operating and maintenance navigation facilities

وهناك العديد من خدمات التجهيزات الملاحية مثل الإشارات الضوئية، والمنارات الليلية والإنارات النهارية، والرادارات، ومساعدات وسائل الهبوط، وجميعها تسهل عمل قائي الطائرات وترشده لأفضل السبل لتحقيق رحلة جوية آمنة سالمة.⁽¹⁾

وتحت المادة ٢٨ من إتفاقية شيكاغو الدول الأعضاء على تقديم تسهيلات وخدمات التجهيزات الملاحية، إما بمعرفة حكومة الدولة ذاتها، أو عن طريق وكالات متخصصة من أشخاص القانون الخاص تفوضهم في ذلك الأمر.⁽²⁾

وقضت محكمة إستئناف باريس في أحد أحكامها بمسئولية المراقب الجوي في مطار شارل ديغول بسبب خطئه في توجيه قائد طائرة تابعة لشركة طيران إيرفرانس إبان تحركها صوب المدرج الجوي لإغفال المراقب الجوي عن ابلاغه بموضع بداية المدرج فعلياً

1) Jan hunter: The responsibility of stute for the provision of air traffic control services thesis institute of air and space law McGill university Montreal Canada Janver 1977 p15.

2) jose cludio: Government regulation of air craft and air navigation Facilities in Latin America LL.m thesis instate of air and space lawMcGill university Montreal Canada August 1976 p16.

والذي يبدأ عند إشارة ضوئية تسمى عين القط، ولكن نظراً لعدم تواجد هذه الإشارة اصطدم قائد الطائرة بحاجز أسمنتي كان قريب من المدرج، مما أدى لحدوث إصابات لركاب الطائرة، وألزم قضاء المحكمة وكالة المراقبة الجوية بأداء تعويضات مالية للمتضررين من جراء هذا الخطأ.⁽¹⁾

1) Cour d'appel de paris 21 Septembre2000N^o/0/50/00 L. P12.

المبحث الرابع

العلاقة القانونية بين مُشغل الطائرة ووكالة المراقبة الجوية

قائد الطائرة يعد نائباً قانونياً عن مُشغل الطائرة، ومن ثم يكون المُشغل هو الطرف المباشر الذي تربطه علاقة قانونية مع المراقب الجوي ويمثله فيها نائبه الإتفاقي "قائد الطائرة".^(١)

وقضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها التجارية برفض طعناً مقدم من المدعى عليه "وكالة المراقبة الجوية الفرنسية" والناعية على حكم الإستئناف ببطلانه، بزعم تنكبه الرد على دفوع المدعى عليه بشأن عدم توافر شرطي المصلحة والصفة في حق المدعى، بحسبانه هو قائد الطائرة وليس مُشغل الطائرة، وأوردت المحكمة بتسببها أن قائد الطائرة يعد نائباً قانونياً لمُشغل الطائرة.^(٢)

ولذلك لكي تتحدد مسئولية المراقب الجوي ، يلزم تحديد مفهوم وطبيعة العلاقة والرابطة القانونية التي تجمع بين مُشغل الطائرة والمراقب الجوي، وهل ترتكز على المسئولية العقدية أم التصيرية كأساس يعزى لطبيعة وجوهر المسئولية المرتبة للتعويض في حال تعرض سلامة الرحلة الجوية للخطر، وكذلك يلزم تحديد أهم واجبات مُشغل الطائرة بشأن تقديم المقابل المالي لوكالة المراقبة الجوية نظير الخدمات الفنية والتقنية والملاحية المقدمة إليه من عمال المراقبة الجوية، ويجب إيضاح حدود إلتزام مُشغل الطائرة بالتعليمات المقدمة إليه من المراقب الجوي في مرحلة الإستعداد للطيران في

-
- 1) Eugemen Hoeven: Aviation liability and air navigation services on International aviation Liabilty and insurence Monrteal 2011 p8
 - 2) Cour de cassation chamber commerçial 6 Juillet 2010 N^o 0870.190.

مدرج مطار الإقلاع مروراً بتحليق الرحلة الجوية في مراحلها المتعاقبة وحتى الوصول إلى مطار الهبوط ونزول من على متنها سالمين.

وسوف أتناول هذا المبحث على النحو التالي:

المطلب الأول: المحل القانوني بين مُشغل الطائرة والمراقب الجوي.

المطلب الثاني: إلتزام مُشغل الطائرة بتعليمات المراقب الجوي.

المطلب الثالث: أداء مُشغل الطائرة للمقابل المالي لووكالة المراقبة الجوية.

المطلب الأول

المحل القانوني بين مُشغل الطائرة والمراقب الجوي

العلاقة العقدية هي أساس الرابطة القانونية التي تجمع بين مُشغل الطائرة والمراقب الجوي، حيث يبدي مُشغل الطائرة رغبته لووكالة المراقبة الجوية "L'OFFRE" من أجل إبرام عقداً يستفيد المُشغل بمقتضاه من الخدمات الفنية والتقنية التي تقدمها إليه وكالة المراقبة الجوية من خلال عمال المراقبة الجوية "المراقبين الجويين" الذين يقدمون خدماتهم إبان تواجدهم في برج المراقبة بالمطارات لضمان سلامة الرحلة الجوية ومن على متن الطائرة خلال مساراتها الجوية، ومن ثم تقبل وكالة المراقبة الجوية "L'Acceptation" هذا العرض، ويتم صياغة شروط وبنود هذا التعاقد وتحديد مسئولية أطرافه على وجه التحديد بصورة تضمن استفادة الطرفين منه بصورة مثلى.

ولعل هذا العقد يتبلور في كونه عقداً ذو طبيعة خاصة، نظراً لما يكتنفه من شروط وتفصيلات فنية وتقنية مركبة لا تتوافر في مثيله من العقود الأخرى، وتفصيلات هذا العقد تشمل تنظيم المخاطر التي يمكن أن يتعرض لها

مُشغل الطائرة أو نائبه القانوني قائد الطائرة إبان الرحلة الجوية، وكذلك تحديد نطاق ومجال المسؤولية زماناً ومكاناً والتي قد تنشأ نتيجة تحقق أضراراً أو حوادث أو كوارث جوية إبان تتابع سير الرحلة الجوية.⁽¹⁾

بينما إتجه رأي آخر إلى عدم الإرتكان كليةً لفكرة العقد كمصدر من مصادر الإلتزام في العلاقة الحاكمة بين مُشغل الطائرة والمراقب الجوي حتى لو تم تفريغ هذه العلاقة في تجسد مادي عقدي مباشر، وأعزى هذا الرأي الإلتزام الذي يربط بين مُشغل الطائرة والمراقب الجوي إلى إلتزام مصدره القانون، أو عزوه تارةً إلى القانون الوطني المتمثل في التشريعات الوطنية المقارنة، وتارةً أخرى إلى القانون الدولي والمتمثل أساساً في تشريعات وملاحق وبروتوكولات منظمة الطيران المدني الدولي ICAO،⁽²⁾ وركز أنصار هذا الرأي فكرتهم في بداية التواصل ما بين قائد الطائرة "النائب والممثل القانوني لمُشغل الطائرة" وما بين برج المراقبة الجوية، حيث يعلن المُشغل عن رغبته في الحصول على خدمات المراقب الجوي المتمثلة في التعليمات الصادرة إليه بدءاً من إستعداد الطائرة للرحلة الجوية في مطار الإقلاع وحتى تحركها للمدرج الجوي وحصولها على الإذن بالإقلاع، ثم تتابع مراحل رحلتها الجوية حتى الإتصال ببرج المراقبة في مطار الهبوط، والحصول على الإذن بالهبوط بالطائرة وتحديد مدرج الهبوط، ثم الإنصياح لإرشادات المراقب الجوي لحين إستقرار الطائرة على المدرج الجوي الخاص بالهبوط ونزول من على متن الطائرة وضمان سلامة الرحلة الجوية وأمنها.⁽³⁾

- 1) ICAO Doc 9161: Manul on air navigation services economics 2007 p6.
- 2) Régine Loosli: La responsabilité des contrôleurs de la navigation aérienne, R.G.A33 Annee 1970 p362.
- 3) Francies Schubert: State responsibilities for air navigation facilities and standards Nature and extent journal of aviation management 2010 p30.

وألزمت المنظمة الدولية للطيران المدني كل دولة منضمة أن تعد دليلاً للطيران يتضمن جميع تفصيلات الحركات الجوية والطيران في أقاليمها البرية، والبحرية، والجوية، عبر مطاراتها الوطنية.

وكذلك أكدت إتفاقية شيكاغو "Article28" على تقديم الدول المنضمة لكافة التسهيلات الملاحية الجوية للرحلات الجوية التي تقلع وتهبط على أراضيها لضمان سلامة الرحلة الجوية، وضمان أمن من على متن الطائرة من ركاب وطاقم.⁽¹⁾

وإنتهجت المنظمة الدولية للطيران المدني منحى الرأي الأول الذي اعتبر أن علاقة وكالات مراقبة الحركة الجوية والمشغلين الجويين علاقة عقدية إن توافرت فيها شروط العقد الصحيحة ، وإعتبرت أن الصيغة العقدية تُحد من تدخل جهة الإدارة على تغيير شروط العقد إنتصاراً لمبدأ سلطان الإرادة.⁽²⁾

-
- 1) Jase Claudio: Government regulation of aircraft and air navigation Facilities in Latin America, L.L.M university montreal Canada August 1976 p17.
 - 2) ICAO Doc 9750 AN/963: Global air navigation plan 2007p12.

المطلب الثاني

إلتزام مُشغل الطائرة بتعليمات المراقب الجوي

يلتزم مُشغل الطائرة بإيداع خطة الطيران لدى المراقب الجوي، ويتأكد من صلاحية الطائرة للطيران، والإنصياح والإلتزام الكاملين لتعليمات المراقب الجوي لاسيما في حالات الطوارئ والحالات الحرجة.⁽¹⁾

وإن كانت خطة الطيران التي يعدها مُشغل الطائرة هي أساس مسئوليته بالتضامن مع قائد الطائرة في حالة حدوث أي خلل أو خطأ يعتريها، إلا أن بعض الفقه أدخل المراقب الجوي الذي يتم إبلاغه بتلك الخطة في إطار المسئولية التضامنية في حالة حدوث كارثة جوية بسبب خلل في خطة الطيران، بحسبان أن عدم مراجعة المراقب الجوي لتفاصيل الخطة الجوية لرحلة الطيران هو بمثابة تضامن وإشتراك منه في المسئولية، بحسبانه شخصاً محترفاً يتلقى أجراً نظير تقديم خدماته إلى مُشغل الطائرة، ويعزى الخطأ وفقاً للمحل العقدي المُبرم ما بين مُشغل الطائرة والمراقب الجوي.

1) ICAO Doc 9734 An/959: Safety manual the Establishment and management of a regional safety oversight system 2006 p4.

وعلى قائد الطائرة الإلتزام بالتعليمات الصادرة إليه من المراقب الجوي لاسيما المتعلقة بالفصل بين الطائرات خشية تبعة الإصطدام الجوي.⁽¹⁾

وكذلك يلتزم قائد الطائرة ببرنامج الرحلة الجوية، ويتقيد بالحصول على جميع الأذن والتصرّيات المتعلقة بالإقلاع والهبوط طيلة الرحلة الجوية والصادرة إليه من برج المراقبة ولا يغيرها، أو ينصرف إلى ما يخالفها إلا في حالات إستثنائية محضة، ويكون عندئذ هو المسئول الأُوحد في حالة مخالفته لتلك التعليمات لإستغراق فعله لخطأ برج المراقبة وتعليمات المراقب الجوي.⁽²⁾

وعلى مُشغل الطائرة الإنصياع لتعليمات وحدات المراقبة الجوية عبر مسار رحلته الجوية بأكملها، والإتصال بها بصفة دائمة ودورية طالما تعلق أو تقلع أو تهبط في نطاق وحدة المراقبة الجوية وداخل إطار اختصاصها المكاني والزمني، على أن يخطر قائد الطائرة ومشغلها المراقب الجوي عما إعتزم القيام به منفرداً مخالفاً لتعليمات المراقب الجوي وأسباب ذلك، حتى يتخذ المراقب الجوي ما يلزم من إحتياطات السلامة ويبلغ من فوره الجهات المختصة لتأمين الطائرة.⁽³⁾

وحرصت منظمة الإيكاو على تشديد أحكام حصول المراقبين الجويين على إجازات ترخيص المهنة واشتراط انخراطهم في تدريبات

-
- 1) Caroline Desbins: Government's liability for the control of air traffic as well as the inspection and thesis institute of air and space law McGill University montreal november 1992, p98.
 - 2) ICAO Doc, c/25-wp./875-39: Administrative package for ratification of accession to the general risks convention article 9.
 - 3) ICAO Doc annex 11: International standards rules of the air p6.

عملية وفنية وتقنية مكثفة حتى يمكن الاعتماد عليهم نظراً لدقة عملهم في ضمان سلامة وأمن الرحلة الجوية بأكملها.⁽¹⁾

وقضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها الثانية المدنية برفض طعن المدعى عليه "وكالة المراقبة الجوية الفرنسية" الناعي بمسئولية المراقب الجوي الشخصية وإلزامه بالتعويض، عن واقعة إلزام الوكالة بدفع تعويض للمضرورين من ركاب إحدى رحلات طيران الخطوط الجوية الهندية، من جراء فعل المراقب الجوي الخاطئ وعدم دقة إرشاداته المتعلقة بهبوط الطائرة رغماً عن سواء الأحوال الجوية، مما تسبب في حدوث هزات بجسم الطائرة ترتب عليها إصابة بعض الركاب، وأيدت المحكمة الخطأ المرفقي والمترتب عليه مسؤولية جهة الإدارة.⁽²⁾

-
- 1) ICAOAis- AMSG/3-ASD: Aeronautical information services Aeronautical information management study group Montreal November2010 p21.
 - 2) Cour de cassation Deuxième chamber civil 5Juillet 1989 N^O88-16.274.

المطلب الثالث

أداء مُشغل الطائرة للمقابل المالي لوكالة المراقبة الجوية

من أهم الإلتزامات الملقاة على عاتق مُشغل الطائرة أداء المقابل المالي لوكالة مراقبة الحركة الجوية لقاء تلقيه المعلومات والخدمات المساعدة على ضمان سلامة الرحلة الجوية، وتُحدد القوانين المقارنة مقابل هذه الخدمة.⁽¹⁾

كما أكدت منظمة الطيران المدني على حصول وكالات المراقبة الجوية على رسوم مالية من مُشغلي الطائرات نظير الخدمات المقدمة إليهم والمعلومات التي يبلغونها لقائد الطائرة بصورة متناسبة مع حجم الجهد المبذول، ويكون هذا المقابل رسماً واحداً لكل وكالة مراقبة جوية طوال الرحلة الجوية، مع الأخذ في الاعتبار والحسبان مقابل الكلفة المالية للخدمات، والتجهيزات والمعدات والأدوات التي تكفلها وكالات المراقبة الجوية لضمان سلامة وأمان الرحلة الجوية.

وتتعدد رسوم المقابل المادي المدفوع بتعدد المطارات التي تستخدمها الطائرة طوال رحلتها الجوية، سواء بمطار القيام أو الوصول أو مطارات الإنتظار "الترانزيت" للتزود بالوقود أو المؤن، أو إنزال وإركاب بعض راكبي الطائرة.

ويمكن تفويض دولة ما بفرض رسوم على طائرة إبان تحليق رحلتها الجوية فوق إقليمها لاسيما لو كانت الدولة المفوض إليها هي دولة الوصول والهبوط، وذلك في حالة النقل متعدد الوسائط.⁽¹⁾

1) Article R.134/3 Du Code de L'aviation civil Français la redevance est par l'exploitant de l'aérone s'il par le propriétaire de L'aérone.

وقضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها التجارية بأحقية دولة السنغال بفرض رسوم نيابة عن وكالة المراقبة الجوية الفرنسية بحسبانها ناقلاً وسيطاً للوكالة الفرنسية في شأن فرض رسوم على رحلات شركة طيران إير فرانس في منطقة غرب أفريقيا.^(٢)

ويجب توازن تلك الرسوم مع الخدمات والمعلومات التي تقدمها وكالات المراقبة الجوية لمشغلي الطائرة، ويجوز أن تُحدد إتفاقات وبروتوكولات منظمة الطيران المدنية الايكاو المقابل المالي المناسب في حالة عدم النص عليه ضمن شروط العقد المُبرم بين تلك الوكالات والمشغل الجوي وقائد الطائرة.^(٣)

وقضت محكمة إستئناف باريس برفض طعن وكالة المراقبة الجوية الفرنسية بإلزام إحدى شركات الطيران المستخدمة لمطار أورلي في باريس بدفع رسوم هبوط طائرتها عند كل هبوط على حده، وفي تسبب المحكمة أوضحت أن عقد الملاحة الجوية المُبرم بين الوكالة ومشغل الطائرة نص على دفع مبلغ إجمالي سنوي سلفاً بكامل مقابل الرسوم المستحقة لهبوط طائرات المشغل مما ينفي حق الوكالة في إقتضاء الرسوم أكثر من مرة.^(٤)

-
- 1) ICAO Doc9082 ICAO'S policies on charges for airports and air navigation services 2009 p17.
 - 2) Cour de cassation chambre commerciale 6 juillet 2010 N° 0870.190.
 - 3) Andrew Cook: European air traffic management principle practice and research London 2009 p180.
 - 4) Cour d' appel de Paris 21 Septembre 2000 N°1015.

الفصل الثاني

المسؤولية عن أعمال المراقب الجوي

تُعد المسؤولية عن أعمال المراقب الجوي من الموضوعات الدقيقة في فقه القانون الجوي لعدة أسباب، منها حداثة هذا الموضوع وقلة مراجعه الفقهية، فضلاً عن عدم توافر أحكام قضائية مقارنة في هذا الصدد، ولعدم وجود نصوص تشريعية مقارنة قاطعة لعزو المسؤولية وتأسيسها سواء إرتكزت على المسؤولية العقدية أو التقصيرية، ولقد حاولت المنظمة الدولية للطيران المدني "ICAO" غير مرة دعوة الدول الأعضاء المنضمة للمنظمة لصياغة معاهدة حاكمة تحدد مسؤولية مراقبي الحركة الجوية، أو إضافة ملاحق تتعلق بهذا الشأن، في محاولة حثيثة لتقنين جوانب هذا الموضوع الهام، لكن لم تكمل تلك المحاولات بالنجاح.

وقد خلت إتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ (الإتفاقية الحاكمة والرئيسية للإيكاو) من ثمة أحكام شارعة لتحديد جوانب مسؤولية المراقب الجوي، وقد إصطدمت الرغبات الدولية المتعددة في هذا البيان بصخرة السيادة الوطنية التي تتمسك بها الدول المنضمة للإتفاقية، والرافضة التنازل عن سيادتها في مجالها الجوي الوطني لصالح إصدار معاهدة أو تشريع دولي حاكم وموحد في شأن مسؤولية المراقب الجوي.^(١)

1) Henry Addison: Consideration with regard to global navigation satellite system (G.N.S.S) of the establishment of a legal frame work, thesis institute of air and space law faculty of Low McGill university Montreal August 1996 p102.

ولعل من أشهر حوادث الطائرات مؤخراً وفاة الرئيس البولندي وعائلته في إبريل ٢٠١٠، بسبب خطأ يُعزى للمراقب الجوي الروسي الذي قدم معلومات خاطئة تماماً لقائد الطائرة إبان هبوطه في ظروف جوية سيئة مع إنعدام الرؤية، مما أدى إلى تحطم الطائرة وسقوطها وترتبت مسئولية المراقب الجوي عن هذه الحادثة المروعة.^(١)

ومن أشهر حوادث الطائرات المصرية، سقوط طائرة مصرية منذ عقدين من الزمان عقب إقلاعها من إحدى المطارات الأمريكية، وكذلك سقوط طائرة مصرية بعد إقلاعها من مطار أورلي بباريس في البحر المتوسط قرب سواحل اليونان، ولا يزال سبب السقوط للطائرتين مجهولاً، وإن كان البعض أعزاه إلى وجود خطأ من المراقب الجوي في الحاليتين.

وتثور مسئولية وكالة المراقبة الجوية كذلك في هذا الشأن وكذلك مسئولية جهة الإدارة، مما يستدعي نشوء دعوى مسئولية عن أعمال المراقب الجوي لعدم تحقق الهدف المتوخي من عمله، وهو ضمان أمن وسلامة الرحلة الجوية.

وقضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها المدنية الثانية برفض طعن وكالة المراقبة الجوية الفرنسية بدفع المسئولية عن خطئها المرفقي، وكذلك عن خطأ عمالها من مراقبين جويين بشأن أفعالهم المخطئة المترتب عنها ضرراً لإحدى الطائرات، وفي تسبب حكم المحكمة أوضحت أن المسئولية هي ركيزة تحمي المتضررين وتكرس مفهوم وجوه ضمان أمن وسلامة الرحلات الجوية، فلا تُدفع إلى لسبب قهري يدخل تحت نطاق السلطة التقديرية للمحكمة ورقابتها.^(٢)

1) [HTTP://articles.cnn.com/2011-07-29/world.Poland=pm:world](http://articles.cnn.com/2011-07-29/world.Poland=pm:world) .

2) Cour de cassation Deuxième chambre civil 5Juillet 1989 N^o88-16.274.

وسأتناول هذا الفصل على النحو التالي:

المبحث الأول: الإطار القانوني لمسئولية المراقب الجوي.

المبحث الثاني: الإطار القانوني لمسئولية وكالة المراقبة الجوية.

المبحث الثالث: الإطار القانوني لمسئولية المرفق الإداري.

المبحث الرابع: الإطار القانوني لدعوى المسئولية عن أعمال المراقب الجوي.

المبحث الأول

الإطار القانوني لمسئولية المراقب الجوي

مسئولية المراقب الجوي قد تصطبغ بصيغة عقدية إذا ما تسبب بخطئه في وقوع حادثة جوية وذلك بمقتضى شروط العقد الذي يجمع بين المراقب الجوي ومُشغل الطائرة، ويقدم المراقب الجوي المعلومات المتاحة لديه لمُشغل الطائرة وقائد الطائرة ويعاونه في القيام برحلة جوية سالمة وأمنة.

فإذا تم إنتهاك شروط هذا العقد ولم يلتزم المراقب الجوي بإلتزاماته العقدية مما أدى إلى تعرض الطائرة لمغبة السقوط أو لحدوث ضرر لها أياً كان، فإن المراقب الجوي يكون مسئولاً مسئولية عقدية في مواجهة المضرور "مُشغل الطائرة"، ويلتزم بالتعويض عن الأضرار التي أصابت الطائرة أو من على متنها، وفي هذا المنحى فلا يدقُ الأمر كثيراً من الناحية القانونية لوضوح مخالفة المراقب الجوي لإلتزاماته واختصاصاته التي شملها العقد.⁽¹⁾

1) Denis Tallan: L'inexécution du control pour une autre présentation R.T.D 1994 P220.

ولكن يَدِق الأمر إذا لم يكن هناك عقداً يحدد جوانب مسؤولية المراقب الجوي إزاء مشغل وقائد الطائرة ونتج عن فعل المراقب الجوي ضرراً للطائرة أدى لإصطدامها بطائرة أخرى أو سقوطها إما لعدم صحة المعلومات المقدمة من المراقب الجوي لمشغل أو قائد الطائرة، أو بسبب عدم إجرائه اتصالاً مباشراً مع قائد الطائرة، وحينئذ ذلك تتحقق المسؤولية التقصيرية إذا ما توافرت عناصرها من خطأ وضرر ورابطة سببية.⁽¹⁾

وسأتناول هذا المبحث على النحو التالي:

المطلب الأول: عناصر مسؤولية المراقب الجوي.

المطلب الثاني: دفع مسؤولية المراقب الجوي.

المطلب الأول

عناصر مسؤولية المراقب الجوي

مسؤولية المراقب الجوي العقدية تنشأ في حال إنتهاكه لأحد شروط وبنود العقد المبرم بينه وبين مُشغل الطائرة ونائبه "قائد الطائرة".

وسأعرض في هذا الفصل عناصر المسؤولية التقصيرية للمراقب الجوي والمتمثلة في فعله الخاطئ والذي سبب ضرراً للطائرة، سواء كان ضرراً جزئياً في حالة الإصطدام أو كلياً في حالة السقوط والتحطم، ووجود رابطة وعلاقة سببية بين الخطأ المرتكب والضرر الواقع، وترتكز المسؤولية الملقاة على

1) Stefan Kaise: Legal implications of satallite based communication navigation and surveillance systems for civil aviation thesis institute of air and space law McGill University Montreal March, 1990 p106.

عاتق المراقب الجوي على فكرة الخطأ لاسيما لو ترتب على الخطأ اصطدام وتحطم الطائرة وكارثة جوية.^(١)

ويرى بعض الفقه أن مسؤولية المراقب الجوي تعد مسؤولية شخصية مباشرة بحسبان توافر سلطة الرقابة والتوجيه لديه في مواجهة قائد الطائرة والرحلة الجوية، وضرورة إلتزامه بأمنها وسلامتها.^(٢)

وسوف أتناول هذا المطلب على النحو التالي:

الفرع الأول: عنصر الخطأ.

الفرع الثاني: عنصر الضرر.

الفرع الثالث: رابطة السببية.

الفرع الأول

عنصر الخطأ

إذا أخطأ المراقب الجوي فيما أنيط به من واجبات، وأسفر هذا الخطأ عن حدوث ضرراً للطائرة فيكون مسئولاً عما حدث بسبب الخطأ المرتكب أيأ كان نوع هذا الخطأ ،سواء تمثل في إمداد قائد الطائرة بمعلومات غير دقيقة أو مغلوطة، أو امداده بإرشادات غير صائبة، أو نصائح غير ملائمة للموقف، أو الحالة التي تتعرض لها الطائرة إبان رحلتها الجوية، وتتحقق مسؤولية المراقب الجوي بغض النظر عما إذا كان الخطأ يسيراً أم فادحاً وجسيماً طالما كان الخطأ وليد الإخلال بإلتزام قانوني ببذل عناية، وانحرف المراقب الجوي

1) Smolonks Status Report: Crash of the polish government plane 2011p7.

2) Fabrice Leduc: La spécificité de la responsabilité contractuelle du fait des choses, L 1996 1 cahier chronique p162.

عن سلوك التبصر والرشد، مما ترتب عليه خطأ يوجب تحقق مسؤليته التقصيرية.^(١)

وقد تصدت منظمة الإيكاو، لايضاح مفهوم الخطأ المحتمل حدوثه ، فنصت في إتفاقية الأرجنتين أن مجمل هذا الخطأ المحتمل حدوثه في ذمة المراقب الجوي يتمثل في توافر الإهمال ونقصان المهارة وجسامة الفعل المرتكب لدى المراقب الجوي ،بغض النظر عما إذا كانت نيته منصرفة إلى إرتكاب الفعل أم لم يتوفر القصد الجنائي في أفعاله.^(٢)

وقضت محكمة النقض الفرنسية بقبول طعناً لوكالة المراقبة الجوية في دفع مسؤليتها عن الضرر الذي أصاب جسم الطائرة إبان هبوطها بمطار شارل ديغول الفرنسي، لأن الخطأ يُعزى للمراقب الجوي بصورة شخصية لإهماله في تقديم معلومات صحيحة لقائد الطائرة عن حالة الطقس رغم توافر المعلومات لديه، وقضت المحكمة بترتيب المسؤولية على عاتق المراقب الجوي بحسابه خطأ شخصي ،ودفعه عن الوكالة وعدم الإعتداد به كخطأ مرفقي لجهة الإدارة.^(٣)

وكلما زادت جسامة الخطأ زاد التعويض المستحق لصالح من أضير من جراء هذا الخطأ، وكلما تعددت النتائج المترتبة عن الفعل الخاطيء زادت أيضاً قيمة التعويض حسبما إشتملت عليه القواعد الأصولية المرعاة.^(٤)

-
- 1) Colin Ambraise ET H Capitant: Cours elementaire de droit civil Français Paris.D 1972 p372.
 - 2) ICAO Doc.Lc/25-wp/875-39; op cit article7 Sabparagraph5.
 - 3) Cour de cassation chamber commarçial 31 Janver 2012 N^o 10.
 - 4) Rene savataire: La profession de conseil juridique.L2014.P103.

ولا يهتم التيقن من درجة الخطأ، فالفعل الخاطئ كفيل بمفرده لترتيب المسؤولية أياً كانت درجة جسامته، وتمتد مسؤولية المراقب الجوي لتشمل التعويض عن خطئه حتى لو كان يسيراً أو حتى متعمداً^(١)، - وهذا الإتجاه محمود- ولعله يعزى لتشديد جوانب مسؤولية المراقب الجوي وفقاً لإمكانياته الفنية والتقنية والمعرفية، وإفترض إنحسار أفعاله المشوبة بخطأ والمُتَكَبِّة لأغراض ضمان وسلامة الرحلة الجوية، وتصدق وتصعب مسألة إثبات الخطأ لاسيما إذا نتج عنه حدوث كارثة جوية وتحطم للطائرة وهلاك من على متنها، ويكون الصندوق الأسود الذي يكون في كل طائرة ومحمي بصورة تجعله لا يتلف بسهولة هو الفيصل في تحديد المتسبب في الخطأ وإثباته، لأنه يخزن ويختزل المحادثات اللاسلكية التي تجرى بين قائد الطائرة والمراقب الجوي لإستخلاص جوانب وحدود المسؤولية الناشئة عن الخطأ المرتكب.^(٢)

وقد حثت إتفاقية شيكاغو ١٩٤٤ الدولة التي تحدث فيها كارثة جوية أو إرتطام جوي بإجراء تحقيق عادل، ومفصل للكشف عن ظروف وأسباب الحادث وفقاً لقواعد معيارية مراعاة ومعتمدة من المنظمة الدولية للطيران المدني "الإيكاو" وفقاً لملاحقها وبروتوكولها الثالث عشر، والمتعلق بأساليب إجراء التحقيقات بشأن حوادث وكوارث الطيران.^(٣)

وقد رفضت محكمة إستئناف ليون الطعن المقدم من وكالة المراقبة الجوية على الحكم الإبتدائي الصادر ضدها بإلزامها بسداد التعويضات المقررة للمتضررين من ركاب إحدى الرحلات الجوية التابعة للخطوط الجوية الكندية، بسبب فعل المراقب الجوي الخاطئ والمتمثل في عدم توجيه قائد الطائرة بصورة سليمة أثناء الهبوط، مما أدى لإرتطام جسم الطائرة بحاجز معدني

- 1) ICAO Doc. Lc/25-wp/875-39: op cit article 16 sabparagraph 1.
- 2) P chauveau: Le responsabilité des aida à la navigation aérienne R.G.A. 16 anne 1953P212.
- 3) Annex 13 at Chicago Convntion on International civil aviation.

قبيل نهاية مدرج الهبوط، وأوضحت في تسببها للحكم أن عدم إجراء تحقيق للمراقب الجوي أخل بضماناته القانونية، ولا يستساغ تحميله للمسئولية دون التيقن من ثبوت خطئه بموجب تحقيق عادل، وإلا يهدر حقه في ضمانات الدفاع حينئذ. (١)

والغرض الأساسي الذي يسعى إليه التحقيق بشأن الكوارث والحوادث الجوية هو العمل على الحد منها مستقبلاً، فضلاً عن تحديد جوانب المسؤولية لا سيما بالنسبة للمراقب الجوي، بحسبانه المتعامل المباشر والموثوق به الأوحد في إرشاد الطائرة وقائدها إبان رحلتها الجوية. (٢)

وقد إتجه النظام القانوني الأنجلو أميركي إلى إسباغ فكرة الخطأ الإرادي لإثبات مسؤولية المراقب الجوي وذكرت المحكمة الفيدرالية العليا الأمريكية أن الخطأ الإرادي لا يمكن إعتباره معياراً شخصياً محضاً، وبذلك نحت المحكمة جانباً الأخذ بالمعيار الموضوعي في هذا السياق (٣).

وإن كنت لا أمالي هذا الحكم بسبب إغفاله كليةً لفكرة المعيار الموضوعي وإسبتعاد الأسباب والظروف المتسببة في الحوادث الجوية، بل وخفف من جوانب المسؤولية في شأن الخطأ المرتكب فأسنده لمعيار الخطأ الإرادي ونحى جانباً الخطأ غير الإرادي وأفسح المجال لدفع أو تخفيف المسؤولية

- 1) Cour de d'appel de Lyon 19 Septembre 2011 N^O10/104973.
- 2) Christophe Lamy: The technical boards of air craft accident invstigaions in the United state of ammerican and France 2000 p6.
- 3) Bernor V.britich :Commonwealth Pacifec air lines LTD 346 F2. D5322D,CIR.196-

ورد الحكم السابق في حاشية ص ٥٦ في مؤلف د. جلال وفاء مجدين: تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار دار الجامعة الجديدة للنشر ١٩٩٥ ص ٥٦.

دون مسوغ معقول أو مبرر منطقي، أو سند عادل يؤكد على ضمان أمن
وسلامة الرحلة الجوية.

الفرع الثاني

عنصر الضرر

إذا لم يترتب على فعل المراقب الجوي الخاطئ حدوث ضرراً للطائرة فلا
تنشأ عندئذ مسؤولية تقصيرية لعدم وجود تقصيرا بحسبان أن مناطه حدوث
ضرر، وبذلك فلا يوجد إلتزام بالتعويض إذا لم يوجد ضرراً لاسيما أن الضرر
لا يعد عنصراً وركناً رئيسياً في المسؤولية عن الأفعال الشخصية فقط، بل
يمتد ليعد ركناً في المسؤولية عن أفعال الأغيار.⁽¹⁾

ويشترط للتعويض عن الضرر أن يكون الضرر مباشراً ونتيجة طبيعية
ومأل منطقي للفعل الخاطئ المرتكب مع عدم إستطاعة المضرر توقيه
بمعيار أواسط الناس⁽²⁾، فإذا لم تصب مثلا الطائرة بضرر أو كان قائدها
يستطيع توقيه فلا مسؤولية على عاتق المراقب الجوي، أو على الأقل تكون
مسئوليته مخففة مما يكون لها أثراً على إنتقاص قيمة التعويض بعد ذلك.

وتتعدد صور الأضرار التي تنشأ عن الفعل المخطئ للمراقب الجوي، فقد
تصيب تلك الأضرار مُشغل الطائرة، أو تابعه، أو من على متن الطائرة من
ركاب، أو الطائرة ذاتها سواء علي متن سطحها الخارجي أو داخلها، وقد

1) Colin Ambraise ET H Capitant: Cours elementaire de droit civil
Français, Paris,D 1992 p375.

2) Rene savatier: Traité de la responsebilité civil en droit Français
conséquence de la responsebilité professionnelles Paris Librairie
générale 1995 p92.

تصيب الأضرار أفراد الطاقم البري في المطار، أو حتى تصيب الأغيار إذا سقطت طائرة وهوت على الأرض وتسبب ذلك في وفاة أو إصابة الأغيار من غير المتعاقدين أو المتعاملين أو المتصلين بالمراقب الجوي.⁽¹⁾

وقد أيدت محكمة إستئناف فرساي الفرنسية حكماً للمحكمة الابتدائية بإستحقاق ورثة متوفي للتعويض بسبب سقوط حطام طائرة على منزله، مما أودى بحياته، وألزمت وكالة المراقبة الجوية الفرنسية بدفع التعويض بحسبانها المسئولة بخطئها المرفقي بالتضامن مع المراقب الجوي، بالرغم من دفع الوكالة بعدم أحقية الورثة في التعويض بحسبان موكلهم من الأغيار عن عقد الملاحة الجوية المبرم بين الوكالة ومُشغل الطائرة، لكن لم تلق المحكمة بالأ بدفع الوكالة وأعزته للمسئولية التقصيرية لا العقدية.⁽²⁾

وقد أكدت إتفاقية الأرجنتين على أن مسئولية المراقب الجوي لا تشمل مُشغل الطائرة وقائدها فحسب بل تمتد إلى الأغيار أيضاً طالما أصابهم الضرر المترتب على الخطأ المُعزى إلى فعل المراقب الجوي.⁽³⁾

ونصت أيضاً إتفاقية الأرجنتين إلى أن المراقب الجوي يكون مسئولاً أيضاً عن الأضرار التي ينشأ عنها التأخير في نقل الأشخاص والبضائع على متن الطائرة⁽⁴⁾، وارتأى أن المراقب الجوي يستطيع دفع المسئولية عنه إذا ما أثبت أن فعله لم يكن هو السبب المباشر والرئيسي في حدوث الضرر، أو أثبت عدم مكنة دفع الخطأ من الأساس أو بسبب إستغراق عوامل أخرى للخطأ

- 1) Christen S vedrup dahl: Air Traffic control liability in Norway and frame a view point of International unification.LL.M Thesis institute of air and space law McGille Montreal Canada 1971 p12.
- 2) Cour d'appel de Versaille 20 Septembre 2012 N°11/00564.
- 3) ICAO Doc lc/25-wp/875-39: op cit article 7 subparagraph1.
- 4) ICAO Doc lc/25-wp/875-39: op cit article 4 subparagraph1.

الناتج عن فعله، أو إشتراك آخرين في إحداث الضرر وعدم كونه المتسبب الأوحد عنه، فبتم توزيع التعويض على المتسببين بحسب نصيب مساهمتهم في إحداث الضرر، وحسب جسامه فعل المشاركين في الخطأ.

ووفقاً لأحكام إتفاقية روما يكون المراقب الجوي مسئولاً عن الأضرار التي تصيب الغير على سطح الأرض، سواء من تابعي مُشغل الطائرة، أو أفراد الطاقم البري أو الأغيار.^(١)

وبذلك يكون المراقب الجوي هو المسئول عن الضرر الذي حدث بسببه أياً كان نوع او طبيعة خطئه.^(٢)

الفرع الثالث

رابطة السببية

يجب على المضرور حتى يستحق التعويض أن يثبت توافر رابطة السببية، بمعنى إثباته أن الفعل الخاطئ للمراقب الجوي هو الذي كان سبباً في حدوث الضرر الناتج عنه، ومناطق رابطة السببية في هذا الشأن هو تحديد الصلة بين الخطأ والضرر يقيناً.^(٣)

ويدق مفهوم رابطة السببية في إطار مسئولية المراقب الجوي إذا ما تولد عن فعله الخاطئ أضراراً متعددة إزاء عدة أطراف، أو ترتب على تعدد أفعاله الخاطئة حدوث أضراراً متعاقبة، ويجب أن يكون ذلك وفقاً للمجرى المعتاد

-
- 1) Rome Convention 7 october 1952 article 1/1 and 6/1.
 - 2) ICAO Doc 9919: Administrative package for ratification of accession to the general risks convention 3 summary No2.
 - 3) Ibid: La faute de responsabilité article 8 subparagraph 2.

للأمر في سياق الأحداث الطبيعية، دون حدوث فاصل زمني أو مكاني بين الخطأ المرتكب والضرر الحادث لإمكانية عزو كل منهما للأخر في رابطة وعلاقة سببية مشتركة بين الخطأ والضرر.^(١)

إذاً فإن ثبوت واقعة الخطأ بمفرده، أو حدوث ضرراً بمفرده غير كافيين لإثبات المسؤولية على وجه التحديد، بل يجب أن تكون هناك علاقة تربط بين الخطأ المرتكب تثبت أنه كان سبباً مباشراً في إحداث الضرر دونما ثمة مصاحبة لعوامل أخرى قد تكون متسببة في حدوث الضرر بصورة أو بأخرى.

وقضت محكمة النقض الفرنسية برفض طعناً لمدعي ضد وكالة المراقبة الجوية الفرنسية، لعدم استطاعة المدعي إثبات وجود رابطة سببية تربط بين فعل المراقب الجوي الفرنسي في مطار ليل وبين الضرر الحادث والمتمثل في إرتطام جسم الطائرة بمنارة إرشادية كائنة بمنتصف المدرج، ولم يثبت مُشغل الطائرة وجود رابطة بين خطأ المراقب الجوي بإعطاء التصريح بالهبوط في مدرج بعينه وبين الضرر الحادث للطائرة، ورفضت المحكمة طعن مُشغل الطائرة ولم تمنحه التعويض الذي طلبه من الوكالة.^(٢)

1) Philippe le tourneau: Droit de la responsabilité D 2009 P504.

2) Cour de cassation Deuxième chamber civil 26Jun 1974 N^o73

المطلب الثاني

دفع مسؤولية المراقب الجوي

يستطيع المراقب الجوي دفع مسؤوليته عن أية أضرار أو حوادث تحدث للطائرة ومُشغلها أو تابعه أو الأغيار، إذا ما أثبت أن الضرر الذي حدث لم يكن من جراء فعله الشخصي، وإثباته أنه أدى جميع إلتزاماته العقدية ولم يخل بأي شرط من شروطها التي ربطته بمُشغل الطائرة، وبذلك يدفع مسؤوليته العقدية، و يستطيع كذلك دفع مسؤوليته بإثبات إنتفاء حدوث خطأ من جانبه عن أفعاله، أو إثبات عدم حدوث ضرر نتج عن أفعاله، أو إثبات عدم وجود رابطة أو علاقة سببية تربط ما بين خطئه المرتكب والضرر الناتج عنه بصورة مباشرة. (١)

وقد يدفع المراقب الجوي مسؤوليته عن الأضرار الناتجة عن حوادث الطائرات بعدة أسباب، منها إثبات أن فعله الذي وُصف بالفعل المسبب للخطأ لم يرتكبه من تلقاء نفسه، بل بدافع من أوامر مكتوبة صادرة إليه من جهاته الرئاسية الأعلى، وكذلك يستطيع دفع المسؤولية بإثبات أن الضرر نتج بسبب يُعزى إلى أفعال الغير بسبب أجنبي، أو يعزى إلى خطأ المضرور ذاته "مُشغل أو قائد الطائرة"، أو بسبب يعزى لحدث مفاجئ لا دخل له فيه، وبذلك قد تنعدم مسؤولية المراقب الجوي لإستغراق الأسباب السالفة الذكر لفعله الخاطئ، أو إشتراكها في إحداث الضرر فتنتفي مسؤوليته أو تخفف.

1) Fabrice leduc: La specificite de la responsabilité contractuelle du fait des chases S 1999 P162.

- وسوف أتناول هذا المطلب على النحو التالي:
- الفرع الأول: الأوامر الرئاسية المكتوبة.
- الفرع الثاني: السبب الأجنبي (فعل الغير).
- الفرع الثالث: خطأ المضرور.
- الفرع الرابع: القوة القاهرة والحوادث المفاجئة.

الفرع الأول

الأوامر الرئاسية المكتوبة

يمكن إعفاء المراقب الجوي من مسؤوليته عن الأضرار التي تحدث بسبب أفعاله الخاطئة في حال حدوث ضرر أصاب مُشغل الطائرة إذا أثبت أن لم يكن بسبب فعله الشخصي ولم يَقم به من تلقاء نفسه، بل بناءً على أوامر مكتوبة ومحددة واضحة صدرت إليه من رؤسائه المباشرين حسبما تقتضيه طبيعة التدرج الإداري والتبعية الرئاسية من الرئيس للمرؤوس ، ويجب أن يدفع المراقب الجوي بذلك الدفع بناءً على إثباته أن الأمر الرئاسي قد استكمل جميع شروطه الشكلية، والموضوعية، وكان مكتوباً وليس شفاهةً، ولم يكن مشتملاً على أمر غير مشروع، إنما فقط لهو من قبيل السلطة التقديرية المخولة للرئيس وبناءً عليها يعطي تعليماته للمرؤوسين لتنفيذها، فضلاً عن إثبات قانونية أمر الرئيس وعدم إنطوائه على أمر غير مشروع قد يُشكّل معالم جريمة ظاهرة، وعندئذ فلا مبرر لإتباع الأمر ولا يرتكن عليه كسبب من أسباب دفع المسؤولية، وإرتأى أن المراقب الجوي عندئذ يكون شريكاً في المسؤولية بالتضامن مع الرئيس مُصدر الأمر، وكلاهما يُعدان فاعلان أصليان في المسؤولية الجنائية ومتضامنين في التعويض في المسؤولية المدنية.

وقد نصت إتفاقية الإيفاتكا على أن الأمر الرئاسي المكتوب يعد سبباً لدفع مسؤولية المراقب الجوي.^(١)

وقضت محكمة إستئناف تولوز الفرنسية بتأييد حكم أول درجة بعدم مسؤولية المراقب الجوي عن فعله الذي تسبب في حدوث أضراراً لركاب إحدى الرحلات الجوية، حيث تواصل المراقب مع قائد الطائرة وأبلغه بمعلومات مناخية مغلوطة عن حالة الطقس، بمقتضى أوامر رئاسية صدرت إليه من وكالة المراقبة الجوية ولكنها لم تكن صحيحة مما أدى للحادثة الجوية.^(٢)

الفرع الثاني

السبب الأجنبي (فعل الغير)

يمكن للمراقب الجوي أن يدفع عنه المسؤولية إذا إستطاع إثبات أن الضرر الذي وقع علي المضرور يعزى إلى حدوث خطأ بسبب أجنبي عنه "خطأ الغير".^(٣)

وبذلك ووفقاً للقواعد الأصولية فإن خطأ الغير إذا ما ساهم بجانب خطأ المراقب الجوي في إحداث الضرر، فإن التعويض يُقسَم عليهما حسب نسبة مساهمة كل منهم في إحداث الضرر، ويمكن أن يستغرق خطأ الغير لفعل المراقب الجوي كليةً إذا كان هو الخطأ

-
- 1) IFATCA 76 wp-31 As amended at IFATCA, 77 wp-59 Article 15 subparagraph3.
 - 2) Cour d'appel de Toulouse 25 octobre 2005N⁰997.
 - 3) Patricia K gilare and Julia A day: Litigation in avition New York press 2015 p33.

المباشر والمتسبب في إحداث الضرر، مثل خطأ مُصنِع الطائرة
مثلاً.^(١)

وقد تؤثر عيوب تصنيع الطائرات بصورة فاعلة على إمكانية حدوث أضراراً للطائرات ومن على متنها، وبذلك فلا يكون توجيه وارشاد المراقب الجوي هو السبب المباشر في حدوث الكارثة الجوية، بل السبب قد يعزي إلى وجود عيوب فنية وتصنيعية تجعل من مصنع الطائرة هو المسئول المباشر عن تلك الحوادث ويلتزم بالتعويض عن الأضرار الناتجة عنها^(٢).

وقد نصت إتفاقية الأرجنتين على أن قيام المراقب الجوي بمد مُشغل الطائرة بمعلومات مغلوبة وغير دقيقة إستمدتها من الغير يعد مسوغاً لإعفائه من المسئولية.^(٣)

-
- 1) B Gross: La nation d' obligation de garantie dans le droit des contrats Nancy uni - thesis 1963, p193.
 - 2) Christian Huan: La responsabilité des fabriqants de materiel aéronatique en Europe L 2016 P178.
 - 3) ICAO Doc LC/25-wp/875-39: op cit Artile 7 subparagraph2.

الفرع الثالث

خطأ المضرور

إذا لم يلتزم مُشغل الطائرة أو نائبه القانوني "قائد الطائرة" بتشغيل الطائرة وفقاً للقواعد والإجراءات والتعليمات المرعاة في أنظمة الطيران العالمية ومنظمة الإيكاو، ولم ينصع لتعليمات المراقب الجوي، وإرتكب مُشغل الطائرة أو أحد تابعيه خطأ تسبب في حدوث ضرر للطائرة أو من على متنها، فيكون المضرور ذاته هو المسئول عن هذا الضرر وليس المراقب الجوي، ويستغرق خطأ المضرور عندئذ خطأ المراقب الجوي كُليةً إذا ما نتج عنه حدوث الضرر بأكمله دونما ثمة إشتراك من الغير.

أما إذا شارك المراقب الجوي المضرور في احداث الخطأ، فيكونا مسئولين معاً على حدوث الضرر ويقسما سوياً دفع قيمة التعويض مساهمتها في حدوثه.⁽¹⁾

وقد أكدت إتفاقية الإيفاتكا على مكنة دفع المراقب الجوي لمسئوليته وعزوها إلى خطأ الغير وأطلقت الإتفاقية على هذا الدفع مسمى "الإهمال المشترك وإفتراس المخاطر المنسوبة لمُشغل الطائرة وقائدها".⁽²⁾

-
- 1) Carloine desbiens: Government's Liability for the control Air Traffic as well as the inspection and certification of air craft thesis institute of air and space law McGill University Montreal november 1992, p10.
 - 2) IFATCA 76 wp-31 as Amended at IFATCA 77 wp-59 article 15 subparagraph1.

وأكدت إتفاقية الأرجنتين على مكنة دفع مسئولية المراقب الجوي وعدم إلتزامه بدفع التعويض كاملاً أو جزئياً في حالة وجود خطأ للمضرور أدى لحدوث الضرر.⁽¹⁾

وقد قضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها التجارية بتأييد حكم محكمة الإستئناف برفض طعن المدعى "مُشغل الطائرة" بإلزام وكالة المراقبة الجوية بالتضامن مع المراقب الجوي لمطار شارل ديغول بدفع تعويض عن جملة الأضرار التي أصابت طائرة تابعة لشركة طيران الدومينيكان ومن على متنها, من جراء إرتطامها بشدة عند الهبوط بالمدرج الجوي, وحدثت إهتزازات عنيفة أثناء سيرها على المدرج حتى توقفت, وجاء في تسببب حكم المحكمة أن سوء الأحوال الجوية وشدة الرياح المسببة لهذه الأضرار هي من قبيل القوة القاهرة وهو سبب يُرتكن إليه لدفع مسئولية المراقب الجوي.⁽²⁾

1) ICAO Doc lc/25- WP/875-39 article 7 subparagraph2.

2) Cour de cassation commercial, 31Janver 2012 N^o 10-19.064.

الفرع الرابع

القوة القاهرة والحوادث المفاجئة

القوة القاهرة من الأسباب العامة لدفع المسؤولية، وقد تضمنتها التشريعات المقارنة، وهي الوقائع التي لا يستطيع دفعها ومنع أثرها، ولا يمكن توقعها.^(١)

وبذلك لا يسأل المراقب الجوي عن الحوادث والكوارث الجوية أو أية أضرار تصيب مُشغل الطائرة، أو الطائرة ذاتها ومن على متنها، إذا كان الضرر الحادث بسبب يعزى إلى قوة القاهرة، وفعل من أفعال الطبيعة حدث بصورة مفاجئة لا يمكن توقعها، ولا يمكن دفعها بالطرق الإعتيادية، ولا تتم مساءلة المراقب الجوي عن أية مسؤولية ولا يتم مطالبته حينئذ بثمة تعويضات.^(٢)

ومعيار إعتبار القوة القاهرة حادثاً مفاجئاً والذي يعفي المراقب الجوي من المسؤولية هو معياراً موضوعياً وليس معياراً شخصياً أو ذاتياً، لا سيما في حالة الحوادث والكوارث الجوية وذلك وفقاً لما إستقرت عليه عملاً أحكام محكمة النقض الفرنسية.^(٣)

1) ART 1147 & 1148 Code Civil Français.

المادة ١٦٥ من القانون المدني المصري.

2) IFATCA 76, wp-31: op cit article 15 subparagraph4.

3) [HTTP:// www.courdecassation.fr/jurisprudence-2/chambres-mixter-2740/arret-n-11992.html](http://www.courdecassation.fr/jurisprudence-2/chambres-mixter-2740/arret-n-11992.html).

المبحث الثاني

الإطار القانوني لمسئولية وكالة المراقبة الجوية

تُبنى مسؤولية وكالة المراقبة الجوية على أساس عقدي إذا كان بينها وبين المضرور علاقة عقدية وخالفت إحدى شروط العقد، ويمكن أن تبنى المسؤولية على أساس المسؤولية التقصيرية إذا لم يكن هناك عقد يربطها مع المضرور، وإرتكبت خطأ ترتب عليه ضرر و توافرت علاقة سببية بين الخطأ والضرر، وإن كنت أمالي الرأي الأول ولكن ليس على إطلاقه، فالمفترض أن هناك عقداً يسمى "عقد المراقبة الجوية" يبرم بين وكالة المراقبة الجوية ومُشغل الطائرة يُلزم الوكالة بضمان سلامة وأمان الرحلة الجوية، فإذا لم تؤد الوكالة التزاماتها إنعقدت مسئوليتها إزاء مُشغل الطائرة، وتبنى تلك المسؤولية على أساس عقدي ويفضي إلى مسؤولية عقدية قوامها مخالفة شروط العقد⁽¹⁾، وإذا لم يكن هناك عقد بين وكالة المراقبة الجوية مع من أصيب بضرر سواء كان من الأغيار، أو كان المضرور هو مُشغل الطائرة، أو كان الضرر لا يصادف محله في شرائط العقد، عندئذ تتعقد المسؤولية التقصيرية في الذمة المالية لوكالة المراقبة الجوية، وتلتزم بتعويض المضرور

وانتهجت إتفاقيه الأرجنتين نهج ترتيب المسؤولية في ذمة وكالة المراقبة الجوية إذا ما تحققت أسبابها بغض النظر عن طبيعة تكوين الوكالة، سواء كانت تابعة للأشخاص الاعتبارية العامة أو الخاصة، وسواء كانت تدار بمعرفة مدنيين أم عسكريين، أو سواء كانت وكالة قائمة بذاتها، أو تابعة لشركة متعددة القوميات، وتعزى بطبيعة الحال المسؤولية في ذمة الشخص

1) Régine Aloosli: La responsabilité de contrôleurs de la navigation aérienne op cit p385.

الطبيعي الممثل لها بحسبان وكالة المراقبة الجوية من الأشخاص الاعتبارية.⁽¹⁾

وقضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها المدنية الأولى برفض طعناً مقدماً من وكالة المراقبة الجوية الفرنسية، وألزمته بالتعويض نتيجة خطأ عمالها من المراقبين الجويين في مطار أورلي بباريس بسبب ابلاغهم قائد طائرة تابعة للخطوط الجوية النيجيرية بمعلومات خاطئة عن حالة المناخ، مما أدى لتعرض الطائرة لهزات جوية مما نتج عنها إصابة بعض الركاب، وقد دفعت الوكالة بعدم مسئوليتها لتعلق أعمالها بأعمال السيادة بصفتها ممثلة عن الحكومة الفرنسية، لكن المحكمة ألزمتها بالتعويض وأقرت في تسبب أحكامها أن كون الوكالة من الأشخاص المعنوية العامة لا ينفي إخضاعهم للمسئولية ولا تحميلهم بالتعويضات للمتضررين⁽²⁾.

وسأتناول هذا المبحث على النحو التالي:

المطلب الأول: مسئولية وكالة المراقبة الجوية إزاء مُشغل الطائرة.

المطلب الثاني: مسئولية وكالة المراقبة الجوية إزاء فعل الأغيار.

1) ICAO Doc lc/25-wp/875-39: op cit article 6 subparagraph2.

2) Cour de cassation première chamber civil27 octobre 1981 N^O80-13.040.

المطلب الأول

مسئولية وكالة المراقبة الجوية إزاء مُشغل الطائرة

بناءً على العقد المبرم ابتداءً "عقد الأساس" ما بين وكالة المراقبة الجوية ومُشغل الطائرة، فإن الوكالة تكون مسؤولة عن أي خطأ صادر عن المراقبين الجويين، وينشأ من جرائه ضرراً لمُشغل الطائرة أو أحد تابعيه، وعندئذ تكون مسؤولية الوكالة ذات طبيعة عقدية، مناطها مخالفة شروط التعاقد.⁽¹⁾

وقد رتبت إتفاقية الأرجنتين مسؤولية وكالة المراقبة الجوية عن الأضرار التي تصيب مُشغل الطائرة من جراء أخطاء المراقبين الجويين التابعين للوكالة.⁽²⁾

أما عن مقدار التعويض فقد نصت إتفاقية الأرجنتين على أن مُشغل الطائرة يستحق التعويض النقدي من وكالة المراقبة الجوية في حدود المبالغ التي نصت عليها الإتفاقيات الدولية للطيران في شأن المسؤولية لاسيما في حالة عدم إلتزام الوكالة بتحقيق النتيجة المبتغاة من إبرام العقد، وقوامها منع التصادم وضمان أمن وسلامة الرحلة الجوية ومن على متنها.⁽³⁾

ومن أجل تحديد إطار المسؤولية المنعقدة في الذمة المالية والشخصية لوكالة المراقبة الجوية، ألزمت إتفاقية الأرجنتين الوكالة بضرورة حيازة كافة المستندات والأوراق الرسمية المتضمنة للعقد، والمكاتبات المتبادلة بينها وبين مُشغل الطائرة، والرسائل والمحادثات مع قائد الطائرة "النائب القانوني

-
- 1) M. Henri Mazeau: La Responsabilité délictuelle Et Responsabilité contactuelle, R.T.D.1976 P552.
 - 2) ICAO Doc- lc-25-wp/875-39 :op cit article12 subparagraph1.
 - 3) ICAO Doc- lc-25-wp/875-39: op cit article13 subparagraph1.

للمُشغل " لفترة لا تقل عن ستة أشهر بعد وقوع الضرر الحادث لكي تكون تلك المحفوظات حجة للوكالة أو عليها، ويمكن أن يطالب المضرور بالاستعانة بتلك الوثائق المحفوظة لإثبات المسؤولية في ذمة الوكالة، كما يمكن أن تستعين بها الوكالة لدحض ودفع مسئوليتها إزاء الأعيار وفقاً ما تضمنته تلك الوثائق من أدلة ثبوت الخطأ، أو أسباب دفع المسؤولية.⁽¹⁾

والخطأ المنعقد في ذمة وكالة مراقبة الحركة الجوية هو خطأ مُفترض أو من قبيل تشديد إطار الخطأ، إذا ما كان هناك عقداً مبرماً بين الوكالة ومُشغل الطائرة، وتنعقد مسؤولية الوكالة من جراء عدم تنفيذ شروط العقد، أو إرتكابها خطأ في غير محل واقع على شرط من الشروط العقدية، أي سواء كان إلتزام الوكالة إلتزاماً بتحقيق نتيجة أو بذل عناية.⁽²⁾

ويلزم توافر ثلاثة شروط لإنعقاد مسؤولية وكالة المراقبة الجوية عن الضرر الذي أحدثه خطئها أولها أن يكون الضرر محققاً أي تحقق بالفعل وليس مجرد ضرراً ظنياً أو مرجحاً وذلك لتأكيد محل إستحقاقه.

وثانيها أن يكون الضرر مباشراً بمعنى أن خطأ عمال وكالة المراقبة الجوية، ولاسيما المراقبين الجويين هو الخطأ الشخصي الذي سبب الضرر الذي حدث لمُشغل الطائرة أو نائبه القانوني "قائد الطائرة".

وثالثها أن يكون الضرر متوقعاً وقت التعاقد بمقياس موضوعي وليس بمقياس شخصي أو ظني، وينصب التوقع في تلك الحالة على معيار الشخص المعتاد في ذات وسط الملاحة الجوية.⁽³⁾

- 1) ICAO Doc- lc-25-wp/875-39: op cit article 13 subparagraph 3.
- 2) Denis Tallon: L'inxécution du contrat pour une auto presentation R.T.D 1994 P221.
- 3) René Savatier: Traité de responsabilité civile en droit Français Op cit p95.

وقضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها المدنية الأولى برفض طعناً مقدماً من وكالة المراقبة الجوية، وألزمها بالتعويض عن الأضرار التي أصابت جسم طائرة تابعة لشركة سويس إير، بسبب إنزلاقها وإحتكاكها بشدة بأرض مدرج مطار شارل ديغول بسبب يُعزى لفعل المراقب الجوي وبالسماح للطائرة بالهبوط إبان هطول سيول شديدة أغرقت المدارج الجوية، ورفضت المحكمة دفع الوكالة لمسئوليتها وأقرت المحكمة في أسباب حكمها أن الضرر كان متوقعاً، وكان يجب على المراقب الجوي متابعة تقارير الأرصاد الجوية بصورة مستمرة ولا يكتفي بالتقارير الدورية الصادرة يومياً، وحكمت المحكمة لمُشغل الطائرة بالتعويض^(١).

ويجب التيقن أن هناك رابطة وعلاقة سببية تربط ما بين خطأ وكالة المراقبة الجوية إقترفه أحد تابعيها أو عمالها وبين الضرر الذي حدث بالنسبة لمُشغل الطائرة لإمكانية عزو الخطأ للضرر ومن ثم إستحقاق المضرور للتعويض^(٢).

ويعد أي إصطدام بين الطائرات إبان رحلاتها الجوية بمثابة ضرر تتحمله وكالة المراقبة الجوية، بحسبان أن منع تلك الحوادث من الإلتزامات الأساسية للوكالة، وضمانة تكفلها في مواجهة المتضررين من مُشغلي الطائرات وقائديها إبان الرحلة الجوية بدءاً من مطار الإقلاع مروراً بالمسار الجوي للطائرة وحتى مطار الهبوط^(٣).

وتحافظ وكالات مراقبة الحركة الجوية على ضمان مسار آمن للطائرات عبر رحلاتها الجوية والمستطيلة زمنياً ومكانياً داخل أكثر من نطاق وحيز

1) Cour de cassation Première chambre civil 8 Novembre 1976- N^o75-11.996.

2) Philippe le traurnea: Droit de la responsabilitié op cit p507.

3) Jean Gasqueues: Contrôle du la trafic aérien R.G.A. 1959 P33.

لعدة وكالات لمراقبة الحركة الجوية، وتتحكم تلك الوكالات إبان إتصالاتها المتعاقبة مع قائد الطائرة في تحديد مسار الرحلة الجوية، وسرعة وإرتفاع الطائرة، والفصل بين الطائرات المحققة عبر آفاق وإطارات جوية متشابكة ومتقاربة، وتفصل بين الطائرات إذا ما إقتربت بعضها البعض، سواءً فصلاً أفقياً أو رأسياً بإستخدام أجهزة الإستشعار عن بعد والرادارات الحساسة عالية الرصد.⁽¹⁾

و قضت محكمة إستئناف باريس برفض طعن المُدعى عليها "وكالة المراقبة الجوية الفرنسية" وإلزامها بالتعويض بسبب خطأ المراقب الجوي بحسابه أحد عمالها، لعدم قيامه بالتوجيه و التحذير والإرشاد المباشر لأحد الرحلات الجوية التابعة للخطوط الجوية الماليزية عقب دخولها المجال الجوي الفرنسي وإقتربها من مطار أورلي، مما أدى إلى إرتطامها بأحد التلال القريبة من المطار وسقوطها ووفاة ٢٣ راكب و ٩ من أفراد الطاقم، وجاء في تسبيب حكم المحكمة أن عدم ضمان مسار آمن للطائرات يعد موجِباً لمسئولية الوكالة وإلزامها بالتعويض لورثة الضحايا ومُشغل الطائرة تأسيساً على الخطأ المرفقي لجهة الإدارة^(٢).

وفي حالة إتصال مراقبي الحركة الجوية بقائدي الطائرة كمثلين عن وكالات المراقبة الجوية وتوجيههم لقائدي الطائرات بالالتزام بتعليمات معينة أو تغيير مساراتهم أو إرتفاعاتهم، أو قيامهم بمناورات "تحركات متعاقبة بالطائرة" لأي أسباب كانت، فيجب على قائدي الطائرات الاستجابة الفورية لتعليمات تابعي الوكالات من مراقبين جويين، وإذا لم تتم تلك الإستجابة ونجم عنها حدوث ضرراً نتيجة لإصابة الطائرة أو سقوطها، فعندئذ لا تتحمل وكالة

1) Roger Shephard, Rich cassell and DerricK Lee: A reduced air craft separation risk assessment model American institute of aeronautis and astronautics 1999 p14.

2) Cour d'Appel de Paris 4 octobre 2000 N°1102 p100.

المراقبة الجوية ثمة مسؤولية لإستغراق خطأ قائد الطائرة "نائب المُشغل القانوني" لخطأ المراقبين الجويين "تابعي وكالة المراقبة الجوية".⁽¹⁾

المطلب الثاني

مسئولية وكالة المراقبة الجوية إزاء فعل الأغيار

يمكن أن يحدث الإخلال من وكالة المراقبة الجوية لسبب لا يُعزى إلى فعل تابعيها من مراقبين جويين بل نتيجة لفعل الغير أو إمتناعه عن تقديم خدمة لمشغل الطائرة، مما يتيح لمُشغل الطائرة الرجوع بالتعويض على وكالة المراقبة الجوية، أو إلى الغير بمقتضى المسؤولية التقصيرية.⁽²⁾

وقد يحدث عملاً أن تُسند وكالة المراقبة الجوية للغير من الأشخاص الإعتبارية العامة أو الخاصة القيام بأعمال فنية متخصصة، بمتابعة وإشراف الوكالات ذاتها، ويكون هناك إتفاق على تحديد المسؤولية بين الوكالات والأغيار في حالة إخلال الأغيار بواجباتهم ويعد ذلك من قبيل المسؤولية المفترضة وليس الشخصية.⁽³⁾

وتتعدد المسؤولية العقدية في ذمة وكالة المراقبة الجوية إزاء فعل الأغيار لصالح المضرور إما إتفاقاً عن طريق صياغة الإلتزام في شكل عقدي، أو

- 1) Caroline Desbien: Government's liability for the control of Air Traffic as well as the inspection and certification of air craft thesis, institute of air and space law, McGill University Montreal November 1992 p102.
- 2) Edmond Noel Martine: L'option entre la responsabilité contractuelle et la responsabilité delictuelle Paris L1959 P85.
- 3) Francois Scabert: State responsibilities for air navigation facilities and mangament S 2013 P34.

قانوناً في حالة حدوث خطأ من الغير تولد عنه أضراراً في إطار المسؤولية التقصيرية⁽¹⁾، أما عن قيمة التعويض المالي المتولد عن خطأ الغير فيتم تحديده بناء على نوع الخطأ وجسامته، ومدى الضرر الذي نتج عنه، ومدى تعدد الأخطاء، وإذا ما كان الخطأ متعمداً أو غير متعمد.

وبذلك فإن خطأ وكالة المراقبة الجوية إزاء مشغل الطائرة يكون ذو طبيعة عقدية، أما خطأ الغير فيكون من قبيل المسؤولية التقصيرية.

وبذلك فإن مسؤولية الوكالة تجاه المسافرين مثلاً أو مالكي البضائع المشحونة تكون مسؤولية تقصيرية لعدم وجود عقد بينها وبينهم، وبذلك تتحقق المسؤولية التقصيرية ويحق للمضرومين الأغيار المطالبة بالتعويض على أساس الضرر المتوقع وغير المتوقع معاً، بعكس مشغل الطائرة والذي إذا ما تضرر نتيجة خطأ وكالة المراقبة الجوية فلا يطالب بالتعويض إلا على أساس الخطأ المتوقع فحسب، وليس الخطأ غيرالمتوقع لإرتكاز سند مطالبته بالتعويض على المسؤولية العقدية وهي لا تشمل الأخطاء غير المتوقعة.⁽²⁾

وقضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها المدنية الأولى برفض طعن وكالة المراقبة الجوية الفرنسية وإلزامها بدفع تعويض لمالك أحد الشحنات المتضررة من جراء خطأ الإرشاد للمراقب الجوي لمطار ديجول، والذي أعطى تصريحاً للطائرة بالهبوط في مدرج لا يتسع لإستيعاب حجم الطائرة مما أدى إلى جنوحها وإنقلابها على جانبها مما أحدث تلفاً شديداً بالبضائع المنقولة، وأسس قضاء المحكمة أسبابه على الخطأ المرفقي لجهة الإدارة.⁽³⁾

- 1) Denis Tallon: L'Inexécution du contract op cit p222.
- 2) Georges Bonet et Bernard Gross: La reparation des dommages causes aux construction par les vice des materiaux J.C.P. 1974 p263.
- 3) Cour de cassation Première chamber civil 19 Décembre 2017- N°17-26.663.

وإرتأى هذا الأمر مجافي لقواعد المنطق والعدالة حيث يُتاح للمتضررين من الأضرار الحصول على تعويض أكبر من الذي يمكن أن يحصل عليه المتضررين من أطراف العقد المبرم مع وكالة المراقبة الجوية.

ويمكن الجزم أيضاً أن هناك إلتزاماً تضامنياً يربط ما بين مسؤولية وكالة المراقبة الجوية وبين تابعيها لاسيما المراقبين الجويين يتأسس على مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع كمناط للمسئولية المفترضة.⁽¹⁾

1) Henri Loto: Traité pratique de la responsabilité civil Paris D. 1999 p 583.

المبحث الثالث

الإطار القانوني لمسئولية المرفق الإداري

قد تُعزى المسؤولية عن الحوادث والكوارث الجوية إلى المرفق الإداري ذاته، والذي يتحكم ويدير المطارات ويراقب حركة الطائرات ويضمن أمن وسلامة الرحلات الجوية، وقد تكون هذه المسؤولية منبثقة من خطأ شخصي يعزى لفعل المراقب الجوي بصورة إيجابية، أو إمتناعه عن فعل كان يتحتم عليه عمله "صورة سلبية"، وعندئذ تترتب مسؤولية جهة الإدارة في الحالة الأولى، وتترتب مسؤولية المراقب الجوي في الحالة الثانية، وقد يشترك كلا من جهة الإدارة والمراقب الجوي معاً بفعلهما المشترك في إحداث الكارثة الجوية والإخلال بسلامة الطائرة ومن على متنها، وعندئذ يشترك كلاهما في الإلتزام بتعويض المضرور عما أصابه من أضرار، أو تعويض مُشغل الطائرة أو الخلف العام المتضررين حسب ظروف وأوضاع كل حالة على حده.⁽¹⁾

وتتعدد معايير التفرقة بين الأخطاء المرفقية الإدارية وأخطاء عمال المرفق الإداري ما بين معايير الخطأ العمدي أو الجسيم المعزى للمراقب، أو معيار الغاية، أو معيار محل الإلتزام، وقد تأرجح القضاء في عزو معيار معين لمآل الضرر محل المسؤولية والتعويض، وإرتكن كل حكم قضائي لمعيار مغاير وفقاً لسلطة القاضي التقديرية في تضارب قضائي غير محبذ لاسيما في غياب نصوص تشريعية حاكمة ومنظمة قطعياً في هذا الشأن.⁽²⁾

-
- 1) Bernard Puill: Les fautes préposés S'inspirer de saulution du droit administrative J.C.P 1996 p233.
 - 2) Boris Storck Henri Roland et Laurent Bayer: Droit civil les obligations L.I.T.E.C Librairie 1992 p231.

وأرتأي أنه من الصعوبة بمكان فصل علاقة مسئولية المرفق الإداري عن المسئولية الشخصية للمراقب الجوي بحسبان تطبيق نظرية المتبوع عن أعمال تابعه، ولعله من الجائز أن يطالب المتضرر بالتعويض كشخص موسر من كليهما على وجه التضامن، على أن يلتزم المرفق الإداري بأداء التعويض، ثم يعود على المراقب الجوي بدعوى الحلول إن كان لها مقتضى^(١).

وسوف أتناول هذا المبحث في مطلبين على النحو التالي:

المطلب الأول: الخطأ الشخصي للمراقب الجوي.

المطلب الثاني: الخطأ المرفقي لجهة الإدارة.

1) Heversy Jeane Sharkey: The federal aviation administration suspected unapproved aircraft parts journal of air law and commerce 2000 Vol 65 P92.

المطلب الأول

الخطأ الشخصي للمراقب الجوي

يتحمل المراقب الجوي المسؤولية عن الخطأ الشخصي الذي إرتكبه بمنأى عن نطاق وظيفته، وتتعدد مسؤوليته الشخصية ويُستحق التعويض في ذمته المالية الخاصة، ويكون الحال كذلك إذا كان الخطأ المنسوب للمراقب الجوي عمدياً أو جسيماً، ومن أمثلة الفعل العمدي إنصراف القصد الجنائي للمراقب الجوي إلى إحداث الضرر بالرحلة الجوية والمؤتمن على ضمان أمنها وسلامتها، وقد يعزى الخطأ العمدي إلى أسباب نفسية، أو خصومات شخصية مع مُشغل الطائرة أو قائدها، أو لأسباب سياسية وأيدولوجية تجعل فعل المراقب الجوي غير مُنبت الصلة بجهة الإدارة.

ويعد الخطأ جسيماً إذا ما تخطى حدود المخاطر المعتادة في أعراف المراقبة الجوية ولا يجوز تبريره أو التسامح فيه، نظراً لإفتراض صحة أفعال المراقب الجوي حيث تعد من قبيل أعمال الشخص المحترف لما له من خبرة ومهارة في هذا المجال.

وقد يكون الخطأ الشخصي ذو علاقة بوظيفة المراقب الجوي خلال الاستطالة الزمانية والمكانية لعمله، وأثناء ممارساته لواجباته إبان التواصل مع مُشغل الطائرة أو قائدها، وقد يكون الخطأ الشخصي مُنبت الصلة بوظيفة المراقب الجوي وتم في غير المجال الزمني أو المكاني لعمله، وفي غير أوقات ممارسته لواجباته الوظيفية، وذلك أثناء ممارسته لحياته الشخصية، فقد يعتاد المراقب الجوي مثلاً على تناول عقاقير أو مواد مخدرة في فترات راحته، مما يؤثر عليه إبان تواصله مع مُشغل وقائد الطائرة و يؤثر على سلامة قراراته.

وقد تؤثر هذه الأخطاء الشخصية على أمن وسلامة الرحلة الجوية المنوط بها للمراقبين الجويين.^(١)

وقضت محكمة النقض الفرنسية بأن الخطأ الشخصي المباشر للمراقب الجوي يسوجب مسئوليته عن نتائج هذا الخطأ كاملة.^(٢)

وهناك صورة خاصة للخطأ الشخصي للمراقب الجوي، تتمثل في خطئه إبان مشاركته في خدمات البحث والإنقاذ للطائرات المفقودة حين قيامها برحلتها الجوية، أو التي سقطت في حوادث جوية، ويتمثل هذا الخطأ في الإرشاد الخاطئ والتوجيه غير الدقيق من قبل المراقب الجوي لفرق الإنقاذ، والإغاثة مما يعرضها للخطر إبان عمليات الإنقاذ ذاتها^(٣)، وقد يخطئ المراقب الجوي كذلك في تلك الحالة إذا ما أخل بسبل التواصل والإرشاد مع السلطات الوطنية في الدولة التي وقع في نطاق إقليمها الحادث الجوي، لاسيما لو أخل في تعامله مع تشريعات ولوائح المنظمات الدولية للطيران المدني الإيكاو وأدى ذلك لحدوث أضرار للأغيار.^(٤)

ومن صور الخطأ الشخصي أيضاً للمراقب الجوي تقديم معلومات غير دقيقة لمُشغل الطائرة أو نائبه القانوني "قائد الطائرة"، لاسيما لو ترتب على هذا

-
- 1) Philippe le tourneau: Droit de la responsabilite des contrats op cit p170.
 - 2) Cour de cassation première chamber civil 14 Décembre 1982 N81-15.1466.
 - 3) ICAO/AFCT: Funding search and rescue service Annex12 article 25 at Chicago convention 1944.
 - 4) Donald Coper: Fundamentals of search and rescue London 2005 p7.

الخطأ عدم تحقيق الفصل بين الطائرات المسيرة بنظام الطيران الآلي، ومن ثم حدوث كوارث جوية محتملة في هذا الشأن.⁽¹⁾

وأيضاً إذا لم يبلغ المراقب الجوي مُشغل الطائرة بما توافر لديه من معلومات بشأن تقلب أو سوء حالة الطقس، خلال الإمتداد الزمني والمكاني لمسار الرحلة الجوية، مما قد يؤدي لحوادث جوية للطائرة عندئذ تتعدد المسؤولية الشخصية للمراقب الجوي ليس بسبب عدم توافر المعلومات، ولكن بسبب خطئه الشخصي، أو إغفاله إمداد المشغل بها أو إمداده بمعلومات مبتسرة، مما يترتب عليه عدم توفير الأمان والسلامة للرحلة الجوية، ويرتب المسؤولية الشخصية للمراقب الجوي وإلتزامه بأداء التعويضات اللازمة للمضروبين.⁽²⁾

و قضت محكمة النقض الفرنسية بالالتزام المراقب الجوي بالتعويض بسبب تراخيه في السعي نحو الحصول على المعلومات التي كان ينبغي أن يقدمها لمُشغل الطائرة لضمان سلامة الرحلة الجوية وأمنها مما تسبب في اضرارها بالطائرة ومن على متنها من جراء فعله السلبي.⁽³⁾

وهناك صورة خاصة قد تندر عملاً ولكن يمكن حدوثها، ولكن مع صعوبة إثباتها لأنها تتعلق بالنوايا والسرائر وقد لا تتجسد بسهولة في صورة مادية خارجية ملموسة يمكن إثباتها، وهذه الصورة تتمثل في الخطأ المتعمد للمراقب الجوي، وفي هذه الحالة لا تقتصر مسؤولية المراقب الجوي على التعويض عن الضرر المالي فحسب، بل تتعدى هذا النطاق لتشمل المسؤولية الجنائية

-
- 1) Dole derener and douglas M. Marshall: Dictionary of Avaiation Washington 2005 p11.
 - 2) ICAO Doc 9873-AN-46: op cit chapter7.
 - 3) Cour de cassation première chamber civil 4 Juin 2002 N°99-15 159 N°99-16 P 37.

عما ترتب عن خطئه المتعمد من نتائج لا سيما في حالة حدوث كوارث جوية وتسببه في اصابات او وفيات سواء للركاب أو الطاقم الجوي أو الطاقم الأرضي أو الأغيار.⁽¹⁾

وقضت محكمة النقض الفرنسية بأن الخطأ المتعمد لا يوجب المسؤولية المدنية فحسب التي تتقرر بطبيعة الحال، ولكن يوجب أيضاً المسؤولية الجنائية بحسبان المراقب الجوي مستأماً على الرحلة الجوية.⁽²⁾

وقضت الدائرة الثانية لمحكمة النقض الفرنسية بمسؤولية المراقب الجوي متضامناً مع وكالة المراقبة الجوية الفرنسية والذي وجه تعليمات خاطئة لقائد طائرة تنتمي لجنسية دولة أجنبية، وكان المراقب الجوي تمتد جذور نسبه إلى جنسية دولة أخرى مناهضة للدولة التي تنتمي لها الطائرة بجنسيتها، وكانت المعلومات المضللة عن حالة وظروف الطقس التي قدمها المراقب الجوي لقائد الطائرة سبباً رئيسياً في تحطم الطائرة إبان هبوطها الإضطراري قبيل مطار ليل الفرنسي، وإصطدامها بالتخوم المجاورة للمطار، وأثبت تقرير الخبير واللجنة الفنية التي شكلتها محكمة ليل الفرنسية أن خطأ المراقب لا يعد فقط جسيماً بل متعمداً، لكون المعلومات الصحيحة عن حالة الطقس وتقاريرها الكاملة كانت متوافرة لديه وتعمد البوح بعكسها تماماً بغية الإضرار بأمن وسلامة الطائرة، وإستظهرت محكمة النقض الفرنسية بأن السبب والظروف المحيطة بالواقعة تقطع بما لا يدع مجالاً للشك أن المراقب الجوي

-
- 1) Philippe le Tourneau: Droit de la responsabilité de contrates, op cit, p161.
 - 2) Cour de cassation deuxième chamber civil 20 Juin 1973 N°71-14 203.

تعتمد إسقاط الطائرة بتوجيهها نحو مناطق بعيدة تماماً عن المدرجات، وفي ظروف مناخية لا تسمح لقائد الطائرة بالرؤية البصرية بصورة جلية.⁽¹⁾

المطلب الثاني

الخطأ المرفقي لجهة الإدارة

قد تعزى المسؤولية عن حدوث الكوارث الجوية إلى المرفق الإداري "جهة الإدارة" وهي وحدات المراقبة الجوية في تلك الحالة، وينسب لها الخطأ حتى لو ارتكبه المراقب الجوي مخالفاً لوائحها، وبذلك يتحمل المرفق الإداري مسؤولية خطأ المراقب الجوي، ويلتزم بالتعويض في نتمه المالية الخاصة دونما ثمة مكنة للرجوع بدعوى الحلول ومطالبة المراقب الجوي بدفع مبلغ التعويض للمتضررين.⁽²⁾

ولم يتوحد الفقه حول تعريف وتحديد ضابط تمييز بين الخطأ الشخصي والمرفقي، وكذلك كان منحنى القضاء.⁽³⁾

فمثلاً لو أخطأ المراقب الجوي ومنح تصريحاً لطائرتين بالإقلاع أو الهبوط معاً في وقت متعاصر زمنياً ومكانياً في نفس مدرج الطائرات مما أدى لإصطدامهما ببعضهما البعض فإن جهة الإدارة تسأل عن ذلك، ويُلقى على عاتقها مسؤولية تعويض المتضررين عن الخطأ، نظراً لعدم تفعيل سلطاتها

- 1) Cour de cassation deuxième chambre civile 5 Juillet 2001 N°99-11, 520.
- 2) CH Lorrainet: La responsabilité du fait des services de contrôle de la navigation aérienne en droit français, R.F.D.F. 1979 P237.
- 3) Doyen Paul Chauveau: Nouveaux aspects de la responsabilité aérienne Ed2005, p118.

الإدارية في الرقابة والإشراف على أعمال المراقب الجوي كأحد عمالها وتابعيها الإداريين.⁽¹⁾

وقضت محكمة النقض الفرنسية بأن الخطأ المُعزى لوكالة المراقبة الجوية الفرنسية كخطأ مرفقي يوجب المسؤولية علي عاتق المرفق الإداري بحسبان أنه يراقب ويشرف على أعمال الحركة الجوية كاملة بما فيها أعمال تابعيه من مراقبين جويين.⁽²⁾

وفي فرنسا على سبيل المثال والمعتتقة للنظام القانوني اللاتيني، فإن المرفق الإداري لوحدات مراقبة الحركة الجوية يدار بمعرفة الحكومة الفرنسية، ويكون عمالها من المراقبين الجويين موظفين عموميين، ويُعد عملهم من أعمال نشاط جهة الإدارة، وتتم مساءلة المرفق الإداري للدولة في حالة مسؤولية المراقبين الجويين وفقاً لمسئولية جهة الإدارة وتدفع التعويض من ذمتها المالية.⁽³⁾

ثم تطور التشريع الفرنسي ليتيح للأشخاص المعنوية الخاصة العمل كمتعهدين للملاحة الجوية، في إطار إشراف ومتابعة الحكومة الفرنسية.⁽⁴⁾

وفي الولايات المتحدة على سبيل المثال والمعتتقة للنظام الأنجلوسكسوني "الأنجلوأميركي" فقد أنشأت الحكومة الفيدرالية

-
- 1) JEffery A Rock well: Liability of the Untited States arising out of civilian use of the Global positioning system LL.M thesis Institute of air and space law McGill University Montreal August 1996 p72.
 - 2) Cour de cassation Deuxième Chambre civil 20 Juin 1973 N°72-10.788.
 - 3) Arrêté du 26 Mars 2004 article 6.
 - 4) Louis Magdelenat: Réglementation Internationales en matiere responsabilite des agences regionales de contrôle de la circulation aérienne R.F.D.A 36 Anne 1982 p262.

الأمريكية والمتمثلة في إدارة الطيران الإتحادي وحدات لخدمة الحركة الجوية، تشرف عليها وتديرها إدارة الطيران الإتحادية، ويعد المراقبين الجويين التابعين لتلك الوحدات موظفين تابعين للحكومة الأمريكية، وتُسأل جهة الإدارة عن أخطاء تلك الوكالات وتابعيها وتدفع التعويضات المستحقة للمتضررين والإغيار وفقاً لقانون "جبر الأضرار الفيدرالي الأمريكي".^(١)

ويمكن بمقتضى المادة ٧١ من إتفاقية شيكاغو إنشاء وكالات مراقبة الحركة الجوية من قبل شركات متعددة الجنسيات وتشترك أكثر من دولة في إدارتها عن طريق كارتلات جوية، وتنظم منظمة الإيكاو قواعد المسؤولية المتعلقة بهذه الحالة الإستثنائية الدولية.^(٢)

وبالنسبة لخدمات التسهيلات الملاحية المقدمة للطائرات في المطارات الدولية فإن وحدات المراقبة الجوية تكون مسؤولة عن تسيير وتشغيل وإدارة وصيانة هذه المنشآت والإرتقاقات الجوية اللازمة لأمن وسلامة الرحلة الجوية.

وقضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها التجارية الثانية بأن خطأ وكالة المراقبة الجوية الفرنسية، والمتجسد في التوجيه الخاطئ لتابعيها من مراقبين جويين في مطار شارل ديغول، والذي أسفر عن إصطدام الجناح الأيمن لطائرة تتبع شركة طيران إير فرانس بأحد

-
- 1) Keneth Gary Calpan: The liability of the United States government for It's aviation and space activites thesis Institute of air and space law, McGill University Montreal Canada 7/190 p12.
 - 2) I CAO Doc Lc/25-wp1875-39: op cit article 6 subparagraph 3.

الروافع يوجب مسؤولية المرفق الإداري, لعدم إسداء المعلومات الإرشادية اللازمة لتسهيل حركة الملاحة في المدرجات الأرضية.⁽¹⁾

ويكون المرفق الإداري الوطني مسئولاً عن إدارة خدمات التسهيلات ويتحمل مسؤولية أية أضرار للطائرات تحدث بسبب غياب أو عدم كفاءة أداء خدمات التسهيلات الملاحية، مثل المنارات الملاحية والإشارات الضوئية التي تستهدف بها الطائرات إبان عمليات الإقلاع أو الهبوط، ويمكن أن تُسند المرافق العامة لوكالات من أشخاص القانون الخاص مهمة تقديم هذه الخدمات الملاحية، ولكن بإشراف ومتابعة المرفق الإداري ذاته ليتضامنا معاً في حالة حدوث ثمة مسؤولية تنشأ بسبب غياب هذه الخدمة ويدفعان التعويضات المستحقة من ذمتها المالية.⁽²⁾

وقد يشترك المرفق الإداري في الخطأ مع المراقب الجوي فيتقاسم كلا منهما المسؤولية عن الأضرار المترتبة عن الفعل الخاطيء للمراقب الجوي، وقد يقتسما دفع التعويضات للمضرورين من ذمتها المالية أو يدفع كلا منهما نسبة من التعويض حسب درجة مساهمته في الخطأ، وتُستمد ظروف كل حالة على حده في تحديد المسؤولية ومداهما، ومقدار التعويض الناتج عنها.⁽³⁾

-
- 1) Cour de cassation Deuxième Chambre civil 15 Avril 2010 N° 08.12357.
 - 2) Francis Schubert: State responsibilities for air navigation Facilities and standards understandin It's Scope, Nature and extant, Journal of aviation management 2010 Air Traffic p30.
 - 3) Eugene Hoenv: Aviation liability and air navigation services op cit p3.

وقضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها الأولى المدنية بمسئولية وكالة مراقبة الحركة الجوية الفرنسية بالتضامن مع المراقب الجوي في مطار أورلي بالعاصمة الفرنسية باريس تأسيساً على مسئولية المتبوع عن أعمال التابع، وتضامن الوكالة مع المراقب الجوي لتحقق الضرر الناجم عن توجيهه أحد الرحلات الجوية التابعة لشركة طيران ايبيريا المقلعة من مطار أورلي نحو مدرج جوي لا يلائم حجم وسعة الطائرة الجامبو، مما أدى لفقدان قائدها للسيطرة عليها بسبب صغر حجم المدرج الجوي، وعدم تمكنه من الإقلاع السليم وحدوث هزات عنيفة في جسم الطائرة، وإصابة عدد من الركاب من جراء ذلك.⁽¹⁾

1) Cour de cassation première chambre civil 2 Mai 1979 N°78-10. 719.

المبحث الرابع

الإطار القانوني لدعوى المسؤولية عن أعمال المراقب الجوي

تحاول منظمة الطيران المدني الإيكاو تحديد إطار تشريعي دولي شامل يتضمن بين ثنايا نصوصه ودفات مواده معايير حاكمية، ومعالم قانونية صريحة لأحكام دعوى المسؤولية عن أعمال المراقب الجوي تتخذ صفة العموم على الصعيد الدولي لإستكمال منظومة أمن وسلامة الرحلات الجوية، لكن تلك المحاولات والجهود الحثيثة من منظمة الإيكاو وإصطدمت بعدم الإستجابة المرجوة من الدول الأعضاء في المنظمة لصالح مبدأ السيادة الوطنية، وتغليب تفعيل النصوص التشريعية وأحكام القضاء الوطني في هذا السياق، مما أدى لتضارب الآراء الفقهية وتشتت الجهود الدولية ما بين نصوص مبعثرة في متن وبروتوكولات إتفاقية شيكاغو، وملاحقها الفنية.⁽¹⁾

وأرتأي أنه من الأفضل وضع عقود نموذجية إسترشادية بمعرفة منظمة الإيكاو لتنظيم جوانب مسؤولية المراقبين الجويين بصورة كاملة، من حيث الإطار العام لتنظيم جوانب مسؤولية المراقبين الجويين من حيث الإطار العام والأسس، مثلما فعلت غرفة تجارة القمح والحبوب العالمية في لندن، عندما وضعت عقوداً نموذجية إسترشادية لعقود التجارة الدولية في هذا المضمار.

1) Henry Addison: Consideration with regard to global navigation satellite system (G.N.S.S) of the establishment for a legal Framework thesis Institute of air and space law Faculty of law McGill University Montreal August 1996 P102.

وأسوة أيضاً بالعقود الإسترشادية الإستهدائية التي وضعتها دول الإنديز ودول أمريكا الجنوبية بشأن عقود نقل التكنولوجيا وطرحتها على الشركات متعددة الجنسيات وموردي التكنولوجيا لتحقيق أكبر إستفادة وتعظيم أفضل شروط لمستوردي التكنولوجيا على المستوى الدولي.

ويجب التصدي لمفهوم دعوى المسؤولية عن أعمال المراقبين الجوين وتحديد أطراف الدعوى و إستبيان قيمة التعويض كأثر مالي مباشر مترتب على الدعوى، ثم بيان ولاية الاختصاص القضائي المنوط به نظر الدعوى ولأئياً ونوعها، وتحديد القانون الواجب التطبيق إبان نظر دعوى المسؤولية، وتحديد أحكام تقادم الدعوى.

وسأتناول هذا المبحث على النحو التالي:

المطلب الأول: أطراف دعوى المسؤولية.

المطلب الثاني: القواعد التشريعية والقضائية والتحكيمية لدعوى المسؤولية.

المطلب الأول

أطراف دعوى المسؤولية وأثر التعويض

تنشأ المسؤولية عن الحوادث الجوية في ذمة المراقبين الجويين إذا ما أسهموا بخطئهم في حدوث الكارثة الجوية، والمرتتب عليها حدوث خسائر في الأرواح وأضراراً تلحق بالطائرات مما يخل بأمن وسلامة الرحلة الجوية وعدم بذل المراقبين الجويين للعناية اللازمة لتحقيق سبل السلامة للطائرات، مما حدا إلى ضرورة السعي نحو اقتراح تشريع دولي حاكم منظم لكافة جوانب المسؤولية القانونية في هذا الشأن.⁽¹⁾

ويعد التأمين على الأخطار التي قد تنجم عن حوادث الطائرات من الضمانات الفاعلة والرئيسية في أمن الطائرات وسلامتها إبان رحلاتها الجوية حيث تدفع شركة التأمين التعويضات التي تقررها محكمة الموضوع، ومن ثم تعود على المتسبب لتقتضي منه التعويض التي دفعته سلفاً عن طريق دعوتي الحلول أو الإثراء بلا سبب⁽²⁾، وعند حدوث الكارثة أو الحادثة الجوية يقوم المتضرر برفع دعوى قضائية على المراقب الجوي إذا كان هو المتسبب بفعله المخطئ في الحادث، أو بالتضامن مع وحدة المراقبة الجوية.

وسوف أتناول هذا المطلب على النحو التالي:

الفرع الأول: المدعى في دعوى المسؤولية.

الفرع الثاني: المدعى عليه في دعوى المسؤولية.

الفرع الثالث: التعويض كأثر مترتب على دعوى المسؤولية.

-
- 1) Durand Cleudio Jennifer: Aircraft accident Investigation the need for a stranger International Regime London 1999 p54.
 - 2) Gordan Sanders: Products liability insuring against the risks London Long Man intelligence reports 1986 p75.

الفرع الأول

المدعى في دعوى المسؤولية

المدعى في دعوى المسؤولية هو المضرور، وإما يكون المضرور المباشر في حالة كونه أحد ركاب أو طاقم الطائرة، أو مُشغل الطائرة، أو قائد الطائرة، أو يكون مضروراً غير مباشر مثل الخلف العام في حالة وفاة مورثهم في حادث طائرة، أو يكون المضرور هو مالك أو مستأجر البضائع التي تلفت جزئياً أو هلكت كلياً من جراء كارثة أو حادثة جوية أحاقت بطائرة نقل البضائع والشحن.

وقد يكون المضرور من الأغيار في حالة تضررهم من سقوط الطائرة مثلاً في محيط سكني مما أدى إلى وفاة أو جرح متضررين محتملين، وقد تكون المصلحة المتوخاة من رفع دعوى المسؤولية مصلحة مادية تستأهل تعويضاً مباشراً أو مصلحة أدبية تستأهل تعويضاً عن الأذى المعنوي والنفسي الذي أصاب المضرور ، مثل رفع دعوى بسبب تأخير في موعد وصول الطائرة بسبب عدم إبلاغ المراقب الجوي لقائدها بوجود ظروف مناخية مناوئة وطقس غير مناسب في مسار رحلتها الجوية ،مما يؤدي إلى تغيير قائدها لمسارها مما ينجم عنه تأخير في وصولها عن الموعد المحدد لها.⁽¹⁾

ويجب بالطبع توافر شروط المصلحة والصفة عند رفع المضرور لدعوى المسؤولية على المراقب الجوي أو وحدة المراقبة الجوية ، ولا يتقيد القاضي

1) ICAO Doc. Lc/25-wp/875-39: op cit article 20 subparagraph1.

بطلبات المدعى بل له كامل السلطة التقديرية في موازنة الطلبات وترجيحها والأخذ بها كليةً أو بالبعض منها أو رفضها اجمالاً.^(١)

وقضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها الأولى المدنية برفض طعن محله تعويضاً عن أفعال وكالة المراقبة الجوية الفرنسية التي تسببت بأضرار لاحدي الطائرات التي أرشدها المراقب الجوي بصورة خاطئة، لأن المدعى لم تكن له صفة بالدعوى ولم يكن هو مُشغل الطائرة أو نائبه القانوني.^(٢)

الفرع الثاني

المدعى عليه في دعوى المسؤولية

المدعى عليه في دعوى المسؤولية إما يكون المراقب الجوي المتسبب بفعله في حدوث الكارثة أو الحادثة الجوية، أو يكون وكالة المراقبة الجوية وفقاً لمسئولية المتبوع عن أعمال التابع، أو يكون الدولة متمثلة في المرفق الإداري التابع لها والذي يشرف على أعمال المراقبين الجويين.^(٣)

ولكن يختلف الأمر إذا كان المضرور من الأغيار فيستطيع أن يرفع الدعوى ضد مُشغل الطائرة فضلاً عن المراقبين الجويين، ووكالة مراقبة الحركة الجوية، والمرفق الإداري للدولة على وجه التضامن، وإذا رفعها على مُشغل الطائرة فحسب، وإضطر المُشغل لدفع مبلغ التعويض يستطيع الرجوع

-
- 1) Geargios Lelaudes: Legal aspects of aviation risk management L.L.M thesis institute of air and space law McGill University Montreal Canada August 2003 p85.
 - 2) Cour de cassation première chambre civile 20 Mars 1978 N°76-14.328.
 - 3) Ibid: Article 21 subparagraph 2.

على المراقبين الجويين ومراقبي الحركة الجوية لإقتضاء التعويض منهم إن ثبت مسئوليتهم عن الحادث المتضرر منه.⁽¹⁾

وإذا كانت وكالة المراقبة الجوية هي المدعى عليها بدعوى المسؤولية فترفع الدعوى على الشخص الطبيعي الممثل لها إن كانت من الأشخاص الاعتبارية الخاصة، أو ترفع الدعوى على المرفق الإداري إذا كانت من الأشخاص الاعتبارية العامة، أو على المرفق الإداري التابع له الدولة المتسببة في الخطأ المؤدي للحادثة محل الدعوى إذا كانت وكالة مراقبة الحركة الجوية منشأة على شكل شركة متعددة الجنسيات⁽²⁾، و تستطيع وكالة المراقبة الجوية أو المرفق الإداري التابع للدولة في حال إضطرارهما لدفع مبلغ التعويض المحكوم به للمضرور الرجوع إلى عمالها من المراقبين الجويين إذا ثبت أن الحادث محل الدعوى وقد وقع من جراء فعلهم وعملهم الخاطئ وذلك بدعوى الحلول، أو الإثراء بلا سبب.⁽³⁾

و قضت محكمة النقض الفرنسية في دأئرتها الثانية المدنية برفض طعن مقدم من مشغل الطائرة يطلب تعويضاً عن الأضرار الحادثة لطائرته من جراء الفعل الخاطئ للمراقب الجوي بسبب رفعها على غير ذي صفة "وزير الطيران".⁽⁴⁾

- 1) ICAO Doc Lc/22-wp/875-39: op cit article21 subparagraph1.
- 2) Ibid: Article 25 subparagraph No 1& 2.
- 3) ICAO Doc Lc/25-wp/875-39: op cit article16.
- 4) Cour de cassation Deuxième chamber civil 2 Juillet 2015N 14-18.17.

الفرع الثالث

التعويض كأثر مترتب على دعوى المسؤولية

إذا تحققت عناصر وأركان المسؤولية التقصيرية من خطأ وضرر وعلاقة (رابطة) سببية، حينئذ يتم إلزام مُرتكب الفعل الضار بالتعويض للمتضرر عما أصابه من أضرار.

ولمحكمة الموضوع أن تحدد مقدار الضرر ومن ثم مبلغ التعويض الواجب على المراقبين الجويين أو وكالة المراقبة الجوية دفعه للمضرور، سواء كان ضرراً مادياً أو أدبياً.⁽¹⁾

وهناك نوعاً من المسؤولية يطلق عليها "المسؤولية غير المحدودة" وهي تتأى عن الإطار التقليدي المعروف في القانون المدني، وتتسأ تلك المسؤولية غير المحدودة في ثلاثة حالات محددة حصرياً وهي الإستيلاء غير المشروع على الطائرة "القرصنة الجوية"، وفي حالة الأضرار الحادثة للأغيار على سطح الأرض بسبب الحوادث الجوية، أو حالة الخطأ المتعمد للمراقب الجوي، وفي تلك الحالات الثلاثة يكون التعويض مشدداً وبدون حد أقصى للمتضررين⁽²⁾، وعندئذ يحق لمُشغل الطائرة الرجوع على المراقب الجوي ووكالة المراقبة الجوية بالتعويض إذا دفعه سلفاً وكانا هما المتسببين بخطئهما في حدوث الضرر.⁽³⁾

- 1) Patrice Jourdan: Responsabilité civil R.T.D1998 No1 P122.
- 2) ICAO Doc 7364: Convention an damage caused by Foreign aircraft to third parties an the surface article12 subparagraph2.
- 3) Ibid: Article 6/11/12 subparagraphs1-2-3-4.

وفي حالة تحقق عناصر وأركان المسؤولية العقدية إذا ما كان هناك عقداً ما بين مُشغل الطائرة ووكالة المراقبة الجوية، وتسبب المراقب الجوي "عامل وكالة المراقبة الجوية" بفعله المخطئ في حدوث كارثة جوية مما يعد انتهاكاً لشروط التعاقد، فعندئذ يحق لمُشغل الطائرة الرجوع بالتعويض إلى الوكالة والمراقب الجوي، أو يحق للمتضرر رفع دعوى المسؤولية عليهم مجتمعين (الوكالة والمراقب الجوي ومُشغل الطائرة) وذلك على وجه التضامن، ليدفع التعويض أياً منهم ثم يرجع على الآخرين.^(١)

وتستطيع وكالة الحركة الجوية تجنب المسؤولية المباشرة عن الأضرار التي يسببها عمالها من المراقبين الجويين إزاء مُشغل الطائرة أو الأغيار المتضررين فتدفع شركة التأمين مبلغ التعويض للمضرور.^(٢)

1) Ibid: Article 12&14 subparagraph1.

2) ICAO Doc .Lc/25- wp875-39: op cit Article27, subparagraph 1

- Eugene Hoeben: Aviation liability air navigation services working paper submitted to conference in International aviation liability and insuranceMontreal 2009 p5

المطلب الثاني

القواعد التشريعية والقضائية والتحكيمية

لزم تحديد مفهوم القانون الواجب التطبيق على دعوى مسئولية المراقبين الجويين، وكذلك تحديد ولاية المحكمة المختصة للنزاع والفصل فيه، وبيان كيفية وآليات الفصل في النزاع عن طريق التحكيم كوسيلة لفض النزاع بغير طريق القضاء، ثم بيان قواعد تقادم دعوى المسئولية حتى لا تظل معلقة مما يهدد بإضطراب الأوضاع والمراكز القانونية لأطرافها.

وقضت محكمة النقض الفرنسية في دائرتها التجارية بأن قواعد عزو مسئولية المراقب الجوي بشأن القانون واجب التطبيق وتحديد ولاية المحكمة المختصة أو قبول التحكيم في هذا المقطع من النزاع يعزى لشرائط العقد المبرم بين مُشغل الطائرة ووكالة المراقبة الجوية، ويتحدد فيه جملة تفصيلات القواعد والإطار الحاكم للدعوى، وكذلك مواعيد تقادمها إعلاءً لمبدأ سلطان الإرادة وإنفاذاً للرضائية ما بين أطراف العقد، لكون حكم المحكمة كاشفاً لما إستقرت عليه إرادة أطراف العقد، وتجسدت فيه شروط التعاقد وتوحدت بشأنه آليات تنفيذ العقد، فلا مبرر لتدخل المحكمة لتعديل ما إرتضاه أطراف العقد سلفاً، لكون ذلك يعد مجافاة للعدالة وتكعباً عن قواعد الإتفاق واليقين القانوني الملتمس من أطراف العقد.⁽¹⁾

1) Cour de Cassation chamber commercial 6 Juillet 2010 N870. 190
L .Paris

وسوف أتناول هذا المطلب على النحو التالي:

الفرع الأول: القانون الواجب التطبيق على دعوى المسؤولية.

الفرع الثاني: ولاية الإختصاص القضائي المتصدي لدعوى لمسئولية.

الفرع الثالث: ولاية التحكيم المتصدي لدعوى المسؤولية.

الفرع الرابع: أحكام التقادم في دعوى المسؤولية

الفرع الأول

القانون الواجب التطبيق على دعوى المسؤولية

يَدُق موضوع القانون الواجب التطبيق على دعوى المسؤولية للمراقبين الجويين بسبب تضارب نصوص التشريعات الوطنية في هذا الشأن, لاسيما بين تشريعات نادرة تفسح المجال لتطبيق نصوص تشريعات أجنبية على دعوى المسؤولية إن كان لذلك مقتضى وغاية معتبرة، وما بين تشريعات تكرر وتقتصر تطبيق قوانينها الوطنية المحضة على دعوى المسؤولية, دونما ثمة إعتبار لأي عناصر أجنبية متعددة تخالط دعوى المسؤولية, بل أن هناك تشريعات أنتحت منهجاً متشدداً في هذا المجال، فرفضت إخضاع مراقبيها الإدارية والجوية، وعمالها من مراقبين جويين لدعاوى مسؤولية مؤسسية ذلك على فكرة أعمال السيادة تارة، و على مبدأ الحصانة السيادية للدول والحكومات تارة أخرى، بحسبان المراقبين الجويين موظفين عموميين يخضعون في أعمالهم للوائح مُنظمة مع الدولة ذاتها ومرفقها الإداري المنوط به المراقبة الجوية، وهذا المنهج

المتشدد والمنأوى لحق المتضررين في إستحقاق تعويض عما أصابهم من أضرار من جراء أفعال المراقبين الجويين يجد أساسه في النظام القانوني الأنجلو أميركي (الأنجلوسكسوني) ويتجسد ذلك على سبيل المثال في قانون دفع الأضرار الفيدرالي الأمريكي.⁽¹⁾

ولكن النظام القانوني اللاتيني يُخضع العقود الدولية المبرمة بين وكالات المراقبة الجوية ومشغلي الطائرة إلى القانون الرضائي أو قانون الإرادة المختار بين أطراف العقد بمقتضى مبدأ سلطان الإرادة.⁽²⁾

وإعتمدت منظمة الإيكاو بشأن القانون الواجب التطبيق على دعوى المسؤولية على قانون البلد الذي أبرم فيه العقد ما بين مُشغل الطائرة ووكالة مراقبة الحركة الجوية المسؤولة عن الحادث المسبب للضرر، والموجب للتعويض بفعل تابعيها من مراقبين جويين، وهو بلد مقر وكالة المراقبة الجوية في الغالب الأعم.⁽³⁾

- 1) Mahmoud A.Ghonim: The legal and Institutional aspects of communication navigation surveillance and Air Traffic management system for civil Aviation thesis institute of air and space law McGill University Montreal Canada march 1995p183.
- 2) Eric M Lagerberg: Conflicts of Law in provide International air lawL.L.M. thesis institute of air and space law McGill University MontrealCanada Janver 1991 p5.
- 3) ICAO Doc Lc/25-wp/875-39: op cit article24 Subpragraph3.

الفرع الثاني

ولاية الإختصاص القضائي المتصدي لدعوى المسؤولية

تتعقد ولاية الإختصاص القضائي في دعوى المسؤولية عن أعمال المراقبين الجويين وفقاً لقواعد الإختصاص القضائي الدولي والذي يحدد أن محكمة موطن أو محل إقامة المدعى عليه هو المختص بالتصدي لدعوى المسؤولية⁽¹⁾، سواء كان هذا المحل والموطن يخص وكالة المراقبة الجوية ، أو كان هذا المحل والموطن يخص مُشغل الطائرة إذا ما رفع الغير دعوى مسؤولية عليه بمفرده دون تضامن مع وكالة المراقبة الجوية أو عمالها من مراقبين جويين، على أن يعود على وكالة مراقبة الحركة الجوية حتى لو كانت الطائرة تحلق في بلد آخر إبان الحادث المرتب للمسؤولية.⁽²⁾

وفي حالة كون وكالة مراقبة الحركة الجوية متعددة الجنسيات، فإن المضرورة يرفع الدعوى أمام محاكم الدولة الموجود فيها المقر الرئيسي للوكالة، أو أمام محاكم الدولة التي وقع فيها الحادث على إقليمها إذا ما كانت عضوة بمنظمة الطيران المدني الإيكاو.⁽³⁾

وبشأن إجراءات وآليات الخصومة المتعلقة بوقف أو تقادم أو تعليق أو شطب الدعوى أو غيرها من إجراءات التقاضي فتخضع لولاية قانون بلد المحكمة التي يتم مباشرة هذه الإجراءات في إقليمها.⁽⁴⁾

- 1) René Savatier: Traite de la responsabilite civil en droit Français tome II Paris librairie general 1989p258.
- 2) ICAO Doc.LC/25-wp/875-39:opcit article 23 subparagraph1.
- 3) Ibid: article 23 subparagraph2&3.
- 4) ICAO Doc.LC/125-wp/875-39:op cit article 26 subparagraph4.

أما عن إجراءات الإثبات وقواعده فتخضع لولاية المحكمة التي تنظر فيها الدعوى الأصلية بإعتبار قواعد الإثبات منوط إجرائها وتنفيذها في إطار ولاية المحكمة الأصلية المتصدية للدعوى إبتداءً.⁽¹⁾

وقضت محكمة النقض الفرنسية برفض طعناً مقدماً من النائب القانوني لمشغل الطائرة ضد المراقب الجوي لبرج مراقبة مطار ليل لعدم رفعها في محكمة ليل الفرنسية "موطن المدعي عليه"، ورفعها أمام محكمة باريس "موطن المدعي" مخالفاً بذلك لقواعد الإختصاص القضائي الدولي.⁽²⁾

الفرع الثالث

ولاية التحكيم المتصدي لدعوى المسؤولية

التحكيم هو طريق مواز للقضاء يهدف لفض المنازعات في عقود التجارة الدولية، وينقسم إلى تحكيم فردي خاص وتحكيم مؤسسي ونظامي، ويهدف لسرعة الفصل في المنازعات الدولية، ومن ثم إذا كان هناك عقد أبرم بين مشغل الطائرة "المنتفع بالخدمة" ووكالة مراقبة الحركة الجوية "مقدم الخدمة"، وحدث أن أخطأ المراقب الجوي "عامل مقدم الخدمة"، ونص العقد المشار إليه إلى أن التحكيم وليس القضاء هو المختص بالفصل في النزاع حينئذ يختص التحكيم بالفصل في تحديد المسؤولية، وتُسْتَلَب ولاية القضاء المختصة بصفة أصلية لصالح التحكيم.⁽³⁾

- 1) Ibid: article 13 subparagraph2.
- 2) Cour de cassation premiere chamber civil- 20 Mai 2010, N° 09-65-835.
- 3) ICAO Doc 9161: Manual on air navigation services economics, p2.

ونصت كذلك منظمة الإيكاو على أن من حق أطراف عقد المراقبة الجوية سواء مشغل الطائرة أو وكالة المراقبة الجوية اللجوء للتحكيم وليس القضاء للفصل في النزاع، وكذلك من حق الأشخاص على متن الطائرة من ركاب وطاقم ، والأغيار على سطح الأرض الاستفادة من شرط التحكيم العقدي طالما إستطال الضرر المحدد في العقد والموجب لمسئولية المراقب الجوي إليهم بمقتضى فكرة الإشتراط لمصلحة الغير، ويفصل التحكيم في النزاع أياً كان نوعه بقرار تحكيمي نهائي.⁽¹⁾

ويعتمد التحكيم على الأدلة الثبوتية المقدمة إليها أو نبذها بعد فحصها وتمحيصها.⁽²⁾

وقد أكدت إتفاقية روما ١٩٥٢ على مكنة اللجوء للتحكيم لفض المنازعات الناشئة عن الأضرار التي تسببها الطائرات للأغيار على سطح الأرض، لسبب يعزى لوكالة المراقبة الجوية وعمالها من المراقبين الجويين، وتستطيع الدول المتعاقدة اللجوء للتحكيم في دعاوى المسئولية حتى لو لم ينص إبتداءً في عقودها مع وكالات المراقبة الجوية على شرط التحكيم، وذلك من خلال تضمين ذلك في مشاركة تحكيم مكملة ولاحقة على العقد الأصلي ينص فيها على مكنة اللجوء للتحكيم بدعاوى المسئولية.⁽³⁾

-
- 1) ICAO Doc.LC/25-wp/875-39:op cit article 26 subparagraph1-2.
 - 2) Ibid: article 36, subparagraph3.
 - 3) ICAO Doc.7364: convention damage caused by Foreign aircraft to third parties on the surface article20 subparagraph1.
- Cour Administrative D'appel de Lyon 5juin 2016 N° 17 Lyon 1367.

الفرع الرابع

أحكام التقادم في دعوى المسؤولية

حتى لا تكون مقدرات أمن وسلامة الرحلات الجوية مهددة، أو معلقة مما يؤثر على سير مرفق الطيران بانتظام وإضطراب فقد فُتِن زمن التقادم أو الإستطالة الزمنية الذي يجوز إبانها رفع المضرور دعوى المسؤولية على المراقب الجوي، وهو من عمال وكالة المراقبة الجوية ومتضامنين معاً في التعويض عن الفعل المخطئ للمراقب، وقد تصدت منظمة الطيران المدني الدولية الإيكاو لتحديد أحكام التقادم في دعوى المسؤولية الناشئة عن أعمال المراقبين الجويين، وحددت مواعيد التقادم المسقط بشأن دعاوى المسؤولية المترتبة على أعمال المراقب الجوي إزاء مُشغل الطائرة أو نائبه القانوني "قائد الطائرة" ومن على متن الطائرة من طاقم جوي وركاب، وتسقط دعوى المسؤولية المقررة لهؤلاء في تلك الحالة بمرور عامين من تاريخ الحادث الذي سبب الضرر، ولا يستطيع المضرور بعد مرور عامين أن يرفع دعوى يطالب فيها بالتعويض في مواجهة وكالة المراقبة الجوية وعمالها من مراقبين جويين.

ومزج بروتوكول الإيكاو بين لفظ ومسمى "المضرور" و "المستفيد" من الحادث⁽¹⁾، وإرتأى أن اللفظ الأول ينصرف إذا كان المضرور هو من أصابه الضرر المباشر بسبب حادث للطائرة، أما اللفظ الثاني فينصرف إلى الخلف العام للمضرور إذا ما توفي مورثهم في حادث طائرة، أو الخلف الخاص لمُشغل الطائرة إذا ما تضرر من فعل مخطئ للمراقب الجوي تسبب بحادث للطائرة، واهلاكها كراس مال مستثمر من قبله.

وأيضاً يستطيع الأغيار رفع دعاوى المسؤولية في مواجهة وكالة المراقبة الجوية والتي يتبعها المراقبين الجويين المتسببين في الحادث من عمال

1) ICAO Doc.LC/25-wp/875-39:op cit article 26 subparagraph2.

الوكالة، فالتقادم في مثل هذا النوع من الدعاوى مدته سنتين من زمن الحادث، وإن أفسحت الإتفاقية لمحكمة الموضوع تحديد مدة وقف وإنقطاع وسقوط التقادم حسب ما ينص عليه القانون الذي بمقتضاه تنظر المحكمة مقطوع النزاع في محل الدعوى المنظورة أمامها^(١).

وأوضحت إتفاقية روما ١٩٥٢ أن أقصى مدة للتقادم في دعاوى المسؤولية عن الحوادث الجوية هي إنقضاء ثلاثة سنوات من الحادث كحد أقصى مهما كان تضارب القوانين المقارنة بشأن تحديد المدة.^(٢)

-
- 1) Ibid: article 26 subparagraph2.
 - 2) Rome convention: op cit article21 subparagraph2.

الخاتمة

تناولت موضوع البحث المتعلق بمسئولية المراقب الجوي - دراسة مقارنة- ما بين القوانين المقارنة في القانون المصري والنظام القانوني اللاتيني متمثلاً في القانون الفرنسي والنظام القانوني الأنجلوأميركي، وقواعد ومعاهدات وبروتوكولات المنظمة الدولية للطيران المدني "الإيكاو" وذلك في فصلين، خصصت الفصل الأول لبيان التكييف القانوني لأعمال المراقبة الجوية، وخصصت الفصل الثاني للمسئولية عن أعمال المراقبين الجويين.

وتحدثت في الفصل الأول عن مدى تفرد عقد المراقبة الجوية ومفهوم الطبيعة القانونية لعقد المراقبة الجوية، ونطاق هذا العقد في إطار سلطان الإرادة العقدية والنطاق الزمني والمكاني لسريان العقد، ونطاق محله ومضمونه، والإلتزامات المتقابلة لأطراف عقد المراقبة الجوية، والإلتزامات المراقب الجوي في إطار إلتزاماته بتقديم المعلومات المتوافرة لديه لمشغل الطائرة ونائبه القانوني وهو قائد الطائرة، والإلتزامات الإدارية والإجرائية والإلتزام بالمتابعة، ثم تحدثت عن إلتزامات مشغل وقائد الطائرة من حيث الوفاء بمقابل الأداءات الفنية للمراقب الجوي وإلتزام قائد الطائرة بتعليمات وإرشادات المراقب الجوي، ثم تحدثت عن الطبيعة القانونية للملاحاة الجوية من حيث درجاتها ومراتبها والوسائل المساعدة للملاحاة الجوية، ثم تناولت مفهوم الطبيعة القانونية للمطارات الجوية من حيث أحكام المطارات الجوية، وأحكام الإرتفاقات الجوية، ثم تحدثت عن النطاق القانوني للمراقبة الجوية من حيث النطاق الشخصي للمراقبة الجوية، والفرق بين إختصاصات وواجبات كلا من المراقبين الجويين "الطاقم البري"

وطاقم الطائرات "الطاقم الجوي"، والنطاق الموضوعي للمراقبة الجوية من حيث طبيعة الآليات التقنية للطيران وال الطيران الآلي، ومفهوم النطاق التشغيلي للمراقبة الجوية من حيث الآليات الفنية لتشغيل وحدات مراقبة الحركة الجوية، والآليات القانونية لتشغيل وحدات مراقبة الحركة الجوية، ثم تحدثت عن ضمان فاعلية المراقبة الجوية من حيث خدمات متابعة ومراقبة الحركة الجوية، والمتمثلة في خدمات برج المراقبة الجوية، وخدمات مراقبة تخوم الملاحة الجوية، وخدمات المناطق المراقبة والمغطاة للطيران، ثم تعرضت لمفهوم الخدمات الفنية للحركة الجوية سواء خدمة تقديم المعلومات والإرشادات الملاحية، أو خدمة الإنذار والبحث والإنقاذ، ثم تناولت مفهوم الخدمات التكميلية للحركة الجوية والمتمثلة في خدمة المشورة، وخدمة الأرصاد الجوية وحالة الطقس، والتغيرات المناخية وخدمة التجهيزات الملاحية، ثم أوضحت العلاقة القانونية بين مُشغل الطائرة ووكالة المراقبة الجوية والمحل القانوني الرابط بينهما، وإلزام مُشغل الطائرة بتعليمات المراقب الجوي، وأداء مُشغل الطائرة المقابل المالي لوكالة المراقبة الجوية وفقاً لشروط العقد الذي يربطهما معاً بشأن ضمان سلامة وأمن الرحلة الجوية.

ثم تناولت في الفصل الثاني المسؤولية عن أعمال المراقب الجوي، من حيث الإطار القانوني للمسئولية، وعرضت عناصر مسؤولية المراقب الجوي حال ثبوت المسؤولية التقصيرية وهي الخطأ والضرر وعلاقة ورابطة السببية بين الخطأ المرتكب والضرر الحادث، ثم أوضحت وسائل دفع مسؤولية المراقب الجوي، والمتمثلة في الأوامر الرئاسية المكتوبة والسبب الأجنبي "فعل الغير" وخطأ المضرور والقوة القاهرة والحادث المفاجي، ثم تناولت بالشرح الإطار القانوني لمسئولية وكالة المراقبة الجوية إزاء كلا من مُشغل الطائرة أو

إزاء الغير، ثم عرضت الإطار القانوني لمسئولية المرفق الإداري مقارناً بين كلا من الخطأ الشخصي للمراقب الجوي، والخطأ المرفقي لجهة الإدارة، ثم شرحت مفهوم الإطار القانوني لدعوى المسئولية عن أعمال المراقب الجوي وأطراف دعوى المسئولية وهما المدعى والمدعى عليه، ومفهوم وقواعد التعويض كأثر مترتب على دعوى المسئولية، ثم تناولت بالشرح مفهوم القواعد التشريعية والقضائية والتحكيمية لدعوى المسئولية من حيث القانون الواجب التطبيق وولاية الإختصاص القضائي وولاية التحكيم وأحكام التقادم، وإن شاب بحثي قصور أو إعتراه نقصان فعزائي أن الكمال لله وحده رب العالمين.

النتائج والتوصيات

هناك عدة نتائج وتوصيات إستبانت إبان عرض البحث تمثلت فيما يلي:

- ١ - عدم وجود تنظيم تشريعي وطني بشأن مسؤولية المراقب الجوي، مما يلزم التصدي التشريعي لسد ورأب الفجوة التشريعية في هذا المضمار، ولاسيما مع الزيادة المضطردة لحوادث الطيران ، وعدم وضوح جوانب المسؤولية مما أدى إلى تضارب الأحكام القضائية في شأن إثبات المسؤولية وتحديد التعويض عن حوادث الطيران للمتضررين منها، سواء مُشغل الطائرة أو من على متنها من ركاب وطاقم وأغيار.
- ٢ - نقص القواعد المنظمة لتحديد مسؤولية المراقب الجوي في القواعد والمعاهدات والبروتوكولات الخاصة بمنظمة الطيران المدني "الإيكاو" وملاحقها، مما يلزم أفراد ملحق مستحدث ومستقل يحتوي على تنظيم شامل ودقيق يحدد المسؤولية، وينظم قواعد التعويض المترتب عنها.
- ٣ - ضرورة صياغة عقود إسترشادية يستهدى بها عند إبرام العقد بين مُشغل الطائرة ووكالات مراقبة الحركة الجوية في إطار التعاون الجوي الدولي لتوحيد شروطها العقدية، وتحقيق التوازن العقدي بين أطرافه.
- ٤ - ضرورة التعويض عن الأضرار المتوقعة وغير المتوقعة المتولدة عن حوادث الطيران أياً كانت طبيعة المسؤولية، سواء إنصبت على مسؤولية عقدية أم تقصيرية، ولاسيما حالات بعينها مثل الخطأ الجسيم أو المتعمد أو إهمال المراقبين الجويين في أعمالهم، والتي قد يترتب عليها حدوث كوارث جوية تخل بضمان أمن وسلامة الرحلة الجوية، وهي الهدف المبتغى والمرتجى من الملاحة الجوية.

- ٥ - حتمية تشديد المسؤولية الملقاة على عاتق المراقبين الجويين تضامنياً مع وكالة مراقبة الحركة الجوية، بحسبانها الطرف الأقوى في العلاقة العقدية مع مُشغل الطائرة.
- ٦ - أهمية تشديد معايير ضمان سلامة الرحلة الجوية في ملاحق المنظمة الدولية للطيران المدني الثمانية عشر ولاسيما في الملحق الثاني الخاص بقواعد الجو، والملحق العاشر المتعلق باتصالات الطيران، والملحق الحادي عشر الخاص بخدمات الحركة الجوية، والملحق الرابع عشر المتعلق بتحقيق حوادث الطائرات، والملحق الخامس عشر المتعلق بخدمة معلومات الطيران.
- ٧ - ضرورة التشديد على الرقابة والتفتيش المستمرين على أبراج المراقبة وعلى أعمال المراقبين الجويين، وتحديد إطار حاكم لطبيعة عملهم، وعمل دورات تدريبية مكثفة لهم ، والتشديد على إصدار تراخيص ممارستهم لمهنتهم لدقتها وحساسية طبيعة عملها.
- ٨ - ضرورة إخضاع المراقبين الجويين لتقييم وتقييم مستمرين من منظمة الإيكاو، وعمل إختبارات فائقة الدقة عند تحديد رخص مزاولتهم للمهنة، مع ضرورة وجود تأهيل وتدريب نفسي وتقني مستمرين لهم، لاسيما لمجابهة المواقف الضاغطة المستأهلة لسرعة إتخاذ القرارات المصيرية التي تضمن سلامة الرحلات الجوية والمسافرين عليها.
- ٩ - ضرورة تحقيق التوازن المالي العادل في العقد ما بين مُشغل الطائرة ووكالة المراقبة الجوية، ووضع معايير تقديرية للمقابل المالي المدفوع من مُشغل الطائرة مقابل الخدمات المقدمة له من قبل وكالة المراقبة الجوية وعمالها من مراقبين جويين، وإطلاق الحد الأقصى للتعويض المترتب على الضرر المحتمل حدوثه إذا كان يعزى لمسئولية وكالة المراقبة الجوية.
- ١٠ - ضرورة تحديد معالم وقواعد متكاملة للتحكيم بشأن تحديد مسؤولية وكالة المراقبة الجوية وعمالها من المراقبين الجويين بمعرفة منظمة الإيكاو، والتوسع في ضرورة النص على التحكيم كشرط عقدي أو مشاركة عقدية فيما بين وكالات

المراقبة الجوية ومُشغل الطائرة, بدلاً من اللجوء للقضاء الوطني خشية ممالة مرفق القضاء الوطني لوكالات المراقبة الجوية فيما يخص بدعاوى المسؤولية عن أعمال المراقبين الجويين.

١١ - السعي نحة تخطيط دقيق والتوسع الجغرافي في مناطق التخوم الجوية لتيسير سبل الإقلاع والهبوط للطائرات وسهولة إجرائها لمناوراتها الجوية، وخشية الإضرار بالأغيار على سطح الأرض الملاصقين للمطارات، والقريبين من المدرجات الجوية في حالة حدوث كوارث جوية محتملة.

١٢ - ضرورة إستعانة أبراج المراقبة الجوية بمصادر معلومات متعددة تفيدها لإرشاد قائدي الطائرات إبان رحلاتها الجوية، وتوافر آلات رادارية وإستشعارية حديثة ترتبط بالأقمار الصناعية لرصد تحركات الطائرات إبان التحليق في مساراتها الجوية لعدم تصادمها، ودفع ما قد تتعرض له من أخطار لاسيما المتعلقة بتقلبات الطقس وتغيرات المناخ المفاجئة والغير متوقعة.

١٣ - ضرورة زيادة وسائل أمن وسلامة الطائرات في المطارات، علي أن تعد واقعة عدم توافرها قرينة بسيطة علي مسؤولية مرفق الادارة عن حوادث الطائرات التي قد تحدث بسبب عدم وجود تلك الوسائل

١٤ - دعوة المشرع المصري لإصدار قانون طيران مدني جديد بدلاً من قانون الطيران المدني رقم (٢٨) لسنة ١٩٨١ والمعدل بالقانون (١٣٦) لسنة ٢٠١٠، ليتواءم مع تغيرات قواعد الطيران العالمية وتحديد إطار المسؤولية عن أعمال المراقبين الجويين على الصعيد الإقليمي والدولي.

١٥ - دعوة المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) لإصدار إتفاقية دولية جديدة للطيران تحل محل إتفاقية شيكاغو ١٩٤٤، وتتضمن تحديد كامل وجامع ومانع لقواعد المسؤولية عن حوادث الطيران الدولي، وتوحيد تلك القواعد على المستوى الدول المنظمة للمنظمة، والدعوة لإنضمامها للإتفاقية الجديدة الموصى بها بدلاً من إصدار ملاحق متعددة بأحكام مبعثرة في بروتوكولات متعاقبة.

قائمة المراجع المستخدمة في البحث

أولاً: المراجع العربية:

- (١) د. أبو زيد رضوان: قانون الطيران التجاري دار الفكر العربي
١٩٨٣.
- (٢) د. جلال وفاء محمين: تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن
الأضرار دار الجامعة الجديدة للنشر ١٩٩٥
- (٣) د. نادية محمد معوض: المسؤولية الناشئة عن أعمال المراقبة
الجوية الطبعة الثانية دار النهضة العربية ٢٠٠١.
- (٤) د. هاني محمد دويدار: قانون الطيران التجاري دار الجامعة
الجديدة للنشر طبعة ١٩٩٤

ثانياً: المراجع الفرنسية:

**Ouvrages en Langue Français, Generaux, Speciaux,
Articles et thesis :**

- 1) André daniel carre: Aérports et stratégie
d'entreprise les preses I.T.A.S. Paris 2018
- 2) B Gross: La nation d' obligation de garantie dans le
droit des contrats , Nancy uni thesis 1963
- 3) Bernard Puill: Les fautes préposés S'inspires de
saulation du droit administrative, J.C.P 1996
- 4) Boris Storck Henri Roland et Laurent Bayer: Droit
civil les obligations L.I.T.E.C Librairie 1992
- 5) Ch Larroumet: La responsabilité du fait da services
de control de la navigation aérienne en droit
Français R.J.D.A 1979
- 6) Christian Huan: La responsabilité des fabricas de
materiel aéronatique en europe, L.2016
- 7) Code de L'aviation civil Français section I-
Personnels Assurant les services du contrôle de la
aérienne R.135/1: R135/7. No28/1981
- 8) Colin Ambraise ET.H. Capitant: Cours elementaire
de droit civil Français, Paris,D ed 1992
- 9) Conférence International de l'aviation de, ChicagO,
1Novembre to 7 décembre 1944 R.G.A.1946.
- 10) Denis Tallon: L'inxécution du contrat pour
presentation R.T.D, 1994
- 11) Doyen Paul Chauveau: Nouveaux aspects de la
responsabilité aérinne, Ed 2005
- 12) Edmond Noll Martine: L'option entre la
responsabilite contractuelle de lictuelle Paris ed
1997
- 13) Fabrice Leduc: La spécificité de la Responsabilité
contractuelle du fait da

- choses D.S.1996.Chronique
- 14) Georges Bonet et Bernard Gross: La reparation es dommages causes aux construction par les vice es materiaux J.C.P. 1974
- 15) Henri Loto: Traité paratique de la responsabilitié civil, Paris, D. 1999
- 16) Jean Bresson: Economic du transport aérien.L. Paris Ed 2010
- 17) Jean jasqueues: Contrôle du la trafic aérien R. G.A. 1959
- 18) jean Louis: réglementation Internationales en nationales en Maitre de responsabilité R.F.D 2012.
- 19) Louis Magdelenat: Réglemantation Internationales en matiere responsabilite des agences regionales de contrôle de la circulation aérienne, R.F.D.A, 36
- Anne 1982
- 20) M. Henri Mazeau: La Responsabilité délictuelle et Responsabilité conrtactuelle, R.T.D.1976
- 21) P chauveau: Le responsabilité des aide à la Aériene R.G.A 16 anne 1953
- 22) Patrice Jourdan: Responsabilité civil R.T.D. civ.1998 No1,1999
- 23) Phippe Rodier: Recherche sur la fonction économique du droit de propriété dans le secteur de transport rin thesis de l'universite de toulouse 11octobre 2013
- 24) Philippe le tourneau :Droit de la responsabilité et es contrats, D.2008
- 25) Philippe Stuffel Munk: la réforme des contrats du commerce, D.3 Ed.2016
- 26) Piere Catal: Ebouche d'une théorie juridique de L'information. S. 1984 N 16, 19 Avril, 1984

- 27) Poul de la pardelle: La revision de la loi Français du 31 Mai 1924 sur la navigation aérienne, R.G.A. 11 Années 1947.
- 28) Régine Loosli: La responsabilité des contrôleurs de la navigation aérienne, R.G.A 33 Année 1970
- 29) Rene Barthélmy: Droit des transports et aérien, D. Paris Ed 2014
- 30) Rene savataire: La profession de conseil juridique, ED. L,2014
- 31) René Savatier: Traite de la responsabilite civil en droit Français tome II Paris libraisie general 1989
- 32) Sanford Borins: Mise oeuvre du bilinguisé me dans le contrôle de la navigation Aérienne du Québec,1989

ثالثاً: المراجع الإنجليزية:

General materials in English Books, Articles, Studies and Thesis.

- 1) Alexander Wells and Clarence Rodrigues: Commercial Aviation safety Ed 2016.
- 2) Andrew Cook: European Air Traffic management principle practice and research, London 2007.
- 3) Antonio Ginés Perus: Privatizations and regulation of transport infrastructure, Guidelines for policy and regulators, Washington, D.C, WBI development studies, 2000.
- 4) Barry Kirwan, Mark Rodgers and Dirk Schafer: Human factors impacts in air traffic management, London, press 2009.
- 5) Benilde Carreira Vilua: Some legal Aspects of Flight information Regions thesis, Institute of air and space Law, McGill University Montreal March 1990.
- 6) Bernor Britich: Common wealth pacific air lines LTD 1946.
- 7) Bharat Kumar and M. Marshall: Illustrated dictionary of aviation, Washington 2007.
- 8) Button K and Strough: Air transport, theory and policy implications, Cambridge E. 2010.
- 9) Caroline Desbins: Government's liability for the control of Air traffic as well as the inspection and thesis institute of air and space law McGill University Montreal 5 November 1992.
- 10) Charles Spence: information aviation Regulations New York press 2009.
- 11) Charles Vivion: A history of Aviation, Kessinger Publishing ed 2009.
- 12) Christen Verdrup Dahel: Air traffic control liability in air way and from a view point of International unification thesis institute of air and space law McGill university, Montreal Canada 1971.
- 13) Christophe Lamy: The technical boards of air craft accident investigations in the United state of American and France 2000.
- 14) Daniel Garland John Wise and David Hospkin: Aviation Human factors New York press 2016
- 15) Dole de Renner and Douglas M. Marshall: Dictionary of Aviation,

Washington2005

- 16) Don paoluci: Cost of modernizing older aircraft justified by improved air space ICAO JOURNAL Vol 61no3, 2006
- 17) Donald C cooper: Fundamentals of search and rescu, London. 2008.
- 18) Donald J Clausing: The aviator's Guide to navigation London, press 2010.
- 19) Durand Claudio Jennifer: Aircraft accident Investigation the need for a stranger International Regime, London 1999.
- 20) Eric M.lagerberg: Conflicts of law in provide International air law, L.L.M. thesis institute of air and space law, Mc Gill University, Montreal, Canada Janver 1991.
- 21) Eugemen hoeven: Aviation liability and air navigation services on International aviation Liability and insurance Montreal 2011.
- 22) Federico Videl: Aeronautical law London 5press 2018.
- 23) Filip Florio: Air worthiness an introduciton to aircraft certification to understanding JAA and FASA standards, Oxford. UK.Ed 2014.
- 24) Francis Schubert: State responsibilities for air navigation Facilities and standards understanding It's Scope Nature and extant Journal of aviation management 2010.
- 25) Gearsgios Lelaudes: Legal aspects of aviation risk management L.L.M thesis, institute of air and space law, Mc Gill University, Montreal, Canada, August 2003.
- 26) Gordan Sanders: Products liability insuring against the risks, London, long man intelligence reports 1986.
- 27) Helen seville: the liability of Air traffic control agencies thesis, institute of Air and Space Law, Mc Gill university Montreal Quebec. Canada. March, 1985.
- 28) Henry Addison: Consideration with regard to global navigation satellite system (G.N.S.S) of the establishment of a legal frame work thesis institute of air and space law faculty of Low Mc Gill university Montreal, August 1996.
- 29) Heversy Jeane sharkey: The federal aviation administration suspected unapproved aircraft parts journal of air law and commerce, 2000, vol 65, N4.
- 30) Jan Hunter: The responsibility of stute for the provision of Air Traffic control services thesis institute of air and space law Mc

- Gill university Montreal Canada January 1977.
- 31) Jase Claudio: Government regulation of aircraft and air navigation facilities in Latin America, L.L.M university, Montreal Canada August 1976.
 - 32) Jeffery A, Rock well: Liability of the Untied States arising out of civilation use of the global positioning system LL.M thesis, Institute of air and space low, Mc Gill University, Montreal, August 1996.
 - 33) Jing xing: Information complexity in airtraffic control displays london press 2009.
 - 34) John G Wensven: Air transportation management persp, New York 2009.
 - 35) John H. Gibons: Airport and air traffic control system US. Government printing office, Wahington, 1982.
 - 36) Jose cloudio: Government regulation of aircraft and air navigation Facilities in Latin America LL.m. thesis, instate of air and space law Mc Gill university Montreal Canada, August 1976.
 - 37) Kenneth Gary Calpan: The lability of the United States Government for It's aviation and space Activites, thesis Institute of air and space law, Mc Gill University, Montreal Canada 1994.
 - 38) Mahmoud A ghonim: The legal and Institutional aspects of communication navigation surveillance and airtraffic management system for civil aviation, thesis, institute of air and space law, Mc Gill University, Montreal Canada March 1995.
 - 39) Michael Nolan: Fundamentals of airtraffic control, New York, 2010.
 - 40) Mohamed Abdulkader: Air traffic control liability, thesis, institute of air and space law, McGill university Montreal Canada 1986.
 - 41) Nancy Graham: Focusing on risk a global vol 66, 2011.
 - 42) National lanch :Saefety and compatibility of Mixed VER/IFR Air Traffic at Geneva airport 2008.
 - 43) Nigle Ross: Advanced SSR Antenna developed ICAO Bulletin, afficial magazine of International civil aviation airport technology Janver1984.
 - 44) Norman Ashford, Martin Stanton and Clifton Moore: Airport operations New York 1999.

- 45) Patricia K Gilare and Julia A. day: Litigation in aviation New York press 2015.
- 46) Paul Wilson :Eropean action plan promotes best practices for preventing runway incursions ICAO journal vol 62, 2007.
- 47) Pol Elman: The pilot's Radio communications New York. Press 2011
- 48) Poul Lamy: Training in an International setting is Beneficial in preparing students ICAO journal 50 No4 May1995.
- 49) Robert Tegeder: ICAO secretariat update guide Material to provide Framework for global use ICAO Journal vol 59 No 8 2004.
- 50) Roger Shephard, Rich cassell and derrick lee: Aerduced air craft separation risk assessment model American institute of aeronautis and astronautics 1999.
- 51) Sharle Stamford kraise: Air craft safety accident investigation analyses and application New York Ed 2009
- 52) Smolonks Status report: Crash of the polish government plane 2011.
- 53) Stefan Kaise: Legal implications of navigation and surveillane system for civil aviation thesis Mc Gill Montreal 1990
- 54) The Journal of air law and commerce: Southorn methodist University School of Law vol 39, 1979.
- 55) Vilas Bagad: Microwave and Radar engineering technical publication 2007.

رابعاً: القضايا: Cases

- 1) Cass civ4 Vevrier 2016 D
- 2) Cour Administrative D'Appel Versailles 2 Juin 2015 N°14 VE03560. 16 BX00716
- 3) Cour Administrative D'Appel de Bordeaux 28 Août 2016 N° 16 BX00716.
- 4) Cour Administrative D'Appel de Marseille 28 Avril 2011 N°09 MA0280.
- 5) Cour d' appel de Paris 21Septembre 2000, N°1015/00
- 6) Cour D'Appel de chamber14 March 288 N° 06 /01600
- 7) Cour d'appel de paris 21 Septembre 2000N°/0/50/00
- 8) Cour d'Appel de Paris 4 octobre 2000N°1102
- 9) Cour d'appel de toulouse 25 october 2005N°997.
- 10) Cour d'appel de versaille 20 September 2012 N°11/00564
- 11) Cour D'Appel de versailles 24 octobre 2002 N°20008200
- 12) Cour d'appel de versailles arrêté du 10 march R.F.D.A.2004
- 13) Cour de cassation première chamber civil 14 Décembre 1982 N°8115.1466
- 14) Cour de cassation chamber civil 1March2011 N°09-72.655
- 15) Cour de cassation chamber commerciale 8Novembre 2016 N°16-10.626
- 16) Cour cassation chamber commarçial 31Janver2012N°10-19063.
- 17) Cour de cassation chamber commercial 20 Janver 2015 N°13-16.745.
- 18) Cour de cassation chamber commerçial 6 juillet 2010 N°0870.190
- 19) Cour de cassation chamber commerciale 30 Mai 2000 N°98-30-289.
- 20) Cour de cassation commerçial, 31Janver 2012 N°1019.064.
- 21) Cour de cassation Deuxième chamber civil 5Juillet 1989N°88-16.274.L
- 22) Cour de cassation deuxième chmabre civile5Juillet 1989 N

88-16-274.S

- 23) Cour de cassation deuxième chamber civil 20 Juin 1973
N°71-14, 203
- 24) Cour de cassation deuxième chamber civil 5 Juillet 2001
N°99-11, 520.
- 25) Cour de cassation Deuxième chamber civil 17 Janvier 2018
N°17-28.281
- 26) Cour de cassation Deuxième chamber civil 26 Juin 1974
N°73-10.772
- 27) Cour de cassation Deuxième chamber civil 5 Juillet 1989
N°88-16.274.
- 28) Cour de cassation Deuxième chamber civil 2 Juillet 2015
N°14-18.17.
- 29) Cour de cassation Deuxième Chambre civil 15 Avril 2010
N°08.12357.
- 30) Cour de cassation Deuxième Chambre civil 20 Juin 1973
N°72-10.788
- 31) Cour de cassation Deuxième chamber civil 19 Février
2015, N°13-25.728
- 32) Cour de cassation Deuxième chamber civil 2 Juillet 2015
N°14-10.171.
- 33) Cour de cassation Deuxième chamber civil 7 Octobre
1987, N°86-15.498
- 34) Cour de cassation première chamber civil 2 Mai 1979
N°78-10. 719.
- 35) Cour de cassation première chamber civil 4 Juin 2002
N°99-15, 159 N°99-16
- 36) Cour de cassation Première chamber civil 17 Janvier 2016
N°16-20.007
- 37) Cour de cassation première chamber civil 19
Decembre 2017- N°17-26.663.
- 38) Cour de cassation Première chamber civil 19 Juin 2008
N°07-16.102
- 39) Cour de cassation première chamber civil 27 octobre 1981

N°80-13.040.

- 40) Cour de Cassation Première chambre Civil 8 Novembre 1976-N°75-11.996.D
- 41) Cour de cassation première chambre civile 19 Décembre 2018- N°17-26.663.L
- 42) Cour de cassation première chambre civil 20 Mai 2010 N° 09-65-835.
- 43) Cour de cassation première chambre civil 20 Mars 1978- N°76-14.328.
- 44) Cour de cassation Troisième chambre civil 10 octobre 2014 N°13-18.175
- 45) Cour de cassation troisième chambre civil 13 Juillet 2010 N°09-12.003
- 46) Cour de Cassation chambre commerciale 6 Juillet 2010 N°870 190, L.Paris
- 47) Cour de d'appel de Lyon, 19 Septembre 2011N°10/104973
- 48) US Air ways V.United States 11Marc. 2010 6th. Civ

خامساً: الوثائق:

5- Documents:

1) ICAO Doc 7364:

-Convention Third Parties on the Surface, Signed at Rome, on 7 October 1952.

2) ICAO Doc 4444-RAC/501:

Procedures for air navigation services, rules of the air and airtraffic services thirteenth ed 1996.

3) ICAO Doc 9750 AN/963:

- Global Air Navigation Plan for CNS/ATM Systems Second Ed 2002.

4) ICAO Doc 9848:

- Assembly resolutions in force as in 8 october2004.

5) ICAO/AFCAC:

Funding Search and Rescue (SAR) Service, Strategies for theafrica-Indian ocean Region Saly-Portudal Senegal from 25 to 28 October 2004.

6) Cover Sheet to Amendment 40:

International Standards, Rules of the Air, Annex 2, July 2005.

7) ICAO Doc 9734 AN/959:

Safety oversight manual: the establishment and Management of a regional Safety oversight system, 2006.

8) ICAO Doc 8168 OPS/611:

Procedures for air Navigation services aircraft operations, Volume 2 Construction of visual and Instrument Flight Procedures Fifth Ed, 2006.

9) ICAO Doc 7300/9:

- Convention on international civil aviation signed at Chicago at 7 December 1944 ninth Ed, 2006.

10) ICAO Doc 9161:

Manual on air navigation services economics Fourth 2007.

11) ICAO Doc 9750 AN/963:

- Global Air Navigation Plan Third Ed 2007.

12) ICAO Doc 7600/6:

Standing rules of Procedure of the assembly of the International Civil aviation Organization Sixth Ed 2008.

13) ICAO DCCD Doc No. 42:

- International conference on air Law Montreal 20 April

14) ICAO Doc 9082:

- ICAO's Policies on Charges for airports and air Navigation Services Eighth Ed 2009.

May 2009

15) ICAO AIS-AIMSG/3-SoD:

- Information Services Information management study group third meeting Montreal 9-12 November 2010.

16) Rome Convention :7 october 1952

17) UNCTAD: Transnational corporation market structure and competition policy world investment report United Nations Geneva 1997

سادساً: مواقع الإنترنت: Electronic Media interne

- 1) [HTTP://en.Wikipedia.org/wiki/air traffic-control.](http://en.Wikipedia.org/wiki/air_traffic-control)
- 2) [Http://www.courdecassation.FR/Publication-cour 26/bulletin-Information-cour cassation- 27/bulletins information -2000-1245/N-512-1280/#](http://www.courdecassation.FR/Publication-cour/26/bulletin-Information-cour-cassation-27/bulletins-information-2000-1245/N-512-1280/#)
- 3) [HTTP://aviation-safety.Net/database/record.php?id=1996112-](http://aviation-safety.Net/database/record.php?id=1996112-)
- 4) [Http://en.wikipedia.org/wiki/1996-charki-dadrimid-air-collision](http://en.wikipedia.org/wiki/1996-charki-dadrimid-air-collision)
- 5) [HTTP://aviationsafety.Net/database/record.php?id=19790811-](http://aviationsafety.Net/database/record.php?id=19790811-)
- 6) [WWW.Enotes, com/topic/2007-san- Francisco- International airport- runway- incursion.](http://www.enotes.com/topic/2007-san-Francisco-International-airport-runway-incursion)
- 7) [HTTP://FR.wikipedia.ORG/wikik/droit la concurrence: la rôle du pouvoir judiciaire dans la concurrence](http://FR.wikipedia.ORG/wikik/droit-la-concurrence-la-rôle-du-pouvoir-judiciaire-dans-la-concurrence)
- 8) [HTTP://www.ICAO.INT/en/AN6/MAIS/Ariendex.html.](http://www.ICAO.INT/en/AN6/MAIS/Ariendex.html)
- 9) [HTTP://www.Aopa, org/asF/puliications/sq26, pdf?WT.SVI=TSTORMISA26&WT.CGN=Air Traffic_ASF7](http://www.Aopa.org/asF/publications/sq26.pdf?WT.SVI=TSTORMISA26&WT.CGN=AirTraffic_ASF7)
- 10) [HTTP://Aviation-safety.Net/statistics/worst/worst, php?list=worst coll7](http://Aviation-safety.Net/statistics/worst/worst.php?list=worstcoll7)
- 11) [HTTP://www.youm7.com/story/2020/3/4/4686983.](http://www.youm7.com/story/2020/3/4/4686983)
- 12) [HTTP://www.conseil droit civil.com/article-droit-civil-legavax.FR/BLOG.3Jonvier2007](http://www.conseil-droit-civil.com/article-droit-civil-legavax.FR/BLOG.3Jonvier2007)
- 13) [HTTP://en.Wikipedia.org/wihi/air-traffic-control](http://en.Wikipedia.org/wihi/air-traffic-control)
- 14) [HTTP://EN,Wikipedia.org/wiki/air-traffic-control#local-control-Or- air-control](http://EN,Wikipedia.org/wiki/air-traffic-control#local-control-Or-air-control)
- 15) [HTTP://www.Faa.gov/air_traffic/publications/atpules/aim/chap4/aim0401.html.](http://www.Faa.gov/air_traffic/publications/atpules/aim/chap4/aim0401.html)
- 16) [HTTP://www.belgocontrol.belgoweb/publishing.msf/content/EN-route-control.](http://www.belgocontrol.belgoweb/publishing.msf/content/EN-route-control)
- 17) [HTTP:// www.aviation-wise.org/ac90-42f.html](http://www.aviation-wise.org/ac90-42f.html) traffic advisory prectices at airports without operating control towers.
- 18) [HTTP://articles.cnn.com/2011-07-29/world.Poland=pm:world](http://articles.cnn.com/2011-07-29/world.Poland=pm:world)
- 19) [HTTP:// www.courdecassation.fr/jurisprudence-2/chambres-mixter-2740/arret-n-11992.html.](http://www.courdecassation.fr/jurisprudence-2/chambres-mixter-2740/arret-n-11992.html)

قائمة الإختصارات

Abreviations

باللغة الفرنسية:

- 1) ART : Article.
- 2) BULL : Bueletin des arrêts de la cour de cassation.
- 3) CA : Cour d'appel.
- 4) CASS CIV : Arrête de la chamber civil de la cour de cassation.
- 5) CASS COM : Arrête de la chamber commercial de la cour de cassation.
- 6) D : Dalloz.
- 7) ED : Edition.
- 8) J.C.P : Juris- clesseur peridique.
- 9) L : Lamy.
- 10) L.G.D.J : Libraire General de droit et de jurisprudence.
- 11) LITEC : Librairies Technique
- 12) N : Numero
- 13) Obs : Observation.
- 14)) R.F.D.A : Revue français de droit aérien.
- 15) R.G.A : Revue general de l'air.
- 16) S : Receil Sirey.
- 17) T : Tome.
- 18) Vol : Volume.

باللغة الإنجليزية

- 1) ATC : Air Traffic control.
- 2) ATCT : Air Traffic control tower.
- 3) AT : : Air Traffic
- 4) ATS : Air Traffic Services.
- 5) CNS : Communication navigation surveillance.
- 6) FAA : Federal aviation administration.
- 7) FANS : Future air navigation systems
- 8) FIR : Flight information Region.
- 9) GNSS : Global navigation satellite systems.
- 10) GPS : Global positioning systems.
- 11) IATA : International Air transport association.
- 12) ICAO : International Civil aviation organization.
- 13) IFATCA : International federation of Air Traffic
controls associations.
- 14) IFR : International Flight Rules.
- 15) PRES : Presetion.
- 16) SSR : Secondary surveillance Radar
- 17) VFR : Visual flight rules.