

مدى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب (طبقاً لأحدث الاتفاقيات الدولية الخاصة بنقل الأشخاص)

الدكتور/ علاء التميمي عبده
مدرس القانون التجاري والبحري والجوي
كلية الحقوق - جامعة المنصورة

ملخص:

شهد الأمن العالمي بشكل عام تهديدات خطيرة بعد انتهاء الحروب العالمية، حيث دخل في نفق مظلم يسمى بالحرب الباردة، فلم تعد النزاعات المسلحة التقليدية وحدها المهدة لهذا الأمن، ولكن ظهر على الساحة ما هو أشد وأخطر، مثل الإرهاب بصوره وأشكاله المختلفة، وقد ساعد على ذلك تفشي النزاعات الطائفية والعرقية من ناحية، وانتشار أسلحة الدمار الشامل من ناحية أخرى.

وقد وجدت أنشطة الإرهاب في شل حركة الملاحة الجوية وتهديدها ضالتها المنشودة (أحداث الحادي عشر من سبتمبر)، باعتبار أن انتظام وسلامة هذه الملاحة هي مسألة أمن قومي لكل دول العالم، حيث إنها وسيلة التواصل بالنسبة لأية دولة ورافد تجارتها الدولية الأول. وقد ضاعف من خطورة الأمر الزيادة المفرطة لعمليات الإرهاب المستهدفة للملاحة الجوية، والتي أثرت بشكل ملحوظ على انتظام حركة هذه الملاحة.

وقد تسبب هذا الوضع في انتفاضة المجتمع الدولي ذعراً، الذي بات يبحث عن كافة الوسائل والضمانات اللازمة لتأمين هذا القطاع الحيوي (النقل الجوي) ضد الإرهاب بأشكاله المختلفة، وقد تبين أن تأمين هذا القطاع واحتفاظه بثقة المتعاملين معه فيه لا يتوقف فقط على رفع درجات الاستعداد الأمني واتخاذ التدابير اللازمة، ولكن أيضاً من خلال بناء ترسانات من التشريعات القانونية سواء على الصعيد الدولي أم على الصعيد الداخلي، وذلك للتصدي للاعتداءات الإرهابية وتداعياتها.

ومن خلال تقصي خطي هذه التشريعات تبين تركيز جهودها على مجرد تنظيم المسؤولية الجنائية والمدنية لمرتكبي الإرهاب، رغم عدم جدوى هذا الأمر في كثير من الأحيان بالنسبة للمضروبين، وذلك لصعوبة ملاحقة مرتكبي الاعتداءات الإرهابية، خاصة وأن غالبية هذه الاعتداءات ترتكب من قبل أشخاص مجهولي الهوية (المختلين عقلياً أو السجناء

الفارين من تنفيذ الأحكام أو الفدائيين)، كما أن معظم هذه الاعتداءات ترتكب أثناء الطيران، مما يصعب معه التعرف على مرتكبي هذه الاعتداءات أو إثبات تورطهم في ارتكابها، هذا من ناحية. ومن ناحية أخرى انشغلت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية بإجراءات الملاحقة الأمنية وتغليظ العقوبة على مرتكبي هذه الأفعال، على الرغم من عدم أهمية هذا الأمر كثيراً بالنسبة للمضروبين، حيث غالباً ما يشغلهم هو الحصول على تعويض يجبر الأضرار التي لحقت بهم، يأتي هذا في ظل ما تشهد به التقارير الأمنية من أن معظم منفذي الهجمات الإرهابية ممن لا مأوى لهم ولا مال. ومن ناحية ثالثة، ضعف دور المسؤولية الجنائية، إن لم يصل الحال إلى انعدام دورها تماماً، حيث غالباً ما ترتكب جرائم الإرهاب في المجال الجوي، الأمر الذي يصعب معه تقرير مسؤولية الجناة وفقاً لقانون وطني محدد، بل حتى في الحالات التي ترتكب فيها هذه الجرائم في إقليم دولة معينة، يكون من الصعب ملاحقة مرتكبيها، لأنهم غالباً ما ينتمون إلى جماعات منظمة مدعومة من بعض الدول.

وبسبب العوامل السابقة كانت إشكالية هذه الدراسة، والتي ظهرت في تساؤل عن مدى إمكانية تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب في مواجهة المضروب، ليس بحثاً عن مسؤول بديل لمرتكب النشاط الإرهابي، ولكن ما يشهده قطاع النقل الجوي من تقدم مذهل، جعل للناقل الجوي دوراً كبيراً في أمن المسافر، وتحمل المسؤولية عما يلحقه من أضرار متصلة بأمنه وسلامته.

وقد عالجت هذه الدراسة هذه الإشكالية من خلال التعرض لماهية الإرهاب الدولي في مجال الطيران المدني، وما إذا كان الإرهاب يعد خطأ يسأل عنه الناقل الجوي، الأمر الذي دعا إلى التطرق للحديث عن ماهية الحادث المسؤول عنه الناقل، والضوابط القانونية لاعتبار الإرهاب حادثاً يسأل عنه. ثم التعرض لمدى اعتبار الإرهاب خطأ يسأل عنه الناقل وفق أحكام المسؤولية المدنية، وذلك من خلال بيان مضمون خطأ الناقل (الإرادي وغير الإرادي)، وصوره، ومدى دخول الإرهاب تحت هذا المضمون وهذه الصور.

مقدمة عامة:

١- شهد الأمن الدولي بصورة عامة منعطفًا خطيراً بعد انتهاء الحروب العالمية، حيث دخل في نفق مظلم يسمى الحرب الباردة^(١)، حيث لم تعد النزاعات المسلحة التقليدية وحدها المهتدة لهذا الأمن، ولكن ظهر على الساحة ما هو أشد وأخطر، مثل الإرهاب والجرائم العابرة للحدود الوطنية^(٢). وقد وقف وراء تغذية وتشعب هذه الجرائم تفشي النزاعات الطائفية والعرقية، وسوء الأوضاع الاقتصادية والمعيشية لدى كثير من الدول، بالإضافة إلى التوسع في امتلاك أسلحة الدمار الشامل^(٣).

(١) راجع:

Bjorn M?ller, Piracy - Maritime Terrorism and naval strategy, Danish institute for international studies report 2009, p7; John King, The security of merchant shipping, Marine Policy 29 (2005) 235-245, p 235.

- وقد كانت بداية ظهور الاعتداءات الإرهابية المستهدفة للنقل الجوي عام ١٩٤٨، حيث كان يتم اللجوء لاختطاف الطائرات كوسيلة لمواجهة المرور غير المشروع للحدود الوطنية للدولة، وخلال عام ١٩٨٠ ظهرت العديد من الاعتداءات الإرهابية، والتي كانت تنفذ لأغراض سياسية، الأمر الذي أدى لوقوع خسائر خطيرة، كان من أشهرها تفجير الطائرة التابعة لشركة Pan Am flight الرحلة ١٠٣ فوق منطقة لوكيربي، الأمر الذي أسفر عن وفاة ٢٥٩ شخص كانوا على متنها، ووفاة ١١ على سطح الأرض على أثر سقوط الطائرة. ولا يزال النقل الجوي - وفقاً لأحدث التقارير - من أكثر المجالات المستهدفة من قبل الإرهابيين، وذلك بالنظر إلى قدرة هؤلاء على تحديد نقاط الضعف الخاصة بهذا النقل ومن ثم النفاذ من خلال هذه النقاط لإحداث كارثة تضرر بالدولة التابع لها هذه الطائرة.

National Aviation Policy White Paper, Aviation security, chapter eight, p 136, available at:

http://www.infrastructure.gov.au/DEC635A5-7FD1-47A6-B480-44F8D459F1F4/FinalDownload/DownloadId-2D36A722C35F622A66-B2610959040E3A/DEC635A5-7FD1-47A6-B480-44F8D459F1F4/aviation/nap/files_white_paper/8-Security.pdf

(٢) راجع:

Jean Marie, La Cour Pénale Internationale et le terrorisme international: Le problème de compétence razione materiae, Memoire Online 2007, p6.

ويذهب بعض الفقه إلى أن جرائم الإرهاب تعد أشد من الحروب والنزاعات المسلحة، وذلك بالنظر إلى أن الحروب تستهدف في الغالب العسكريين فقط، كما أن القانون الدولي ينظم العديد من الضوابط التي تحكمها. أما الإرهاب فهو لا يفرق بين المدنيين والعسكريين، ولا يضع له القانون ضوابط لممارسته.

Thomas M. Franck - Bert B. Lockwood: preliminary thoughts towards an international convention on terrorism, American society of international law, p88.

(٣) راجع في ذلك:

٢- وقد وجدت أنشطة الإرهاب في شل حركة الملاحة الجوية ضالتها المنشودة^(٤)، باعتبار أن انتظام وسلامة هذه الملاحة هي مسألة أمن قومي بالنسبة لأية دولة، لما يترتب عليه من آثار سلبية تمس سيادة الدولة واستقرار المعاملات التجارية فيها^(٥)، بما ينعكس على انتظام حركة التجارة الدولية بصورة عامة^(٦).

= Christopher Joyner, Navigating Troubled Waters(Somalia, Piracy, and Maritime Terrorism), Georgetown Journal of International Affairs, Winter/ Spring 2009, p3.Listen

(٤) راجع:

H.E. Jose Luis Jesus, Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects, The international journal of marine and coastal law, Vol 18, No 3, 2003, p363.

(٥) راجع في ذلك:

Guo Xinning, Anti-Terrorism Maritime Security and ASEAN-China Cooperation; A Chinese Perspective, Institute of Southeast Asian Studies, 2005, p3; Bjorn Moller, piracy & maritime terrorism and naval strategy, op. cit, p5; Diana Chang, Piracy laws and the effective prosecution of pirates, Boston College International & Comparative Law Review (Vol. 33:273),2010, p 273; Peter Gordon - James E. Moore- Harry W. Richardson, Economic Impact Analysis of Terrorism Events, Discussion Paper No.22 (Prepared for the OECD/ITF Round Table of 11-12 December 2008 on Security, Risk Perception and Cost-Benefit Analysis, p 11. available at: Listen

(٦) راجع في ذلك:

maritime terrorism could have global economic impact, insurance journal, March 5, 2010, p1; Kevin X Li; Jin Cheng, Maritime Law and Policy for Energy Security in Asia: a Chinese Perspective, journal of Maritime Law and Commerce, vol.37, No 4, p 567.

- ويشهد على ذلك ما أورده التقارير الدولية في هذا الشأن، فقد جاء في التقرير الصادر عن مؤسسة شاتام هاوس البريطانية المختصة بشؤون السياسة الخارجية أن تنامي عمليات الإرهاب الدولي المستهدفة لوسائل النقل من شأنها أن تضرب في عمق التجارة الدولية بأسرها، وذلك بالنظر إلى أن هذه الوسائل هي شريان الحياة بالنسبة لهذه التجارة. أيضاً أكد تقرير صادر عن رابطة أمم جنوب شرق آسيا (ASEAN) أن انتشار الإرهاب هو بمثابة إعلان للحرب على الاقتصاد العالمي. راجع:

Guo Xinning, Anti-Terrorism Maritime Security and ASEAN-China Cooperation; op. cit, p1; Necmettin Akten, Shipping accidents: a serious threat for marine environment, J. Black Sea/Mediterranean Environment, Vol 12:269-304(2006), p 271. Graham Gerard, Pre-empting Maritime Terrorism in South-east Asia, Institute of South East Asian Studies, 29 November 2002, P1.

- وقد قامت الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها ٢٥ لعام ١٩٦٩ على أثر تزايد حوادث

وقد زاد من خطورة الأمر ما شهدته عمليات الإرهاب المعاصرة من تطور في أساليب ارتكابها من ناحية، وفي صفة الأشخاص الذين يقفون وراءها ويمولونها من ناحية أخرى. فمن حيث أساليب ارتكابها، لم تعد عمليات الإرهاب تستهدف فقط تغيير مسار الطائرة أثناء رحلتها، أو زرع القنابل والمتفجرات على متنها، ولكن أصبح الأمر يظهر في صورة الاعتداء على الركاب وهم داخل مبنى المطار، أو وهم في طريقهم للعودة إلى الطائرة أو مغادرتها. أما من ناحية منفذي الهجمات الإرهابية، فهي لم تعد مجرد حوادث فردية تستهدف أشخاص معينين في حالات خاصة، بل أضحت أعمالاً منظمةً تمولها الجماعات الخارجة على القانون، والمدعومة من بعض الدول لتحقيق أغراض سياسية أو اقتصادية معينة تسعى إليها^(٧). وهذا ما كشفت عنه أحداث الحادي عشر من سبتمبر لعام ٢٠٠١^(٨)، والتي تسببت في إحداث هزة عنيفة في

= الإرهاب المستهدفة للطيران المدني، بمناقشة موضوع خطف الطائرات، وقد خلصت إلى توصية فحواها، أن الجمعية العامة تدين جميع أعمال خطف الطائرات، وتطلب من الدول أن تتخذ جميع التدابير المطلوبة لردع مثل هذه الجرائم، وتأمين ملاحقة من يرتكبون مثل هذه الأفعال وإنزال العقاب بهم على نحو يتناسب مع خطورة تلك الجرائم. وقد حث هذا القرار الدول التي يتم تحويل مسار إحدى الطائرات إلى أراضيها، أن تسعى إلى تأمين ورعاية أمن ركابها وملاحيقها، وأن تعمل على تمكينهم من مواصلة رحلتهم بأسرع وقت ممكن.

Forcible diversion of civil aircraft in flight, General Assembly of the United Nations, the session 24 -, A/RES/2551, 12 December 1969, available at:

- وفي ١٨ ديسمبر لعام ١٩٧٢ أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قراراً بإنشاء لجنة لدراسة الإرهاب، وقامت بتشكيل لجنة تتكون من عضوية ٣٥ دولة، وقد قامت هذه اللجنة بتقسيم العالم إلى أربعة مناطق إرهابية: ١- منطقة العالم الغربي، وهي التي تشهد عمليات إرهابية بين أيرلندا والمملكة المتحدة، وبين كوبا والولايات المتحدة. ٢- منطقة الشرق الأوسط، وهي خاصة بأعمال العنف بين العرب وإسرائيل. ٣- منطقة العالم الاشتراكي، وهي خاصة بحوادث العنف بين تشيكوسلوفاكيا والاتحاد السوفيتي. ٤- منطقة دول عدم الانحياز، كالعمليات التي تمارس في يوغوسلافيا.

وقد تبين للجنة أن هناك ما يقرب من ٣٧١ منظمة إرهابية منتشرة حول العالم، وأنها ارتكبت منذ الستينيات أكثر من ٣٠٠٠ حادث، وأن عدد ضحايا هذه الحوادث بلغ ما يقرب من ١٧٢١ شخص ما بين قتل وجريح، منهم حوالي ٣٥٪ من الدبلوماسيين ورجال أعمال.

Thomas M. Franck - Bert B. Lockwood: preliminary thoughts towards an international convention on terrorism, American society of international law, op, cit, p87.

(٧) راجع: د. أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية- القاهرة، ٢٠٠٩، ص ٥.

(٨) ومنذ عام ٢٠٠١، ظهرت العديد من التدابير الأمنية التي تهدف إلى مواجهة أشكال العنف الموجهة لوسائل النقل المختلفة خاصة الإرهاب. وفي هذا السياق أعدت منظمة التعاون =

مفاهيم أمن الطيران المدني، ليس فقط على صعيد الوسائل الفنية والتقنية لمواجهة الإرهاب والتصدي لمرتكبيه، ولكن أيضاً على صعيد الأمن القانوني (والتي تظهر أهميته بعد وقوع الضرر)^(٩)؛ من خلال إعادة النظر في طبيعة الالتزامات الأمنية للناقل، وطبيعة وأساس مسؤوليته عن ما يلحق الركاب من أضرار، خاصة الأضرار الناشئة عن حوادث الإرهاب، كما أظهرت من ناحية أخرى الحاجة إلى إيجاد تنسيق مشترك فيما بين الدول لمواجهة هذه الحوادث^(١٠).

وقد ترتب على هذا التطور التأكيد على حقين؛ الأول: حق عام للدولة في معاقبة الجاني، والثاني: حق خاص للمضرور في الحصول على تعويض عادل يجبر ما لحقه من ضرر^(١١).

٣ - أهمية الدراسة:

تستمد هذه الدراسة أهميتها من الدور المحوري للنقل الجوي في حياة المجتمعات والشعوب بأطرافها المختلفة، فهو وبحق شريان التواصل فيما بين الدول

= والتنمية بالاشتراك مع مؤتمر وزراء النقل الأوروبيين (ECMT)، دراسة لبحث هذا الأمر. وقد تمت الموافقة على نتائج هذا التقرير من قبل مجلس وزراء النقل ولجنة القانون البحري لمنظمة التعاون في باريس مايو ٢٠٠٤. راجع في ذلك:

La Surete du transport intermodal de conteneurs, conference Europeenne des ministres des transports, OCDE 2005, disponible à;

<http://www.internationaltransportforum.org.4E8983DA-8251-4AE9-8891-F217584965/FinalDownload/DownloadId-BFEDC984C13691CEAE959E6-F1EBC8A61/4E8983DA-8251-4AE9-8891-F21758491965/pub/pdf/05Container-SecF.pdf>

(٩) هذا وقد تعددت وتنوعت الجهود الدولية الساعية إلى قمع الإرهاب الجوي، والتي عكست مدى تقديرها لخطورة الأمر، كان أهمها:

(أ) اتفاقية الجرائم والأفعال المرتكبة على متن الطائرة (طوكيو ١٩٦٣).

(ب) اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (لاهاي ١٩٧٠).

(ج) اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد الطيران المدني (مونتريال ١٩٧١).

(د) بروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات (مونتريال ١٩٨٨).

(ذ) اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (١٩٩١).

(١٠) راجع في ذلك:

Security Council debates legal options for pursuing pirates off Somali coast, UN daily news, Issue dh/5722, Wednesday, 25 August 2010, p1. available at: [thhp://www.un.org/news/dh/pdf/english/2010/25082010.pdf](http://www.un.org/news/dh/pdf/english/2010/25082010.pdf)

(١١) د. يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه كلية الحقوق - جامعة الإسكندرية، ١٩٩٣، بند ٣، ص ٦.

لنقل البضائع والأفراد، يصاحب هذه الأهمية أنه يمارس في بيئة محفوفة بالمخاطر المختلفة (مخاطر الملاحة الجوية) بحكم الطبيعة الخاصة للنشاط. وقد تضاعفت هذه المخاطر بعد أن أصبح النقل الجوي هدفاً ثميناً للإرهاب، الأمر الذي يبرز أهمية البحث ليس فقط عن الأجهزة والمعدات الأمنية اللازمة لتأمين عملية النقل الجوي، ولكن أيضاً البحث في مجال الأمن القانوني، باعتباره ما يجبر ضرر المضرور، من خلال التعويضات التي يحصل عليها.

لذلك تسعى هذه الدراسة إلى بحث مدى إمكانية مسائلة الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، خاصة وأن الاعتقاد ساد في الأوساط القانونية لفترات زمنية طويلة بأن الإرهاب يعد من الحوادث التي يستحيل على الناقل دفعها. فما هو القضاء الأمريكي يقضى عام ١٩٣٥ بأن الإرهاب يعد من أعمال التخريب التي يستحيل على الناقل دفعها ببذل العناية والهمة الكافية^(١٢).

لكن هذه النظرة بدأت تتغير منذ الستينيات، حيث أصبح الطيران المدني هدفاً لعمليات الإرهاب، وبدأت الهيئات الدولية المعنية بشؤون هذا الطيران (كهيئة الطيران المدني الأمريكي "C.A.B"، وهيئة الطيران الفيدرالية للملاحة الجوية F.A.A) تصدر العديد من التوصيات والتوجيهات التي تحث الناقل على اتخاذ التدابير والاحتياطات اللازمة لمواجهة الاعتداءات الإرهابية، وتأمين سلامة الرحلة الجوية^(١٣). من ناحية أخرى، اهتمت العديد من المحافل الدولية ببحث هذا الموضوع، والتي كان من أهمها: المؤتمر الدولي الذي عقد بمدينة لاهاي بهولندا في الفترة من ٢٣ إلى ٢٥ يناير عام ١٩٨٧، والذي نظمته المعهد الدولي للقانون الجوي والقضاء "International Institute of Air and Space Law"، والذي حمل عنوان "International Conference, Aviation Security: How to safeguard international air

(١٢) راجع:

Boulineaux v. City of Knoxville, 20 Tenn. App. 404, 99 S.W.2d 557 (1935).

(١٣) د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، بند ٩٠، ص ٢٣٨.

(١٤) راجع:

International Conference, Aviation Security: How to Safeguard International Air Transport?, International Institute of Air and Space Law, University of Leyden, 1987, p178.

transport" ^(١٤). أيضاً المؤتمر الدولي رقم (٦٥) للجمعية الدولية للقانون الدولي والذي عقد بمدينة القاهرة في الفترة من ٢٠ حتى ٢٦ أبريل ١٩٩٢ ^(١٥).

وتزداد أهمية هذه الدراسة وهي تسعى لفض تناقض قائم بين إمكانية مسالة الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب، وبين أن الناقل هو المضرور الأول من هذه الحوادث ^(١٦)، فأضرار الإرهاب تطال بآثارها أول ما تطال الناقل الجوي، ومع ذلك يثور الحديث عن مدى إمكانية مسالة الناقل عن أضراره، وذلك للأسباب التالية ^(١٧):

١ - صعوبة ملاحقة مرتكبي الاعتداءات الإرهابية، خاصة أن غالبية هذه الاعتداءات ترتكب من قبل أشخاص مجهولي الهوية (المختلين عقلياً أو السجناء الفارين من

(١٥) راجع:

International law association, 65th conference - Cairo, available at:
www.ila-hq.org/.../947D7F4C-C891-4F2A-BC86C4A6FEF609A8

(١٦) وما من شك في فداحة الآثار الضارة التي تصيب الناقل الجوي على أثر وقوع حوادث الإرهاب الجوي، والتي من أهمها:

١ - ارتفاع تكاليف النقل بشكل كبير، حيث يضطر الناقل على أثر انتشار حوادث الإرهاب إلى الاهتمام المتزايد باتخاذ التدابير الأمنية المكثفة لتفادي مخاطر هذه الأنشطة، الأمر الذي يترتب عليه تضخم حجم النفقات التي يتكبدها لتنفيذ عقد النقل.

٢ - ارتفاع تكاليف التأمين على الطائرة والأفراد والبضائع المحملة عليها، حيث تلجأ شركات التأمين على أثر ارتفاع وتيرة العمليات الإرهابية وضخامة ما تخلفه من خسائر إلى رفع رسوم وبنفقات التأمين، حتى تتمكن من مواجهة الآثار المترتبة على هذه الحوادث.

٣ - تراجع الطلب على خدمات النقل الجوي، حيث يلجأ الركاب وأصحاب البضائع إلى استخدام وسائل بديلة (كالنقل البحري أو النقل البري)، بما يؤثر بالسلب على شركات الطيران المدني.

د. أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، المرجع السابق، ص ٧٩؛

Peter Gordon, James E. Moore, II, JiYoung Park and Harry W. Richardson, The Economic Impacts of a Terrorist Attack on the U.S. Commercial Aviation System, op. cit, p3; Björn Müller, Piracy - Maritime Terrorism and naval strategy, op. cit, p7. Atef Ghobrial and Wes A. Irvin, Combating air terrorism: some implications to the aviation industry, Journal of Air Transportation, Vol. 9, No. 3 - 2004, p68.

(١٧) راجع في ذلك:

Pierre chichine, terrorisme et droit maritime, Master II droit maritime et des transports, Centre de Droit Maritime et des Transports Universite de droit, D'economie et des sciences D'aix -marseille III, Faculte de droit, 2008, p 43; M. Bernhard A. Koch, indemniser les victims de terrorisme, op. cit, p 5.

تنفيذ الأحكام أو الفدائيين)، كما أن معظم هذه الاعتداءات ترتكب أثناء عملية الطيران، مما يصعب معه التعرف على مرتكبي هذه الاعتداءات أو إثبات تورطهم في ارتكابها^(١٨).

٢ - انشغال الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية بمواجهة الإرهاب من خلال التركيز على إجراءات الملاحقة الأمنية وتقرير المسؤولية الجنائية لمرتكبي هذه الأفعال وتغليظ العقوبات عليهم^(١٩)، على الرغم من عدم جدوى هذا الأمر كثيراً بالنسبة للمضربين، حيث غالباً ما يشغلهم هو الحصول على تعويض يجبر الأضرار التي لحقت بهم، يأتي هذا في ظل ما تشهد به التقارير الأمنية من أن معظم منفذي الهجمات الإرهابية ممن لا مأوى لهم ولا مال، الأمر الذي يقلل من جدوى الرجوع على هؤلاء بالتعويض عن الأضرار التي تسببوا فيها.

٣ - ضعف دور المسؤولية الجنائية، إن لم يصل الحال إلى انعدام دورها تماماً في جرائم الإرهاب ضد الطائرات، حيث غالباً ما ترتكب هذه الجرائم خارج نطاق سيادة الدول، الأمر الذي يصعب معه تقرير مسؤولية الجناة وفقاً لقانون وطني محدد، بل حتى في الحالات التي ترتكب فيها هذه الجرائم داخل نطاق سيادة دولة معينة، يكون من الصعب ملاحقة مرتكبيها لتقرير مسؤوليتهم، حيث إنهم غالباً ما ينتمون إلى جماعات منظمة مدعومة من بعض الدول.

وقد تسببت الاعتبارات السابقة في عزوف الأشخاص وأصحاب البضائع عن اللجوء للنقل الجوي، خاصة في ظل وجود زيادة مطردة في حجم ونوعية الاعتداءات الإرهابية المستهدفة للطائرات والمطارات، الأمر الذي دعا الفكر القانوني في الآونة الأخيرة إلى الانشغال بقضايا النقل الجوي، خاصة في مجال المسؤولية المدنية، وتحديدًا التساؤل عن مدى مسؤولية الناقل الجوي المدنية عن حوادث الإرهاب، وذلك للأسباب الآتية:

١ - ضرورة توفير ضمانات قوية وناجعة للركاب والشاحنين لاستعادة ثقتهم في النقل الجوي، من خلال توفير وسائل بديلة تحقق لهم جبراً سريعاً وحقيقياً لما لحقهم من أضرار، كتقرير المسؤولية المدنية للناقل، خاصة وأنه المسؤول الأول عن

(١٨) راجع في ذلك:

John King, The security of merchant shipping, op. cit, p 240.

(١٩) راجع في ذلك:

Pierre chichkine, terrorisme et droit maritime, op. cit, p 28.

سلامة الأشخاص والبضائع المحملة على متن الطائرة، بما يبerr تحمله لتبعة مخاطر النقل، خاصة في ظل قدرته المالية على ذلك، يأتي هذا في ظل ما تشهده الأوساط القانونية من سيادة مبدأ يتمثل في ضرورة حصول المضرور عن حوادث الإرهاب على تعويض عادل ومناسب، وفي وقت ملائم من وقوع الضرر^(٢٠).

٢ - قصور القواعد العامة في مجال المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن التصدي لهذه الحوادث، نتيجة لجوئها أحياناً إلى تحميل المضرور عبء إثبات خطأ الناقل، الأمر الذي يمثل صعوبة بالغة بالنسبة للمضرور نتيجة جهله بطرق تشغيل الآلات والوسائل الحديثة في النقل الجوي، وصعوبة قيامه بالرقابة على أداء الناقل أثناء الرحلة الجوية، ناهيك عن تعقد وصعوبة الملابس المحيطة بالحوادث الجوية، خاصة في جرائم الإرهاب. يأتي هذا في ظل ما تشهده وسائل وأدوات النقل الجوي في أواخر العقد المنصرم من تقدم هائل^(٢١)، أثار الشك في مدى اعتبار حوادث الإرهاب من قبيل القوة القاهرة التي يستحيل على الناقل دفعها أو توقعها.

٤ - إشكالية الدراسة:

يشترط حتى يسأل الناقل عن الأضرار التي تصيب الركاب وفقاً لاتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩^(٢٢) ثلاثة شروط^(٢٣): الشرط الأول، وقوع حادث، والشرط

(٢٠) راجع في ذلك:

M. Bernhard A. Koch, indemniser les victims de terrorisme, op. cit, p 3.

(٢١) راجع في ذلك:

Necmettin Akten, Shipping accidents: a serious threat for marine environment, op.cit, p 271.

(٢٢) راجع في ذلك:

- كان الغرض من وضع اتفاقية مونتريال في ٢٨/٥/١٩٩٩م هو توحيد قواعد النقل الجوي على المستوى الدولي، وذلك من خلال تحديث قواعد اتفاقية وارسوا، خاصة بعد تعدد التعديلات التي لحقت هذه الاتفاقية، والتي لم تحقق التوازن المنشود بين مصالح شركات النقل ومصالح الركاب. وقد حملت منظمة الطيران المدني (ICAO) على عاتقها زمام المبادرة في هذا الخصوص، والتي سعت خلال فترة التسعينيات إلى طرح العديد من المبادرات الداعية لتبني اتفاقية جديدة، وقد تقرر عام ١٩٩٩ إبرام اتفاقية جديدة، وقد تم التصديق عليها من قبل ٣٠ دولة، ودخلت حيز التنفيذ في ٤/١١/٢٠٠٣. راجع: د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٩، ص ٥١.

(٢٣) تنص المادة ١٧ من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ على أن: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الركاب أو تعرضه لإصابة جسيمة بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود =

الثاني، وقوع الحادث خلال فترة زمنية معينة، والشرط الثالث، أن يصاب الراكب بضرر. وبخصوص الدراسة محل البحث لا تبدو أهمية للتعرض للشرطين الثاني والثالث، حيث استفاضت العديد من الدراسات في بيانهما، كما أنه لا توجد خصوصية للإرهاب فيما يتعلق بهذين الشرطين، لكن الإشكالية الحقيقية تبدو في بحث مدى اعتبار الإرهاب حادثاً جويّاً طبقاً لمفهوم النصوص السابقة من عدمه، خاصة وأن المحاكم كانت تعتبره لفترات زمنية طويلة من قبيل القوة القاهرة التي يمكن للناقل أن يدفع مسؤوليته عن التعويض بالاعتماد عليها؟

من ناحية أخرى، تبنت اتفاقية مونتريال أساسين مختلفين لمسؤولية الناقل: الأساس الأول قائم على الضرر (المسؤولية الموضوعية) وذلك عن الأضرار التي لا تزيد عن ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة^(٢٤). أما إذا كان حجم الضرر يزيد عن ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة فإن الناقل يسأل على أساس الخطأ المفترض، ولا يستطيع الناقل دفع مسؤوليته إلا إذا أثبت عدم صدور خطأ من جانبه أو تابعيه، وذلك في حالات الوفاة والإصابة البدنية، أما في حالة التأخير فالحد الأقصى للتعويض ٤١٥٠ وحدة سحب خاصة، الأمر الذي يطرح إشكالية أخرى تتعلق بمدى تصور إسناد أضرار الإرهاب لخطأ الناقل؟

= الركاب أو نزولهم". كما نصت المادة ٢٨٧ من قانون التجارة المصري الجديد رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ على أن: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي أذى بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء وجود الراكب في حراسة الناقل أو تابعيه داخل مطار القيام أو في الطائرة أو داخل مطار الوصول أو في أي مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً".

(٢٤) والملاحظ أن اتفاقية مونتريال كانت تقرر أن مسؤولية الناقل تؤسس على الضرر (المسؤولية الموضوعية) وذلك عن الأضرار التي لا تزيد عن ١٠٠٠٠٠ وحدة سحب خاصة، أما عن الأضرار التي تزيد عن هذا الحد، فإن مسؤولية الناقل فيها تؤسس على الخطأ المفترض، لكن المادة (٢٤) من الاتفاقية قررت وجوب مراجعة حدود المسؤولية من جانب جهة الإيداع مرة كل خمس سنوات، على أن تكون المراجعة الأولى في نهاية السنة الخامسة بعد تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية. وبناء عليه قامت منظمة الطيران المدني الدولي بالتعديل الأول لحدود المسؤولية، وأصبحت حدود المسؤولية بالنسبة للأضرار التي تصيب الراكب هي ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة، بدلا من ١٠٠٠٠٠ وحدة من وحدات السحب الخاصة. راجع:

Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air - Montreal, 28 May 1999, available at:

<http://www.jus.uio.no/le/air.carriage.unification.convention.montreal.1999/portrait.pdf>

لذلك تتركز إشكالية هذه الدراسة في بحث مدى اعتبار الإرهاب حادثاً جويّاً
يمكن أن يسأل عنه الناقل؟ ومدى تصور إسناد أضرار الإرهاب لخطأ الناقل؟

٥ - خطة الدراسة:

مبحث تمهيدي: ماهية الإرهاب.

المطلب الأول: صعوبات تعريف الإرهاب.

المطلب الثاني: تعريف الإرهاب.

الفصل الأول: مدى اعتبار الإرهاب حادثاً يسأل عنه الناقل الجوي

المبحث الأول: ماهية الحادث المسؤول عنه الناقل الجوي

المطلب الأول: التمييز بين الحادثة والحادث في مجال النقل الجوي

المطلب الثاني: تعريف الحادث الجوي.

المبحث الثاني: الضوابط القانونية لاعتبار الإرهاب حادثاً يسأل عنه الناقل

الجوي.

المطلب الأول: أن يكون حادث الإرهاب مرتبطاً بعملية النقل.

المطلب الثاني: أن يقع حادث الإرهاب أثناء فترة النقل.

الفصل الثاني: مدى اعتبار وقوع الإرهاب خطأ يسأل عنه الناقل الجوي.

المبحث الأول: مضمون خطأ الناقل في حوادث الإرهاب.

المطلب الأول: صعوبات تحديد المقصود بخطأ الناقل في حادثة الإرهاب

المطلب الثاني: تعريف خطأ الناقل في حادث الإرهاب.

المبحث الثاني: طبيعة خطأ الناقل وإمكانية اختصاص شركة التأمين في حوادث

الإرهاب.

المطلب الأول: طبيعة خطأ الناقل الجوي في حوادث الإرهاب

المطلب الثاني: اختصاص شركة التأمين في دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن

أضرار الإرهاب

مبحث تمهيدي ماهية الإرهاب في مجال النقل الجوي

٦ - شغل تعريف الإرهاب حيزاً كبيراً من اهتمام الأدبيات السياسية والنشاطات الدبلوماسية والاجتهادات القانونية^(٢٥)، ويعود ذلك لوجود رغبة قوية في تحديد مضمونه وأبعاده المختلفة، حتى يتسنى صياغة الآليات القانونية المناسبة لمواجهته والتصدي له، والوقوف على طبيعة المسؤوليات القانونية الناشئة عنه^(٢٦).

ويعد مصطلح الإرهاب من أكثر المصطلحات التي صاحب تعريفها صعوبات بالغة، الأمر الذي يقتضي تحديد هذه الصعوبات، والوقوف على تعريف للإرهاب، وذلك على التفصيل التالي:

المطلب الأول صعوبات تعريف الإرهاب

٧ - على الرغم من أن الإرهاب يعد من أخطر الظواهر التي تهدد الأفراد والشعوب، إلا أن المجتمع الدولي وقف عاجزاً عن التوصل إلى تعريف موحد له.

(٢٥) راجع في ذلك:

ZDZISLAW GALICKI, International Law and Terrorism, American behavioral scientist, Vol. 48 No. 6, February 2005, p 745.

(٢٦) كانت من أولى المحاولات الحديثة التي تعرضت لوضع تعريف قانوني للإرهاب كجريمة دولية من قبل عصبة الأمم في ١٩٣٤-١٩٣٧، وذلك على أثر محاولة اغتيال الملك اليوغسلافي الكسندر الأول من قبل الانفصاليين الكروات أثناء زيارته لفرنسا. وقد نجم عن هذا الحادث مقتل وزير الخارجية الفرنسي واثنين من المارة، حيث هرب الجناة إلى إيطاليا، وقد تقدمت فرنسا بطلب لإيطاليا لتسليمه بموجب معاهدة ١٨٧٠، وقد رفضت إيطاليا التسليم؛ حيث إن هذه المعاهدة لا تشمل التسليم في حالة الجرائم السياسية. وقد أعقب ذلك وقوع جرائم مشابهة (محاولة اغتيال الوزير الروماني DucaÀ ومحاولة اغتيال الجنرال الإيطالي Tellini عندما كان يقوم بتسليم الحدود الألبانية اليونانية)، على أثرها واجهت عصبة الأمم بضغط دولي شديد لمحاولة وضع اتفاقية دولية تنظم جرائم الإرهاب الدولي، وخاصة وضع تعريف قانوني له. راجع:

Ben Saul, The Legal Response of the League of Nations to Terrorism, Journal of International Criminal Justice 4 (2006), p79.

فقد ظهرت قرارات مجلس الأمن الدولي ذات الصلة وهي تنطوي على عبارات عامة لا تعكس وجود رؤية موحدة لهذا المصطلح^(٢٧)، حيث سعى مجلس الأمن من وراء ذلك إلى تبني مفهوم موحد للإرهاب، بغية حشد الجهود الدولية المختلفة لمواجهته، خاصة وأن الإرهاب ظاهرة تظال بآثارها العديد من الدول، ومن ثم فإن توحيد المفاهيم سوف يؤدي إلى توحيد إجراءات التعامل معه^(٢٨).

٨ - ويعود عجز المجتمع الدولي عن التوصل لتعريف موحد للإرهاب إلى أسباب معينة، أهمها:

١ - سعي كل دولة إلى تعريف الإرهاب بما يخدم مصالحها الخاصة، حتى ولو لم يكن هذا متوافقاً مع طبيعة الإرهاب، فبعض الدول تنظر إلى أعمال مقاومة الاحتلال الأجنبي على أنه دفاع عن النفس، في حين تعتبره دول أخرى إرهاباً، الأمر الذي أدى إلى تعدد وتنوع التعريفات بحسب ما يحقق لكل دولة مصالحها^(٢٩).

(٢٧) راجع القرارات التالية:

- United Nations, Security Council, S/RES/1535 (2004), Distr.: General 26 March 2004, available at: <http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6F4FF96FF9%7D/CTEF%20Res%201535.pdf>
- United Nations, Security Council, S/2004/642, Distr.: General, 12 August 2004, available at: [thhp://www.un.org/ne/sc/ctc/docs/founding/s-2004-70.pdf](http://www.un.org/ne/sc/ctc/docs/founding/s-2004-70.pdf)
- United Nations, Security Council, S/2004/70, Distr: General, 26 January 2004, available: <http://www.un.org/en/sc/ctc/docs/founding/s-2004-70.pdf>

(٢٨) راجع:

Antonio Cassese, The Multifaceted Criminal Notion of Terrorism in international Law, Journal of International Criminal Justice 4 (2006), 933-958, p 934.

- أشارت ديباجة قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٥١ في دورتها السادسة والأربعين لسنة ١٩٩١ إلى أن عدم وجود تعريف عالمي للإرهاب هو أحد الأسباب الرئيسية التي تفسر عدم دخول الإرهاب في نطاق اختصاص محكمة العدل الدولية.

(٢٩) فقد أظهرت المناقشات التي شهدتها اللجان المشكلة من قبل الأمم المتحدة لبحث موضوع الإرهاب، وجود تعارض سافر فيما بين الولايات المتحدة الأمريكية مدعومة من قبل الدول الغربية من ناحية والاتحاد السوفيتي من ناحية أخرى حول تعريف الإرهاب، حيث يحرص اتجاه الولايات المتحدة على إعطاء مصطلح موسع بحيث يشمل على عمليات الكفاح المسلح لحركات المقاومة والتحرير الوطني ضمن ممارستها لحق تقرير المصير، الأمر الذي عكس النظرة الأيديولوجية البحتة لهذا الاتجاه. وعلى الصعيد المقابل يرى الاتحاد السوفيتي أن =

- ٢ - وجود اختلاف شديد بين الأوساط القانونية المختلفة حول مدى اشتراط توافر قصد خاص لدى مرتكب العمل الإرهابي، حيث يرى البعض أن ما يميز الإرهاب هو أنه يرتكب بقصد تحقيق أهداف سياسية وليست جنائية، بينما البعض الآخر لا يرى اشتراط توافر الباعث السياسي لدى مرتكب الإرهاب.
- ٣ - تعدد الزوايا والمعايير التي تم التعامل من خلالها مع الإرهاب من قبل المنظمات المختلفة كل بحسب مجال عمله ونشاطه، فما تتبناه المنظمات الحكومية بخلاف ما تتبناه المنظمات غير الحكومية، مما أدى إلى كثرة وتنوع التعريفات التي قيلت في هذا الصدد. فقد نشرت منظمة التعاون والتنمية OECD مؤخراً تقريراً يتضمن معايير تعريف الإرهاب، وكان عددها سبعة معايير، تم تصنيفها في ثلاث فئات: الفئة الأولى، وهي تعريف الإرهاب من حيث (الوسائل والآثار والغرض)، والفئة الثانية، وهي تعريف الإرهاب فيما يتعلق بخدمات التأمين ضده (التأمين التكنولوجي، والتأمين الاقتصادي، والتأمين القانوني)، والفئة الثالثة معايير أخرى (من حيث الدعم الحكومي، ودعم المنظمات غير الحكومية)^(٣٠).
- ٤ - تعدد وتنوع أسباب ارتكاب الاعتداءات الإرهابية (دينية وسياسية واقتصادية)، خاصة بعد انتهاء الحروب العالمية وبداية الحروب الباردة، الأمر الذي تسبب في وجود ما يسمى بإرهاب الدولة وإرهاب الفرد، وجعل العمليات الإرهابية لا ترتكب فقط من قبل الأفراد، ولكن أيضاً من قبل الدول^(٣١).

= الإرهاب الحقيقي هو إرهاب الدولة، أي الذي يمارس من دولة ضد أخرى من خلال عملائها، واتهم الاتحاد السوفيتي الولايات المتحدة بمناهضة حركات التحرر الوطني، بسبب وصفها لهذه الحركات بالجماعات الإرهابية. راجع: د. أحمد محمد رفعت، الإرهاب الدولي، دار النهضة العربية - القاهرة، (بدون تاريخ نشر)، ص ١٨٨.

راجع: (٣٠)

Liste de critères de l'OCDE visant à définir le terrorisme dans une perspective d'indemnisation, 15 décembre 2004, available at:
<http://www.oecd.org/dataoecd/55/3/34065616/pdf>

- ويصنف البعض جرائم الإرهاب على النحو التالي: ١- الإرهاب الحربي (للجوء لوسائل مختلفة لإشاعة الرعب بين المواطنين من خلال استخدام الأسلحة مثل المقذوفات، والأسلحة النارية، والقنابل...، ٢- الإرهاب القمعي (اتخاذ موقف معين في إطار نظام التدابير القمعية)، ٣- الإرهاب الثوري (ويهدف لتقويض النظام السياسي في الدولة، والاستيلاء على السلطة)، ٤- الإرهاب شبه الثوري (ويقصد به الأعمال التي ترتكب بدون بواعث سياسية أو مذهبية). راجع: د. أحمد محمد رفعت، الإرهاب الدولي، المرجع السابق، ص ١٩٤.

راجع: (٣١)

Bernhard A. Koch, indemniser les victimes du terrorisme, Centre Européen de Droit et de l'assurance responsabilité civile délictuelle, CDCJ-BU(2006)19, P 3.

٩- وقد تسببت العوامل السابقة وغيرها ليس فقط في صعوبة التوصل لتعريف موحد للإرهاب على المستوي الدولي، ولكن أيضاً في إثارة مجموعة من المشاكل القانونية، كان أهمها^(٣٢):

١ - وجود خلط بين مفهوم الإرهاب الداخلي والإرهاب الدولي، فعلى الرغم من أن مضمون كل منها ينطوي على عنف منظم ضد الأشخاص والأموال، إلا أن ذلك لم يمنع من وجود العديد من الاختلافات فيما بينهما، فالإرهاب الدولي يمارس على نطاق يتجاوز حدود الدولة ونطاق سيادتها القانونية، كما أنه يستهدف في المقام الأول الدول والمجتمعات، وذلك على النحو الذي يجعله مهديداً للأمن والسلم الدوليين. أما الإرهاب الداخلي فهو مجرد مخالفة لنظام قانوني داخلي، ويستهدف في المقام الأول المدنيين مثل أعمال القرصنة والاعتداءات المسلحة.

٢ - وجود نوع من الخلط بين مفهوم الإرهاب وأعمال المقاومة ضد الاحتلال الغاصب^(٣٣). وقد ظهر هذا الخلط جلياً في العديد من المؤتمرات واللقاءات الدولية، حيث يذهب البعض إلى وصف عمليات المقاومة المشروعة والمقررة وفقاً للمواثيق الدولية (مثل المقاومة من أجل تقرير المصير، ومقاومة الاحتلال الأجنبي) بالإرهاب.

٣ - لجوء بعض الدول إلى استعمال مصطلح الإرهاب بما يخدم مصالحها فقط، حتى ولو كان ذلك بالمخالفة للاعتبارات القانونية، فقد وصل الحال ببعض الدول إلى أن أطلقت مصطلح الإرهاب على بعض الجرائم الاقتصادية؛ كغسيل الأموال، على الرغم من أن هذه الجرائم لا تنطوي على أعمال عنف يمارس ضد المدنيين^(٣٤).

(٣٢) راجع في ذلك:

Martin A. Kalis, A New Approach to International Terrorism, International Affairs Review, Vol 10, N 2, 2001, p 2; M. Bernhard A. Koch, indemniser les victimes de terrorisme, bureau du comite europeen de cooperation juridique (CDCJ-BU), Strasbourg, 27 novembre 2006, p 3; Fernando Reinares, Conceptualising International Terrorism, Elcano Royal Institute - ARI N; 82/2005, p 2; Christian Walter, Defining terrorism in national and international law, p 2, available at: http://www.unodc.org/tldb/bibliography/Biblio_Int_humanitarian_law_Walter_2003.pdf

(٣٣) راجع: أحمد محمد رفعت، الإرهاب الدولي، المرجع السابق، ص ١٨٩.

(٣٤) راجع في ذلك:

Fernando Reinares, Conceptualising International Terrorism, Elcano Royal Institute - ARI, N 82, 2005, p 2.

وتزيد الصعوبات والمشاكل السابقة من أهمية وضع تعريف موحد للإرهاب، حيث تحت شعاره تقوم الحروب وتستنفذ الهمم، بالنظر لتأثيره الخطير والمباشر على سيادة الدولة وسلامة رعاياها وأراضيها ومعاملاتها التجارية. لذلك يبدو لنا أهمية حسم هذا الأمر، من خلال إبرام اتفاقية دولية تحت مظلة الأمم المتحدة، تسعى إلى التغلب على المشاكل والمعوقات السابقة، من أجل التوصل إلى مفهوم موحد للإرهاب على المستوى الدولي يتسم بنظرة موضوعية مجردة من المصالح الشخصية، ومؤسس فقط على الاعتبارات القانونية السليمة.

والأمر على هذا النحو يدعونا إلى محاولة وضع تعريف للإرهاب، للنظر فيما إذا كان يعتبر من قبيل الحوادث التي يمكن أن يسأل عنها الناقل أم لا.

المطلب الثاني تعريف الإرهاب

١٠- تسببت الصعوبات السابقة في تعدد وتشعب تعريفات الإرهاب، لكن يمكن لنا حصر هذه التعريفات من خلال تصنيفها في اتجاهين على النحو التالي:

الاتجاه الأول - اشتراط وجود غرض خاص من ارتكاب الإرهاب:

ظهرت طائفة عريضة من التعريفات ربطت وقوع الإرهاب بضرورة توافر قصد خاص من وراء ارتكابه، وهو أن يرتكب بغرض تحقيق هدف سياسي، كأن يسعى مرتكب هذا العمل إلى ترويع السكان بصورة جسيمة؛ لحمل الدولة أو إحدى مؤسساتها على القيام أو الامتناع عن عمل بصورة غير مشروعة، أو بقصد زعزعة الهياكل السياسية أو الدستورية في الدولة.

فقد عرف الإرهاب من قبل مكتب التحقيقات الفيدرالي الأمريكي بأنه عبارة عن " الاستخدام غير المشروع للقوة أو العنف ضد الأشخاص أو الممتلكات لتخويف أو إكراه الحكومة أو السكان المدنيين، وذلك لتحقيق أهداف سياسية أو اجتماعية^(٣٥).

وعندما قامت لجنة الإرهاب الدولي التابعة لمنظمة الأمم المتحدة بإعداد مشروع اتفاقية موحدة للإجراءات القانونية ضد الإرهاب الدولي عام ١٩٨٠، عرفته بأنه " عملاً

(٣٥) راجع:

U.S. Department of Justice, Federal Bureau of Investigation, Terrorism 2002-

2005, available at:

<http://www.fbi.gov/stats-services/publications/terrorism-2002-2005>

من أعمال العنف الخطيرة أو التهديد به، يصدر عن فرد، يستوي أن يكون بمفرده أو بالاشتراك مع آخرين، ضد الأشخاص أو المنظمات أو الأماكن أو وسائل النقل والمواصلات أو ضد الجمهور العام لتهديدهم أو جرحهم أو قتلهم، وذلك بقصد تقويض علاقات الصداقة بين الدول أو بين مواطني الدول المختلفة" (٣٦).

وفي توصيتها رقم (١٤٢٦) قررت اللجنة البرلمانية التابعة للبرلمان الأوروبي تعريف الإرهاب بأنه عبارة عن " جريمة يرتكبها فرد أو مجموعة ضد الدولة أو مؤسساتها أو سكانها أو أفراد بعينهم بدافع من الأغراض الانفصالية أو الأيديولوجية المتطرفة والمتعصبة كي يتسبب في إشاعة حالة من الرعب أو التخويف لدي أفراد المجتمع" (٣٧).

وقد سعت الجمعية العامة للأمم المتحدة لتعريف الإرهاب، وحرصت على مراعاة الاعتبارات المختلفة المؤثرة في تعريفه، حيث عرفته بأنه عبارة عن " الأفعال الإجرامية التي يقصد منها إشاعة حالة من الرعب بين جمهور الناس أو جماعة معينة من الأشخاص لأغراض سياسية، أيّاً ما كانت التبريرات التي تقف وراء ارتكاب هذه الأفعال" (٣٨).

(٣٦) راجع:

M. Cherif Bassiouni, Legal responses to international terrorism, martinus Nijoltoff publishers, 1988, p xxiii.

(٣٧) راجع:

Parliamentary assembly, Recommendation 1426 (1999), available at: <http://assembly.coe.int/Documents/AdoptedText/ta99/erec1426.htm>

(٣٨) راجع:

General Assembly, Sixth Committee - 4th Meeting (AM), 7/10/2005, available at: <http://www.un.org/News?press/docs/2005/gal3276/doc.htm>

– وقد تبنى هذا الاتجاه العديد من التشريعات: كالقانون الألماني الذي اشترط لحماية البيئة حتى يعد العمل إرهاباً أن يرتكب بغرض سياسي أو عرقي أو طائفي، أيضاً عرفه القانون الإنجليزي بأنه عبارة عن الأفعال التي ترتكب بغرض الإطاحة بنظام الحكم في الدولة. راجع: M. Bernhard A. Koch, indemniser les victimes de terrorisme, bureau du comite europeen de cooperation juridique (CDCJ-BU), Strasbourg, 27 novembre 2006, p4.

– كما عرفه عدد غفير من رجالات الفقه، مثل: (Philip Wilcox), (Ferracuti), (mickolus). راجع: د. أحمد محمد رفعت، الإرهاب الدولي، المرجع السابق، ص ١٨٩.

الاتجاه الثاني - عدم اشتراط وجود غرض خاص من ارتكاب الإرهاب:

وعلى صعيد مقابل عرف الإرهاب دون اشتراط وجود غرض خاص لدي مرتكب العمل الإرهابي، حيث اكتفى هذا الاتجاه بمجرد استخدام القوة أو العنف بصورة غير مشروعة للاعتداء على الأشخاص أو البضائع أو المنشآت، دون اشتراط وجود قصد خاص لدى مرتكب العمل الإرهابي.

وقد تم تبني هذا الاتجاه من قبل المؤتمر الثالث لتوحيد قانون العقوبات في بروكسل عام ١٩٣٠، حيث عرف الإرهاب بأنه: "الاستخدام العمدي للوسائل القادرة على إحداث خطر مشترك، والتي من شأنها تعريض حياة الإنسان وسلامته للخطر، وتدمير الممتلكات المادية، وتشتمل على أعمال التفجير والحرق والإغراق وإشعال المواد الخانقة وإثارة الفوضى في وسائل النقل والمواصلات والتخريب في الممتلكات والمرافق وتلويث الأغذية ومياه الشرب، وما يسفر عن ذلك من أمراض تصيب الإنسان أو الحيوان أو النبات" (٣٩).

أيضاً عرفت لجنة القانون الدولي التابعة لمنظمة الأمم المتحدة في مشروع قانون مكافحة جرائم الأمن والسلام الإنساني في المادة ٢٤ منه بأنه: "قيام شخص أو مجموعة من الأشخاص بمفردهم أو بالاشتراك مع آخرين بارتكاب أو تنظيم أو تمويل أو تشجيع أو التغاضي عن أفعال العنف والتدمير ضد دولة أو أشخاص أو ممتلكات" (٤٠).

تعرضت أيضاً الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لتعريفه بأنه عبارة عن "أي عمل أو تهديد بالعنف أياً كانت دوافعه أو أغراضه، يقع تنفيذاً لأغراض جنائية فردية أو جماعية سعياً لبث الذعر بين الأفراد، أو إلحاق الأذى بهم في أجسادهم أو حرياتهم، أو الإضرار بالبيئة أو بالمنشآت العامة أو الخاصة، أو الاستيلاء عليها، أو تهديد الموارد الوطنية" (٤١).

(٣٩) راجع:

Myra Williamson, Terrorism & war and international law, the Ashgate international law series, 2009, p 49.

(٤٠) راجع:

Draft Code of Crimes against the Peace and Security of Mankind, International Law Commission, 1995, vol. II(1), p 47, available at: <http://www.un.org/law/ilc/index.htm>

(٤١) راجع:

The Arab Convention for the Suppression of Terrorism a serious threat to human rights, 2002, part two- (2-1), available at:

وعرفته اتفاقية الأمم المتحدة لقمع تمويل الإرهاب بأنه عبارة عن "أي عمل يؤدي إلى الوفاة أو الإصابة الخطيرة للمدنيين بقصد ترويعهم أو إجبار الحكومة على القيام بعمل أو الامتناع عن عمل"^(٤٢).

وعرفه الاتحاد الأوروبي بأنه عبارة عن واحد أو أكثر من الأفعال التالية^(٤٣):

- تهريب السكان بصورة خطيرة.
- محاولة الضغط على الحكومة أو إحدى المنظمات الدولية لأداء عمل معين أو الامتناع عن أدائه دون مبرر.
- زعزعة الاستقرار السياسي أو الاقتصادي أو النظام الدستوري في دولة أو منظمة.
- الاعتداء على السلامة الجسدية للشخص على النحو الذي قد يؤدي إلى وفاته.
- الاختطاف وأخذ الرهائن.
- التدمير الواسع للمرافق العامة والحكومية أو عناصر البنية التحتية أو نظم النقل والمواصلات ونظم المعلومات على نحو يعرض حياة الأشخاص أو الممتلكات للخطر.
- الاستيلاء على السفن أو الطائرات أو غيرها من وسائل النقل العام أو نقل البضائع.
- صناعة وحياسة ونقل الأسلحة والمتفجرات والأسلحة النووية أو البيولوجية أو الكيميائية.
- إطلاق المواد الخطرة أو المتفجرات أو التسبب في حدوث الحرائق، وغيرها مما يؤثر على سلامة الإنسان والممتلكات.
- تعطيل إمدادات الماء أو الكهرباء أو غيرها من الموارد الطبيعية التي يحتاج إليها الإنسان.

http://files.studiperlapace.it/spp_zfiles/docs/2005010718158.pdf

(٤٢) راجع:

International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism, resolution 54/109 of 9 December 1999, available at: <http://www.un.org/law/doc/finterr.ht>,

(٤٣) راجع:

John King, The security of merchant shipping, op. cit, p 235.

التهديد بارتكاب أى فعل مما سبق.

هذا وقد تبني القانون المصري هذا الاتجاه، حيث عرف الإرهاب في المادة الثانية من القانون رقم ٢٧ لسنة ١٩٩٢ الخاص بمكافحة الإرهاب بأنه عبارة عن "كل استخدام للقوة أو العنف أو التهديد أو الترويع يلجأ إليه الجاني تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي أو جماعي بهدف الإخلال بالنظام العام أو تعريض سلامة المجتمع وأمنه للخطر، إذا كان من شأن ذلك إيذاء الأشخاص أو إلقاء الرعب بينهم أو تعريض حياتهم أو حرياتهم أو أمنهم للخطر أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بالاتصالات أو المواصلات أو بالأموال أو بالمباني أو بالأماكن العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها أو منع أو عرقلة ممارسة السلطات العامة أو دور العبادة أو معاهد العلم لأعمالها أو تعطيل تطبيق الدستور أو القوانين أو اللوائح".

١١- ونحن من جانبنا ننضم للاتجاه الثاني في تعريف الإرهاب، ونري عدم تقييده باشتراط قصد خاص يجب توافره عند ارتكابه، وذلك للأسباب التالية:

١ - إن من أهم ما يميز الإرهاب - كما يرى جانب من الفقه^(٤٤) - ضخامة حجم الضرر الناتج عنه، وذلك بصرف النظر عن نية أو قصد مرتكبه، فالإرهاب كجريمة تسعى الدول لمواجهته بشتى الطرق ليس لنية أو قصد مرتكبه، ولكن لضخامة الأضرار الناجمة عنه وخطورتها. وهذا ما أكده مجلس الأمن الدولي في قراره رقم (١٥٦٦) لسنة ٢٠٠٤، والذي دعا من خلاله الدول إلى التصدي لكل الأفعال التي تعد من قبيل الإرهاب، وذلك بصرف النظر عن سبب ارتكاب هذه الأفعال (سياسية أو فلسفية أو أيديولوجية أو بسبب الجنس أو العقيدة أو لأسباب أخرى)^(٤٥). ويضيف البعض^(٤٦) لذلك أن الإرهاب لا يمكن تعريفه بصورة موضوعية إلا من خلال طبيعة الفعل، وليس من خلال تحديد مرتكبه أو من خلال السبب الذي ارتكب من أجله.

٢ - إن الاتجاه الأول جاء متأثراً بالنظرة التقليدية للإرهاب، والتي ظهرت في المراحل الأولى لظهوره، والتي ركزت بشدة على الجانب السياسي له، حيث تمثل في

(٤٤) راجع:

M. Bernhard A. Koch, indemniser les victimes de terrorisme, op. cit, p4.

(٤٥) راجع:

United Nations - Security Council, Resolution 1566 (2004), S/RES/1566, available at: <http://fr.unrol.org/files/n0454282.pdf>

(٤٦) د. علاء الدين راشد، المشكلة في تعريف الإرهاب، دار النهضة العربية، ٢٠٠٦، ص ٢٨.

ممارسة أعمال العنف المتبادل بين السلطة السياسية ومجموعات الثوار المناهضة، لكن الإرهاب شهد تطوراً في مفهومه، جاء على أثر توظيف أعمال العنف ليس فقط لخدمة الأغراض السياسية، ولكن أيضاً لغيرها من الأغراض الإجرامية (كالابتزاز وتحقيق مآرب شخصية أو ذاتية)^(٤٧). فالعنصر المميز للإرهاب يكمن في وقوعه من خلال تنظيم إجرامي، وضخامة الآثار المترتبة عليه.

٣ - إن حوادث الإرهاب المعاصرة تشهد بأنه أصبح لا يرتكب فقط لأغراض سياسية، ولكنه يرتكب أيضاً لأغراض اقتصادية وعقائدية وعنصرية، فوفقاً للاتجاه الذي يرى أن القرصنة البحرية^(٤٨) تعد من قبيل الإرهاب^(٤٩)، يلاحظ أن هذه العمليات ترتكب بعيداً عن الأغراض السياسية، ولكنها ترتكب لأغراض السطو والعدوان والاستيلاء على الأموال.

وبناء عليه يبدو لنا تعريف الإرهاب بأنه عبارة عن استخدام العنف بصورة منظمة وغير مشروعة أو التهديد به (كالنهب أو الاحتجاز أو الاعتقال أو الإطلاف)، على النحو الذي من شأنه الإضرار بالأشخاص أو بالأموال أو بالمباني أو بالأموال العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها أو تعطيل سير الملاحة، وذلك أياً ما كان الدافع من وراء هذا.

(٤٧) د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، الإرهاب الدولي، دار النهضة العربية- القاهرة، ١٩٨٦، ص ٤٠.

(٤٨) عرفت القرصنة من قبل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون أعالي البحار ١٩٥٨ في المادة (١٥) منها بأنها عبارة عن "عمل غير قانوني ينطوي على العنف أو الاحتجاز أو النهب يرتكب لأغراض خاصة، من قبل طاقم السفينة أو أحد ركابها ضد سفينة في أعالي البحار أو طائرة في حالة طيران، أو ضد أشخاصها أو الأشياء المحملة عليها، أو ضد سفينة أو طائرة أو الأشياء المحملة عليها في مكان خارج الولاية القضائية لأي دولة، أو الاشتراك الاختياري في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم باستغلالها في أعمال قرصنة، أو أي عمل من أعمال التحريض لارتكاب واحد من الأعمال السابقة"

Convention on the High Seas 1958, article 15, available at:

http://www.untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_high_seas.pdf

(٤٩) راجع:

Diana Chang, Piracy laws and the effective prosecution of pirates, op. cit, p 283; Bj?rn M?ller, Piracy - Maritime Terrorism and naval strategy, op. cit, p 6.

الفصل الأول

مدى اعتبار الإرهاب حادثاً يسأل عنه الناقل الجوي

١٢ - ارتباط مسؤولية الناقل الجوي بوقوع حادث:

يلاحظ من خلال مطالعة نصوص التشريعات الدولية والوطنية المعنية بالطيران المدني أنها اشترطت لقيام مسؤولية الناقل عما يصيب الراكب من أضرار الوفاة أو الجرح أو الإصابة أن يكون ذلك ناشئاً عن حادث. فقد قضت كل من المادة ١٧ من اتفاقية وارسو والمادة ١٧ من اتفاقية مونتريال على أن يسأل الناقل عن أضرار الوفاة أو الإصابة أو الأذى الجسدي الذي يصيب الراكب إذا كان الحادث الذي سبب الضرر قد وقع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والهبوط^(٥٠). أيضاً نصت المادة ٢٨٧ من قانون التجارة المصري الجديد رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩ على أن: "يسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح أو بأي أذى بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى الضرر أثناء وجود الراكب في حراسة الناقل أو تابعه داخل مطار القيام أو في الطائرة أو داخل مطار الوصول أو في أي مطار أو مكان آخر تهبط فيه الطائرة اختياراً أو اضطراراً".

وعلى الرغم من صراحة النصوص السابقة في اشتراط وقوع حادث لقيام مسؤولية الناقل، إلا أن الناقلين في ظل اتفاقية وارسو لم يكن يشغلهم كثيراً نفى مسؤوليتهم بإثبات عدم وقوع حادث، حيث إن المادة ٢٠ من الاتفاقية قد عدت لهم الوسائل التي يمكنهم الاعتماد عليها لدفع هذه المسؤولية، فكانوا يفضلون الاعتماد عليها أكثر من البحث عما إذا كانت الواقعة المسببة للضرر تعد حادثاً أم لا.

١٣ - لكن هذا الأمر قد شهد تغييراً، وذلك للأسباب التالية^(٥١):

١ - إن الاتفاقيات الدولية منذ منتصف الستينيات بدأت تستبدل نظام المسؤولية القائم على الخطر بالمسؤولية القائمة على الخطأ، الأمر الذي تسبب في الحد من طرق

(٥٠) راجع:

Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at Warsaw on 12 October 1929, (WARSAW CONVENTION)
www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.1929/toc.html

(٥١) د. هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي "دراسة في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون التجارة الجديد"، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٥، ص١٧.

دفع المسؤولية وقصرها على وسيلة واحدة هي خطأ المضرور، الأمر الذي دفع بالناقلين الجويين للبحث في مدى إمكانية دفع مسؤوليتهم بنفي صفة الحادث عن الواقعة.

٢ - إن اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ رغم أنها أخذت بنظامي المسؤولية الموضوعية^(٥٢) والمسؤولية القائمة على الخطأ المفترض، إلا أن الصياغة التي ظهرت عليها المادة ١٧ توحى بضرورة إثبات المضرور وقوع حادث، دون أن يكون مكلفاً بإثبات نسبة هذا الحادث لخطأ الناقل. الأمر الذي تبدو معه أهمية تحديد المقصود بالحادث، سواء بالنسبة للمضرور لإقامة مسؤولية الناقل، أم بالنسبة للناقل للتخلص من المسؤولية.

٣ - إن ظهور صور جديدة من مخاطر النقل الجوي؛ مثل مخاطر الإرهاب والقرصنة أثار التساؤل حول مدى اعتبار مثل هذه المخاطر من قبيل الحوادث التي يسأل عنها الناقل.

والوضع على هذا النحو يفرض ضرورة الوقوف على ماهية الحادث المسؤول عنه الناقل الجوي، للنظر في مدى اعتبار الإرهاب بالمفهوم السابق من قبيل الحوادث المسؤول عنها الناقل من عدمه، وذلك على التفصيل التالي:

(٥٢) وقد شهدت فكرة المسؤولية الموضوعية صدى واسعاً في العديد من أحكام القضاء الفرنسي، وذلك على أساس أن الناقل عندما اتفق مع الراكب على القيام بعملية النقل، فقد قبل الالتزام بالمحافظة على سلامة الراكب وتحمل كافة المخاطر المحيطة بعملية النقل. يضاف لذلك أن الناقل يتمتع بخبرة فنية فائقة، يأتي ذلك في ظل قلة معرفة الراكب بهذه الأمور، الأمر الذي يبرر مسؤولية الناقل عن كافة الأضرار التي تلحق بالمشاحن، حتى ولو لم يصدر عن الناقل خطأ لمخالفة التزام عقدي بالسلامة. وعلى الرغم مما أحدثته المسؤولية من رواج هائل لدعم التزام الناقل بالسلامة وصقله، إلا أن القضاء الفرنسي كان يأخذ بها على خوف وحيطة، نظراً لإدراكه شدة وطأة المسؤولية الملقاة على عاتق الناقل في ضوء هذه الفكرة، حيث جعلت الناقل مسؤولاً عن كافة الأضرار التي تقع بمناسبة عملية النقل، حتى لو يصدر عن الناقل خطأ، الأمر الذي دفعه في سبيل التخفيف من غلوها إلى اعتبار الالتزام بالسلامة في ضوء فكرة المسؤولية الموضوعية من قبيل الالتزام ببذل عناية، بحيث لا يكلف الناقل في ضوء هذه الفكرة بتحقيق نتيجة حتمية، ولكن مجرد بذل الاهتمام والعناية المناسبة.

Marcel Fontaine - Marcel Fontaine, Drafting international contracts: an analysis of contract clauses, BRILL, 2006, p 219.

المبحث الأول

ماهية الحادث المسؤول عنه الناقل الجوي

١٤- عند مطالعة التشريعات المعنية بتنظيم مسؤولية الناقل بصورة عامة تبين أنها تفرق بين مصطلح الحادث والحادثة، الأمر الذي تطلب ضرورة التمييز فيما بين المصطلحين، ثم التعرض لتعريف الحادث الجوي، وذلك على البيان التالي:

المطلب الأول

التمييز بين الحادثة والحادث في مجال النقل الجوي

١٥ - أثار تحديد المقصود بالحادث الجوي^(٥٣) جدلاً واسع النطاق^(٥٤). فقد ذهب جانب من الفقه^(٥٥) إلى عدم جدوى التمييز في مجال النقل الجوي بين الحادث (Accident) والحادثة (Occurrence)، ورأى أنها ألفاظ مترادفة تعطي معاني متماثلة. في حين رأى اتجاه آخر^(٥٦) - يمثل غالبية الفقه - أن هناك فرقاً بين الأمرين، حيث يرى أن الحادث أضيق مدلولاً من الحادثة، فكلمة الحادثة تشمل كافة الأسباب المؤدية للضرر، ومن ثم يسأل الناقل عن كل حادثة تؤدي إلى وقوع الضرر ولو كان سبب وقوعها أجنبي عن النقل (كما لو تلوث البضاعة لتجاوزها ببضاعة أخرى ضارة)^(٥٧). ويرى فريق آخر أن الفرق ما بين الحادث والحادثة يكمن في أن الحادث لا يقع إلا في حالة نقل الأشخاص، أما الحادثة فهي تقع في حالة نقل البضائع لما يتمتع به الناقل من سلطة وسيطرة على البضائع لا تتحقق له بخصوص الأشخاص. ويرى فريق آخر وجه التفرقة بين الحادث والحادثة يكمن في ارتباط وقوع الحادث بسبب ينجم عن استغلال الطائرة، بحيث إذا ما كان وقوعها منفصلاً عن هذا الاستغلال فلا تعد حادثاً،

(٥٣) يعرف قاموس أكسفورد الإنجليزي مصطلح الحادث بأنه عبارة عن "حدث غير عادي يقع دون إمكانية توقعه أو دفعه، يكون سببه معروفاً أو غير معروف". راجع في ذلك:

Oxford English Dictionary, university Oxford press, 2011, available

at: http://oxforddictionaries.com/view/entry/m_en_gb0003860#m_en_gb0003860

(٥٤) د. يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، بند ٥٣، ص ١١٤.

(٥٥) د. محمد موسى دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفى، دار النهضة العربية، ١٤٠٦هـ - ١٩٨٥م، بند ٧٥، ص ١٠٨.

(٥٦) د. يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، بند ٥٣، ص ١١٤.

(٥٧) د. محمد موسى دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفى، المرجع السابق، بند ٧٥، ص ١٠٨.

أما الحادثة فهي كل ما ينجم عن الرحلة الجوية من أسباب تؤدي إلى وقوع الضرر بصرف النظر عن ارتباطها من عدمه باستغلال الطائرة^(٥٨).

١٦ - ونحن من جانبنا نرى ضرورة التفرقة فيما بين الحادثة والحادثة. فالملاحظ أن الاتفاقيات الدولية المعنية بتنظيم النقل الدولي سواء النقل البحري أم الجوي قد حرصت على تبني هذه التفرقة، فقد عبرت كل من اتفاقية هامبورج وروتterdam للنقل البحري عن سبب قيام مسؤولية الناقل البحري في حالة نقل البضائع بالحادثة (Occurrence) - (Event)^(٥٩)، بينما تبنت اتفاقية وارسو ومونتريال مصطلح الحادث (Accident) في حالة نقل الأشخاص^(٦٠). ولعل هذا يعود كما يرى جانب من الفقه إلى الرغبة في توسيع نطاق مسؤولية الناقل البحري للبضائع عن الأسباب المؤدية للأضرار بالبضائع، عما هو الحال بالنسبة لناقل الأشخاص، حيث إن الأول يتمتع بسيطرة واسعة على البضائع التي توجد تحت حراسته منذ استلامها وحتى تسليمها، الأمر الذي يبرر امتداد مسؤوليته عن كافة الأسباب المؤدية للأضرار التي تلحق بها^(٦١). أما في حالة نقل الأشخاص، فالناقل لا يتمتع بسيطرة كاملة على

(٥٨) المرجع السابق، بند ٧٥ ص ١٠٩.

(٥٩) راجع في ذلك نص المادة (١/٥) من اتفاقية هامبورج، والمادة (١/١٧) من اتفاقية روتردام على الترتيب التالي:

" The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences".

" The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 4".

(٦٠) راجع في ذلك نص المادة (١٧) من اتفاقية وارسو:

" The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking".

(٦١) ولعل هذا يظهر بجلاء من موقف قانون التحقيق في الخسائر والحوادث البحرية الصادر عن المنظمة البحرية الدولية (IMO)، الذي سعى إلى تنظيم كافة الأسباب التي يمكن أن تؤدي إلى الأضرار بالبضائع، حيث عرف الحادثة في المادة (٤/٤) بأنها عبارة عن " واقعة أو حدث يقع بسبب نشاط السفينة من شأنه أن يشكل خطورة عليها، أو يلحق بها الضرر أو بحمولتها =

الشخص، حيث إن الأخير يتمتع بقوة ذاتية في الحركة والتنقل، وذلك على النحو الذي قد يجعله يساهم في الإضرار بنفسه، ومن ثم لا يسأل الناقل عن كافة الأسباب المؤدية للإضرار به. يضاف إلى ذلك أن التفرقة ما بين المصطلحين من شأنها أن

= أو بالبيئة البحرية". ولم يكتف قانون التحقيق في الخسائر والحوادث البحرية سابق الذكر بتعريف الحادثة البحرية، ولكنه عرض بمزيد من التفصيل لأنواع الحوادث البحرية، حيث فرق بين أنواع الكوارث البحرية (Marine casualty). فقد عرفت المادة (١/٤) الكارثة البحرية بأنها عبارة حدث يترتب عليه أحد النتائج التالية:

- ١- وفاة الشخص أو إصابته إصابة خطيرة بسبب نشاطه، أو بسبب نشاط السفينة.
- ٢- فقدان الشخص من السفينة بسبب نشاط السفينة.
- ٣- فقدان السفينة حقيقة أو حكماً.
- ٤- التلف المادي للسفينة.
- ٥- جنوح السفينة أو تعطّلها أو تصادمها.
- ٦- الأضرار المادية بالسفينة.
- ٧- الأضرار البيئية الناتجة عن تعرض السفينة لحادث.

في المادة (٣/٤) عرفت الكارثة الخطيرة (serious casualty) بأنها عبارة عن الحادثة التي لا توصف بأنها خطيرة جداً، والتي يترتب عليها:

- ١- الحريق أو الانفجار أو الجنوح أو التصادم أو التلف بسبب الطقس السيئ أو تكسير جسم السفينة أو تُعيّبُ جسم السفينة الناتج عن ذلك.
- ٢- الإضرار بهيكل السفينة على النحو الذي يجعلها غير قادرة على الإبحار، كما لو تسربت المياه داخل جسم السفينة، أو لدى المحركات بشكل يؤدي إلى تعطّلها عن العمل.
- ٣- التلوث (بصرف النظر عن الكمية).
- ٤- الإصابات التي تستلزم القطر إلى الشاطئ.

وقد عرف هذا القانون الكارثة الخطيرة جداً (Very serious casualty) في المادة (٦/٤) بأنها عبارة عن الواقعة التي يترتب عليها فقدان الكامل للسفينة أو الخسائر في الأرواح أو التلوث الشديد.

والملاحظ على موقف هذا القانون أنه قصد من التفرقة السابقة ربط وصف درجة خطورة الحادثة أو الكارثة بحسب حجم الخسائر وخطورة النتائج المترتبة على وقوعها، فالكارثة الخطيرة تتعلق بالوقائع والأحداث التي يترتب عليها فقدان أو الخسارة الجزئية في الأرواح أو الممتلكات، أما الحادثة أو الكارثة الخطيرة جداً فهي تتعلق بالوقائع والأحداث التي تؤدي إلى فقدان الكامل والكلي للأرواح أو الممتلكات.

ولعل التفرقة التي قام بها هذا القانون فيما بين الحوادث والكوارث بأنواعها المختلفة يقف وراءها الرغبة في التمييز في حالات مسؤولية الدول في إجراء التحقيق فيما يقع من كوارث بحرية، حيث أُلزم كل دولة بضرورة إجراء تحقيق فقط في حالات الكوارث الخطيرة والخطيرة جداً، ولم يلزمها بذلك في كافة الحوادث البحرية.

IMO Code for the investigation of marine casualties and incidents, Resolution A.849(20) is from 1997, available at: <http://www.maiif.org/codes.htm>

تضع تنظيمًا دقيقاً لمسؤولية الناقل، حيث ستتوقف طبيعة مسؤوليته عن الحوادث بحسب طبيعة سبب الضرر، حادث أم حادثة، الأمر الذي سيشكل ضماناً للراكب، من حيث توسعة نطاق مسؤولية الناقل عن الأسباب التي يمكن أن تؤدي إلى وقوع الحوادث الجوية.

وتبدو أهمية التفرقة السابقة في تركيز الانتباه على أن البحث عن مدى مسؤولية الناقل عن أضرار الإرهاب سوف يكون في ضوء مفهوم الحادث المتوافق مع طبيعة النقل الجوي وبالمعنى الذي قصده الاتفاقيات الدولية الخاصة بهذا النقل، وما استقرت عليه أحكام المحاكم في هذا الشأن، وليس وفقاً لمفهوم الحادثة المعروف في النقل البحري.

وفي كافة الأحوال تبدو أهمية الوقوف على تعريف محدد للحادث في مجال النقل الجوي، وذلك على النحو التالي:

المطلب الثاني

تعريف الحادث المسؤول عنه الناقل الجوي

١٧ - تعددت التعريفات التي تعرضت لبيان المقصود بالحادث المسؤول عنه الناقل الجوي، ويبدو لنا أن هذا التعدد يعود إلى خصوصية ظروف البيئة التي تتم فيها الرحلة الجوية، والتي تتسم بكثرة أنواع المخاطر وتعددتها، ومن ثم تعدد أسباب وقوع الحوادث الجوية. يضاف لذلك خصوصية العلاقة التي تجمع الناقل بالراكب منذ لحظة تواجده في مطار القيام وحتى مغادرته مطار الوصول، وما يقتضيه ذلك من قيام الراكب بالخضوع التام لتعليمات الناقل وتوجيهاته، ومن ثم مسؤوليته الكاملة عن سلامته.

١٨ - التعريفات التشريعية:

عرف قانون الطيران الفيدرالي الأمريكي الحادث الجوي بأنه عبارة عن كل واقعة تحدث أثناء عمل الطائرة تتسبب في وفاة الراكب أو إصابته إصابة خطيرة نتيجة وجوده على متنها أو اتصاله المباشر بها أو أي شيء متعلق بذلك، وذلك في الوقت ما بين ركوب الشخص قاصداً الطيران حتي الوقت الذي يغادر فيه جميع الركاب تلك الطائرة^(٦٢).

(٦٢) راجع في ذلك:

Federal Aviation Act of the United States of America, available at:
<http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/BILLS-103s1458enr/pdf.BILLS-103s1458enr.pdf>

عرفه أيضاً قانون الطيران المدني المصري رقم ٢٨ الصادر في ١٩ أبريل لعام ١٩٨١ في المادة (١/٣٢) بأنه: "كل واقعة تكون مرتبطة بتشغيل الطائرة، وتقع في الفترة ما بين صعود الشخص إلى الطائرة بقصد الطيران حتي وقت مغادرته لها، ويترتب عليها إحدى النتائج المشار إليها فيما يلي:

- أ - وفاة أي شخص أو إصابته بإصابة بالغة نتيجة وجوده على متن الطائرة أو احتكاكه بها مباشرة أو بأي شيء مثبت فيها.
- ب - إصابة الطائرة بعطب جسيم.
- ت - تستثنى الإصابات البالغة أو المميّنة التي لا تترتب مباشرة على تشغيل الطائرة، وهي:

- ١ - الوفاة لأسباب طبيعية.
 - ٢ - الإصابات التي يتسبب فيها الشخص لنفسه.
 - ٣ - الإصابات التي يتسبب فيها أشخاص آخرون.
 - ٤ - إصابة الأشخاص المتسللين للطائرة خارج مقصورة الركاب.
 - ٥ - إصابة العاملين على الأرض قبل قيام الطائرة بالرحلة أو بعد نهايتها.
- ١٩ - التعريفات القضائية:

وعلى صعيد الأحكام القضائية، فقد عرف القضاء الإنجليزي الحادث الجوي بأنه عبارة عن كل واقعة مفاجئة تخل بالسير العادي للرحلة الجوية، ولا يعود سببها للراكب^(٦٣). كما عرفته المحكمة العليا الأمريكية بأنه عبارة عن كل واقعة مفاجئة وغير متوقعة تؤدي إلى أذى بدني أو خسارة مادية^(٦٤).

أما القضاء الفرنسي فقد عرفه بأنه عبارة عن "كل واقعة مفاجئة ومستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه"^(٦٥).

(٦٣) راجع في ذلك:

Bidini v. American Trans Air, Inc., 1988 WL 95381 (E.D.N.Y. 1988); available at: <http://www.kynchrowin.com/attorenys/ThomasLynch.shtkl>

(٦٤) راجع في ذلك:

Fenton v. J. Thorley & Co., 1903. A. C. 443, 453.

(٦٥) راجع في ذلك:

Gary N. Heilbronn, Essays on aviation and travel law in Hong Kong, Hong Kong university press, 1990, p 100.

٢٠ - التعريفات الفقهية:

عرف بعض الفقه الحادث الجوي بأنه عبارة عن الحالة التي تعطب فيها الطائرة ويصاب الركاب والطاقم والغير". وعرفه آخرون بأنه عبارة عن "كل أمر طارئ ناتج عن عملية النقل ذاتها"، عرف أيضاً بأنه عبارة عن "كل حادث فجائي وغير متوقع ينجم عنه أضرار جسدية أو مادية"^(٦٦).

٢١ - ويبدو لنا أن التعريفات السابقة محل نقد من وجوه عدة، أهمها:

١ - أنها ربطت وقوع الحادث الجوي بتحقيق أضرار مادية معينة، وهذا يتنافى مع واقع هذه الحوادث، التي تتعدد صور الأضرار الناجمة عنها، بل ويتنافى مع ما تشهده من تغيرات بسبب تطور أسباب وقوعها، وذلك على النحو الذي يصعب معه حصرها في أنواع معينة. فعلى سبيل المثال يمكن أن يقع الحادث لمجرد احتجاز الطائرة بمن عليها لمدة معينة على النحو الذي يؤدي إلى تأخير وصول الركاب أو البضائع، أو تعرض الطائرة لسطو مسلح يؤدي إلى سرقة الركاب أو البضائع، أو اختطاف الطائرة وتهديد ركابها على النحو الذي يتسبب في إصابتهم بأضرار نفسية.

٢ - يعاب على هذه التعريفات أيضاً أنها قصرت الحوادث الجوية على الأضرار التي تقع أثناء الرحلة الجوية، رغم أن الواقع العملي يشهد بأن هناك العديد من الحوادث التي تقع قبل بداية الرحلة (كما لو تم الاعتداء على الركاب أثناء تواجده في صالة الاستقبال أثناء انتظار بداية الرحلة) وتعتبر من قبيل الحوادث الجوية^(٦٧). كما أن هذا يفتق مع طبيعة التزام الناقل بالسلامة، الذي يبدأ - من وجهة نظرنا - من اللحظة التي يضع فيها الركاب نفسه تحت سيطرة الناقل في مطار الإقلاع، وليس من وقت بداية الطيران.

٣ - إن هذه التعريفات قد قصرت وقوع الحوادث الجوية على الوقائع المتصلة بنشاط قائد الطائرة، والتي تتركز غالباً في الأنشطة الملاحية، رغم أنه من المتصور أن تقع الحوادث الجوية في غير ذلك (كالحوادث الناشئة عن عدم تأمين الركاب أثناء انتقاله

(٦٦) راجع هذه التعريفات لدى: د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، بند ٥٥، ص ١١٧.

(٦٧) راجع في ذلك:

M. Lortie - R. Pelletier, Incidents in manual handling activities, Safety Science 21 (1996), p224.

من صالة الاستقبال إلى سلم الطائرة). كما أن الاتجاهات القانونية الحديثة أصبحت تعطي للحادث الجوي تفسيراً موسعاً، بحيث يشمل كل واقعة تخل بالسير العادي للأمور، ويترتب عليها المساس بسلامة الراكب، سواء كانت مرتبطة بالاستغلال الجوي أو بمناسبته. كما منحت تفسيراً موسعاً لمصطلح تابعي الناقل، الأمر الذي تسبب في اتساع مفهوم الحادث الجوي^(٦٨).

(٦٨) حيث تقرر أن كل شخص يؤدي أو يتعهد بأداء عمل من الالتزامات المفروضة على الناقل بموجب عقد النقل فهو تابع له، سواء كان يؤدي هذا العمل بصورة مباشرة أم غير مباشرة، وسواء كان يؤديه تحت رقابة وإشراف الناقل، أم فقط يؤديه بناء على طلب الناقل. وبناء عليه يكون أساس التبعية للناقل هو العمل لمصلحته، حتى ولو كان من يعمل لمصلحته لا يخضع لإشرافه المباشر، كما لا يهم أن تمارس هذه الرقابة من قبل الناقل نفسه، كما لو كان يمارسها نيابة عنه شخص آخر، وقد تم تأكيد هذا المعنى من قبل مجلس اللوردات الإنجليزي - كما سبق القول - حيث ذهب إلى أن السوابق القضائية مستقرة في تاريخ عمل مجلس اللوردات على أن المقصود بوكيل الناقل لا يقتصر فقط على من تجمعه بالناقل عقد يلتزم بموجبه بأداء معين لمصلحة الناقل، وإنما يتسع ليشمل كل شخص يكلفه الناقل بالقيام بعمل يقتضيه تنفيذ أحد الالتزامات المفروضة على الناقل، حتى ولو لم يكن خاضعاً لإشراف الناقل ورقابته فيما يقوم به من أعمال.

HOUSE OF LORDS, Riverstone Meat Co. v. Lancashire Shipping Co., The Muncaster Castle, 1961, AC 807, available at:

http://pntodd.users.netkink.co.uk/cases/cases_m/munc_c.htm

بل ويسأل الناقل عن نشاط كل من يساعده في تنفيذ التزاماته، بصرف النظر عن كون من يساعده مفروضاً عليه أم قام باختياره، ففكرة التبعية المرتبطة بتلقي الأوامر والتعليمات أخذ نجمها في الأفول، وهذا ما أوحى به صياغة نصوص الاتفاقيات الدولية خاصة المعنية بشؤون النقل البحري (بروكسل وهامبورج وروتterdam)، والعديد من أحكام القضاء، والتي أضافت بأن وكيل الناقل صفة تلحق بكل من يقوم بتنفيذ أحد الالتزامات الواقعة على الناقل، وذلك حتى ولو لم يثبت أنه تابع للناقل يعمل في ضوء الأوامر والتعليمات التي يصدرها له فيما يقوم به من أعمال. يضاف لذلك أن هذه الاتفاقيات ذاتها حددت النطاق الزمني للالتزام الناقل بالسلامة، حيث جعلته يبدأ من لحظة استلامه البضائع من الشاحن أو أي شخص أو سلطة تنوب عنه في ذلك، وحتى تمام عملية التسليم، فالعبارة هي باللحظة التي يبدأ فيها الناقل بممارسة سلطته في الرقابة والتحكم على البضائع، وليس باللحظة التي يتم تحميل البضائع على متن السفينة، الأمر الذي يجعل الناقل مسؤولاً عن السلامة بداية من استلام البضائع، ومسؤولاً عن نشاط أي شخص يتولى تنفيذ هذا الالتزام نيابة عنه، حتى ولو لم يكن تابعاً للناقل. يضاف لذلك أن اعتبارات حماية الشاحن، تقتضي بسط مسؤولية الناقل عن أعمال مقاولي الشحن والتفريغ الإجمالي حتى ولو لم يساهم في اختيارهم، ولو كان مجبراً عليهم من قبل إدارة الميناء، حيث يصعب على الشاحنين في غالب الوقت إثبات إهمالهم نظراً لضعف خبرتهم في هذا المجال، الأمر الذي لا يبدو بذات الصعوبة بالنسبة للناقل. وفي كافة الأحوال لا يمكن إنكار قيام الناقل بدور في توجيه مقاولي الشحن والتفريغ حتى ولو كان مجبراً على استخدامهم، حيث يقوم في الغالب بإصدار التوجيهات إليهم خاصة في التعامل مع السفينة أثناء الشحن والتفريغ حتى لا تصاب بمكروه من أدوات الشحن والتفريغ المستخدمة.

- ٤ - إن التفسير الموسع للحدث الجوي يتفق مع طبيعة التزام الناقل بسلامة الراكب، الذي يعد - وفق الراجح - التزاماً بتحقيق نتيجة^(٦٩)؛ فالغاية من التزام الناقل في ضوء طبيعة اتفاق الأطراف وما اتجهت إليه نياتهم ومقتضيات حسن تنفيذ العقد تستلزم تحقيق شيء معين، وهو سلامة الراكب، فالناقل ليس مكلفاً فقط بنقل الراكب من مكان الإقلاع لمكان الوصول بأي حالة، ولكن يجب نقله سالماً.
- ٥ - إن موقف اتفاقية مونتريال يؤكد دعم تبني المفهوم الموسع للحدث الجوي، حيث إن جعلها مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية في حدود معينة، وقائمة على الخطأ المفترض في حدود أخرى، يعكس الرغبة في تقرير مسؤولية الناقل عن كافة أسباب الضرر التي تلحق بالراكب، ومن ثم التوسيع من مفهوم الحادث الجوي. وبناء عليه يبدو لنا تبني مفهوم موسع للحادث الجوي، وذلك نظراً لتعدد وتباين وتطور أسباب وقوع هذه الحوادث (أسباب أمنية أو ملاحية أو أسباب تتعلق بالطائرة أو بطبيعة حمولتها.....)، الأمر الذي يدفعنا للقول بعدم ملاءمة ربطها بوقت معين أو بشخص معين أو بأضرار معينة، بل الأنسب - خاصة في ظل ما تشهده هذه الحوادث من تطورات في أساليب وطرق ارتكابها - تبني تعريف موسع لها، بحيث ينصرف الحادث إلى كل واقعة مرتبطة بنشاط الناقل من شأنها الإضرار بالراكب، وذلك بصرف النظر عن وقت وقوعها، أو الأسباب التي تقف وراءها، أو الأشخاص المتسببين فيها وبناء عليه نرى تعريف الحادث الجوي بأنه عبارة عن كل واقعة مرتبطة بنشاط الناقل من شأنها أن تؤدي إلى الإضرار بالراكب.

(٦٩) راجع في ذلك:

Cédric bernat, Le régime de responsabilité commissionnaires de transport, mars 2010, available at: <http://cedricbernat.wordpress.com/2010/03/25/le-regime-de-responsability-eds-commissionnaires-de-transport/>

- ونحن من جانبنا نتفق مع الاتجاه الغالب في الفقه الذي يرى أن التزام الناقل بسلامة الراكب هو التزام بتحقيق نتيجة، حيث إن المنطق القانوني يقتضي تحديد طبيعة الالتزام في ضوء مضمون الأداء المطلوب من القائم به، وليس فقط من خلال الاعتماد على وسائل دفع المسؤولية، فعندما تكون الغاية من التزام معين في ضوء طبيعة اتفاق الأطراف وما اتجهت إليه نياتهم ومقتضيات حسن تنفيذ العقد تستلزم تحقيق شيء معين، يكون الالتزام بتحقيق نتيجة، أما إذا كانت الغاية من الالتزام مجرد بذل جهد أو اهتمام معين يكون الالتزام ببذل عناية. ومن خلال تطبيق ذلك على طبيعة التزام الناقل الجوي بالسلامة في ضوء طبيعة اتفاه مع الراكب وما اتجهت إليه نواياهم، نلاحظ أنه لا يلتزم فقط بمجرد توصيله إلى المكان المتفق عليه أيًا كانت نتيجة هذا التوصيل (أي سواء وصل سليماً أم مصاباً)، وإنما يلتزم بتوصيل الراكب سليماً معافاً.

ولا يمكن القول بأن هذا التعريف الموسع للحدث الجوي سوف يمثل تشديداً في مسؤولية الناقل، حيث إن قطاع النقل الجوي قد شهد تطوراً كبيراً في الآونة الأخيرة، سواء على صعيد التجهيزات الفنية أم على صعيد الكفاءات البشرية، وذلك على النحو الذي زاد من قدرة الناقل على توقع الحوادث وتفاديها والتعامل معها. ولعل هذا ما يفسر لنا موقف الاتفاقيات الدولية التالية لاتفاقية وارسو، والتي سعت لتبني نظام المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس المخاطر، وذلك إدراكاً من جانبها بالتقدم الهائل الذي شهدته قطاع الطيران من ناحية، وذلك على النحو الذي يبرر تشديد مسؤولية الناقل.

ولعل في تبني هذا المفهوم الموسع للحدث الجوي ما يوفر ضماناً للمستفيد من خدمات النقل الجوي، فهو كطرف ضعيف في عقد النقل يقبل الخضوع التام لسيطرة الناقل وتعليماته، في الوقت الذي يمارس الأخير لنشاطه في ظل مخاطر من نوع خاص، تقتضي ضرورة توفير الضمانات الكافية لهذا المستفيد، والتي يأتي على رأسها تبني مفهوم موسع للحدث الجوي.

ولعل هذا التفسير الموسع للحدث الجوي يسمح باعتبار الإرهاب حادثاً جويّاً يمكن أن يسأل عنه الناقل، فالإرهاب لا يخرج عن كونه واقعة تخل بالسير العادي للرحلة الجوية من شأنها الإضرار بالراكب، وقد وجد هذا التفسير صدقاً كبيراً في أجواء المحاكم عندما تعرضت لبحث مدى اعتبار الإرهاب حادثاً جويّاً من عدمه.

ففي قضية ساليرنو ضد شركة الطيران بان أمريكان (Salerno v. pan American world Airway)، والتي تتلخص وقائعها في أن السيدة ساليرنو استقلت الطائرة التابعة لشركة الطيران بان أمريكان المتجهة من ميامي إلى أورجواي ذهاباً وإياباً، وأثناء رحلة العودة علم طاقم الطائرة بأن هناك قنبلة على متنها، فقاموا بالتفتيش إلى أن تمكنوا من العثور عليها، الأمر الذي أصاب الركاب بالذعر الشديد، مما تسبب في إصابة السيدة ساليرنو بانهايار أدى إلى إجهاضها من حملها، وقد قامت على أثر ذلك برفع دعوى لمطالبة شركة الطيران بالتعويض، وعندما نظرت محكمة جنوب نيويورك هذه الواقعة، قررت بأن الحدث الذي أصاب السيدة ساليرنو بالإجهاض غير متوقع ويخل بالسير الطبيعي للأمر، ومن ثم فإن المحكمة تعتبره من قبيل الحوادث الجوية التي يسأل عنها الناقل^(٧٠).

(٧٠) راجع:

Salerno v. Pan American world airways, inc. no. 82 Civ. 5316 (MEL). United States District Court, S.D. NewYork. April19, 1985. available at: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc=1985126260F-Supp656_11139.xml&docbase+CSLWAR1-1950-1985

وفي واقعة أخرى تتلخص أحداثها في أنه أثناء قيام طائرة تابعة لشركة الخطوط الجوية السويسرية برحلة من سويسرا إلى نيويورك، قامت جماعة مسلحة بإجبار قائد الطائرة على الهبوط بصحراء الأردن واحتجاز ركبها كرهائن، وكان ضمن ركب هذه الطائرة سيدة تدعى هسرل، حيث قامت على أثر انتهاء الاحتجاز برفع دعوى لمطالبة شركة الطيران عن تعويض الأضرار التي ألتمت بها، وقد دفعت شركة الطيران دعوى السيدة هسرل بالقول أن اختطاف الطائرة وتحويل مسارها لا يعد حادثاً جويًا.

وأثناء نظر الدعوى أمام محكمة جنوب نيويورك استجابت المحكمة لمطلب السيدة هسرل ورفضت دفع شركة الطيران، حيث ذهبت إلى أن لفظ "الحادث" ينصرف إلى كل واقعة مفاجئة مرتبطة بعملية النقل، حتى ولو كانت خارجة عن سيطرة الناقل. وقد دعمت المحكمة هذا التفسير بالأسباب التالية:

١ - أنه ليس في الاتفاقية ما يفيد عدم اتساع مصطلح الحادث للأفعال غير المشروعة التي ترتكب من الغير.

٢ - إن الإنصاف يقتضي تحميل شركة الطيران تبعة مخاطر الإرهاب خاصة في مواجهة الركاب المضرورين نظراً لقدرتها على اتقاء هذه المخاطر والسيطرة عليها، بدليل ما جاء في الأعمال التحضيرية لاتفاقية مونتريال (وهي الاتفاقية التالية لاتفاقية وارسو ١٩٢٩) من إلقاء تبعة عمليات التخريب على الناقل الجوي.

٣ - إن شركة الطيران هي الأقدر على ضبط الإرهابيين والمختطفين وتجنب هذه الحوادث، من خلال سيطرتها على الطائرة واتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوع حوادث الإرهاب^(٧١).

ومما سبق يتضح أن حادث الإرهاب داخل في مضمون الحوادث المسؤول عنها الناقل الجوي، وذلك بالنظر إلى أن هذا الحادث مما يخل بالسير العادي للرحلة الجوية وناجم عنها ومرتبب بها، فالتقدم الذي يشهده قطاع النقل الجوي يجعل من الإرهاب حادثاً يمكن للناقل توقعه ودفعه من خلال الاستعانة بالتدابير الأمنية الكافية وتجهيز الطائرة وطاقمها بكافة الوسائل التي يمكن من خلالها التصدي لما يقع من عمليات

(٧١) راجع:

Husserl v. Swiss Air Transport Company. 388 F.Supp. 1238. U.S Direct Court, S.D.N.Y, February 1975.

Available at: <http://www.jstor.org/stable/2200570>

- أيضاً: د. يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، بند ٥٨، ص ١٢٤.

الإرهاب، يضاف لذلك أن الراكب كطرف ضعيف في عملية النقل يجب تعويضه عما يلحق به من أضرار الإرهاب، لعظم الأضرار المادية والنفسية التي تلحق به على أثر وقوع هذا الحادث.

وبناء على ما سبق يعد الإرهاب حادثاً يسأل عنه الناقل الجوي، وذلك للأسباب التالية:

١ - اتساع المفهوم الذي تبناه كل من القانون المصري وكذلك الاتفاقيات الدولية للحادث الجوي يقتضي القول بأنها تشتمل على كل واقعة تخل بالسير العادي لعملية النقل الجوي، وذلك بصرف النظر عن ارتباط وقوع الحادث باستغلال الطائرة أو بخطأ الناقل أو تابعيه، وبصرف النظر عن مدى توقع هذا الحادث أو إمكانية دفعه، بل يكفي مجرد وقوع ضرر بالراكب، وهذا المفهوم الموسع من شأنه اعتبار الإرهاب من قبيل الحوادث الجوية، فالإرهاب كواقعة تخل بالسير العادي لعملية النقل، من خلال الاعتداء على أمن الطائرة، وذلك على النحو الذي من شأنه إلحاق الضرر بها أو بحمولتها.

٢ - إن أحكام القضاء سعت على أثر تزايد الأنشطة الإرهابية إلى تبني مفهوم موسع للحادث الجوي بغية اعتبار هذه الأنشطة من قبيل الحوادث المسؤول عنها الناقل. وقد ظهر صدى هذا الأمر في أحكام المحاكم الأمريكية عندما كانت تنصدي للفصل في منازعات المسؤولية عن هذه الاعتداءات، حيث اكتفت هذه المحاكم لإثبات وقوع الحادث مجرد وقوع ضرر بالطائرة أو بحمولتها. وقد ساعد هذا التوسع في تفسير الحادث ليس فقط في مجرد اعتبار الاعتداءات الإرهابية من قبيل الحوادث الجوية، ولكن أيضاً في إعفاء الراكب من عبء إثبات خطأ الناقل كي يقيم مسؤوليته عن هذه الاعتداءات.

٣ - على أثر ما شهدته العالم من تنامي وتصاعد وتيرة العمليات الإرهابية خاصة بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر، ظهرت اتجاهات قوية بتعديل نصوص الاتفاقيات الدولية القائمة الخاصة بالطيران المدني، وقد كانت أولى الملاحظات التي أبدت على الاتفاقية هي ضيق النصوص المنظمة للأفعال التي هي حوادث تخل بأمن الطائرة، وأن الأمر يحتاج إلى توسعة هذه الأفعال لمواجهة مستجدات الأنشطة الإرهابية.

والسؤال الذي يثور في هذا الصدد هل كل حوادث الإرهاب التي تقع أثناء الرحلة سوف يسأل عنها الناقل باعتبارها حادثاً جويًا، أم أن هناك ضوابط يجب أن تتوافر حتى يسأل الناقل الجوي عن هذه الحوادث؟

المبحث الثاني الضوابط القانونية لاعتبار الإرهاب حادثاً يسأل عنه الناقل الجوي

٢٢ - في ضوء ما جاء بنص المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال، وأيضاً ما جاء في اتفاقية وارسوا في ذات الشأن، يتضح أن هناك ضوابط معينة يجب توافرها لمسؤولية الناقل عما يقع من حوادث، ومن ثم لا يمكن القول بمسؤولية الناقل عن كافة حوادث الإرهاب، ولكن هناك ضوابط معينة يجب توافرها لذلك.

وتتلخص هذه الضوابط فيما يلي:

- ١ - أن يكون حادث الإرهاب مرتبطاً بعملية النقل.
 - ٢ - أن يقع حادث الإرهاب أثناء فترة النقل.
- ويقتضي الأمر التعرض لهذين الضابطين وذلك على التفصيل التالي:

المطلب الأول أن يكون حادث الإرهاب مرتبطاً بعملية النقل

٢٣- تعددت الاتجاهات الفقهية والقضائية التي تصدت لتفسير ارتباط الحادث الجوي بعملية النقل لاتجاهات عدة على التفصيل التالي:

الاتجاه الأول - أن يكون الحادث مرتبطاً بعملية الاستغلال الجوي للطائرة:

ذهب اتجاه من الفقه إلى تفسير المقصود بكون الحادث مرتبطاً بعملية الناقل، أن يكون الحادث مرتبطاً بعملية الاستغلال الجوي، بحيث تقتصر مسؤولية الناقل فقط على الحوادث المرتبطة باستغلال الطائرة، وهي المخاطر الجوية التقليدية، مثل مخاطر الجو (الرياح والعواصف الجوية)، والمخاطر الميكانيكية (كاخلل الفني في آلات أو أجهزة الطائرة)، ومن ثم إذا لم يكن الحادث مرتبطاً بالاستغلال الجوي فلا يسأل عنه الناقل^(٧٢).

(٧٢) د. يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، بند ٥٥، ص ١١٧؛ د. أماني أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩م واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، بحث مقدم لمؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون جامعة الإمارات العربية المتحدة بالتعاون مع محاكم دبي وهيئة دبي للطيران المدني، الفترة من ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢، الجزء الأول، ص ٨٧.

فلو أن الحادث الذي وقع للراكب قد وقع وهو في ساحة الاستقبال أو في باحة المطار فهذا لا يعد حادثاً وفق لمعيار الاستغلال الجوي^(٧٣).

ويترتب على الأخذ بهذا التفسير استبعاد وصف الحادث عن واقعة الإرهاب، باعتبار أن هذه الواقعة ليست من الحوادث المرتبطة بعملية الاستغلال الجوي.

وقد شهد هذا الاتجاه تأييداً واسع النطاق من قبل القضاء الأمريكي، والذي عرض عليه قضية تتلخص وقائعها في أن السيدة Hessa Schneider استقلت إحدى الطائرات التابعة لشركة الطيران SWISS AIR TRANSPORT COMPANY المتجهة من إسرائيل إلى بوسطن، وأثناء الرحلة طلب منها أحد الركاب الجالسين بجوارها الذهاب إلى الممر، لكن نظراً لضخامة جسم هذه السيدة، فقد قامت بالارتكاز على جانبها الأيسر مما تسبب في إصابتها في ركبتيها اليسرى على أثر تكرار هذا الأمر. وقد حكمت المحكمة بعدم مسؤولية شركة الطيران عما أصاب هذه السيدة من أضرار، وذلك على أساس أن هذه الواقعة لا تعد حادثاً جويًا، لعدم ارتباط هذه الواقعة بعملية الاستغلال الجوي للطائرة^(٧٤).

وطبقاً لهذا الاتجاه لا يعد الإرهاب حادثاً جويًا يمكن أن يسأل عنه الناقل، لعدم ارتباطه بعملية الاستغلال الجوي للطائرة، ومن ثم عدم سريان اتفاقية مونتريال على الاعتداءات الإرهابية التي تصيب ركاب الطائرة بأضرار الوفاة أو الإصابة الجسدية. فلو أن الطائرة تم اختطافها وتغيير مسارها واختطاف ركابها واحتجازهم بعيداً عن الطائرة، فلا يعد هذا حادثاً جويًا طبقاً لهذا الرأي لعدم ارتباطه بالاستغلال الجوي للطائرة.

الاتجاه الثاني - أن يؤدي الحادث إلى الإضرار بالراكب أثناء فترة النقل:

ذهب جانب من الفقه^(٧٥) إلى القول بأن تبني اتفاقية مونتريال لنظام المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس المخاطر، يشير إلى أن الناقل مسؤول عن كافة الأسباب المؤدية للضرر بصرف النظر عن ارتباطها أو عدم ارتباطها بعملية النقل، ومن ثم يسأل عن كافة الوقائع التي من شأنها أن تضر بالراكب، وذلك دون التقيد

(٧٣) راجع:

Janice Cousins, Warsaw Convention - Air Carrier Liability for Passenger Injuries Sustained Within a Terminal, Fordham Law Review, Volume 45 - Issue 2, 1976, p 375.

(٧٤) راجع:

Hessa Schneicer, v. Swiss air transport company ltd, United States District Court., 686 F.Supp. 15 (1988).

(٧٥) د. أماني أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩م واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، المرجع السابق، ص ٩١.

يكون الواقعة مرتبطة بالاستغلال الجوي للطائرة من عدمه، وبصرف النظر عن كون هذا الحادث مرتبطاً بنشاط الناقل أم غير مرتبط به.

ونحن من جانبنا لا نتفق مع هذا الرأي، حيث أن تبني نظام المسؤولية الموضوعية من قبل اتفاقية مونتريال لا يعني المسؤولية المطلقة للناقل عن كافة الأضرار التي تصيب الراكب، حتى ولو كان سبب الحادث غير مرتبط بنشاط الناقل، فالمسؤولية الموضوعية رغم أنها لا تشترط تحقق ركن الخطأ لقيام المسؤولية، لكنها تتطلب أن يكون هناك صلة بين نشاط المدين والضرر الذي لحق بالمضروب، ومما يؤكد موقفنا ما عبرت عنه نص المادة (١٧) من اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ بصورة غير مباشرة، من اشترط أن يكون الحادث الذي سبب الوفاة أو الإصابة قد وقع على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم، بمعنى آخر أن يكون الحادث مرتبطاً بنشاط الناقل.

٢٤- رأينا الخاص:

ويبدو لنا عدم ترجيح أي من الرأيين السابقين، فلا يمكن القول باقتصار الحادث المسؤول عنه الناقل فقط على الوقائع المرتبطة بعملية الاستغلال الجوي، لأن الناقل مسؤول عن سلامة الراكب منذ أن يضع نفسه تحت رقبته وإشرافه حتى قبل أن تبدأ الرحلة بالفعل. من ناحية أخرى لا يمكن القول بمسؤولية الناقل عن كافة الأسباب المؤدية للإضرار بالراكب، لما في ذلك القول من تشديد مبالغ فيه، وغير متفق مع مقصود اتفاقية مونتريال.

ويبدو لنا أن المقصود من ارتباط الحادث بعملية النقل، أن تقع الواقعة المسببة لضرر الراكب مرتبطة بنشاط الناقل، وذلك بصرف النظر عما إذا كانت هذه الواقعة تعد خطأ من قبل الناقل أم لا.

ولعل هذا التفسير يقتضيه المنطق، فلا مجال لتحميل الناقل إلا تبعة الحوادث المرتبطة من حيث الأصل بنشاطه. وقد أكدت اتفاقية وارسو هذا المعنى، حيث جاء في المادة ٣١ منها ما يفيد بأن الاتفاقية لا تسري إلا على الحوادث الناجمة عن عملية النقل الجوي^(٧٦).

(٧٦) راجع:

- Warsaw convention, (article 31-1):

In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.

وبناء عليه يشترط حتى يسأل الناقل عن أضرار الإرهاب أن تكون هذه الأضرار مرتبطة بعملية النقل الجوي، أي مرتبطة بنشاط الناقل وبالالتزامات المكلف بها في مواجهة الراكب بداية من خضوعه لرقابة وإشراف الناقل، وذلك بصرف النظر عن وقوع هذه الأضرار بسبب خطأ الناقل أم لا، وبصرف النظر عن كون هذه الأضرار مرتبطة بالاستغلال الجوي للطائرة أم لا، فأعمال القرصنة واحتجاز الراكب أو اختطافهم من صالة المطار قبل صعود الطائرة أو بعد النزول منها، تعد من الحوادث المرتبطة بعملية النقل، ومن ثم يسأل عنها الناقل.

من ناحية أخرى لا يسأل الناقل عن أضرار الإرهاب متى ثبت أنها غير مرتبطة بعملية النقل، حيث أن واقعة الإرهاب في مثل هذه الحالة لن تعد من قبيل الحوادث الجوية المسؤول عنها الناقل، وذلك كما لو أن الاعتداء الإرهابي قد وقع على الراكب قبل دخوله المطار وقبل خضوعه لتعليمات الناقل، أو حتى وقعت أثناء توجهه للطائرة من تلقاء نفسه دون الالتزام بتعليمات الناقل وتوجيهاته.

وقد ظهر صدى هذا التفسير في العديد من أحكام القضاء المختلفة. ففي قضية السيدة هسرل سابقة الذكر اعتبرت المحكمة عملية اختطاف الطائرة وتحويل مسارها حادثاً يسأل عنه الناقل الجوي، رغم أنه غير مرتبط من حيث الأصل بعملية الاستغلال الجوي للطائرة، لكنه مرتبط بنشاط الناقل

أيضاً في قضية ريتشي في مواجهة شركة الطيران الأمريكية، والتي تتلخص وقائعها في أن المدعي قد تم الاعتداء عليه بالضرب من قبل راكب مجاور له أثناء الرحلة الجوية مما أصابه بأضرار جسيمة، وعندما عرض الأمر على محكمة استئناف نيويورك قضت باعتبار هذه الواقعة حادثاً جويّاً، وذلك على الرغم من عدم ارتباطها من حيث الأصل بعملية الاستغلال الجوي^(٧٧).

(٧٧) راجع:

Nicholas Ricci. v. American Airlines, inc, The Supreme Court of New Jersey, December 6, 1988.

د. يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص ١٣١.

المطلب الثاني

أن يقع حادث الإرهاب أثناء فترة النقل

٢٥ - نصت المادة (١٧) من اتفاقية وارسو على أن يكون الناقل مسؤولاً عما يلحق الراكب من ضرر إذا ما كان الحادث الذي تسبب في الضرر قد وقع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والهبوط.

نصت أيضاً المادة (١/١٧) من اتفاقية مونتريال على أن: "يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه لإصابة جسدية، بشرط أن يكون الحادث الذي سبب الوفاة أو الإصابة قد وقع فقط على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم".

ويبدو أن النصوص السابقة تشير بصورة صريحة إلى اشتراط وقوع الحادث خلال فترة النقل، أي تلك الفترة التي يكون فيها الراكب تحت وصاية الناقل وإشرافه، والتي تبدأ مع بداية الرحلة الجوية وتنتهي مع نهايتها.

ويعكس هذا الشرط أهمية خاصة، تبدو في ارتباط قيام مسؤولية الناقل عن حادث الإرهاب بوقوعها خلال فترة معينة فقط، أما ما يقع خارج هذه المدة من حوادث فلا يسأل عنها الناقل.

ويقف وراء هذا الشرط عدة مبررات، أهمها:

- ١ - أنه ليس من الجائز مساءلة الناقل عن الأضرار التي تلحق بالراكب إذا لم يكن هو المسيطر عليه وحده، فإذا شاركه غيره في السيطرة، كان من المحتمل إرجاع الحادث إلى خطأ هذا الغير^(٧٨).
- ٢ - إن اشتراط هذا الشرط يعكس ضرورة توافر صلة بين نشاط الناقل والضرر الذي لحق بالراكب بمناسبة وجوده تحت سيطرته.
- ٣ - يرتبط تطبيق أحكام الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل الجوي (وارسو لسنة ١٩٢٩، ومونتريال لسنة ١٩٩٩) بوقوع الحادث خلال الفترة التي يكون فيها الناقل مسؤولاً عن الراكب، ومن ثم إذا وقع الحادث خارج هذه الفترة، فلا تنطبق هذه الاتفاقيات، ولكن يطبق القانون الداخلي.

(٧٨) د. ثروت أنيس الأسيوطي: مسؤولية الناقل الجوي، (بدون دار نشر)، الطبعة الأولى، ١٩٦٠، ص ١٨٥.

وقد أثير بهذه المناسبة التساؤل حول المقصود بعبارة على متن الطائرة، وعبارة عمليات الصعود والهبوط كمتعايير للدلالة على فترة النقل المسؤول عنها الناقل؟

أولاً - المقصود بعبارة على متن الطائرة في حوادث الإرهاب:

٢٦ - وبخصوص تحديد المقصود بعبارة على متن الطائرة فقد ذهب اتجاه من الفقه للقول بأن هذه العبارة تنصرف إلى وجود عملية نقل جوي فعلي، وهي التي تبدأ من لحظة إقلاع الطائرة، وتنتهي بتمام هبوطها، وقد ترتب على هذا الرأي نتيجة خاصة بحوادث الإرهاب، وهي أنه إذا ما هبطت الطائرة بصورة اضطرارية خارج المطار فإن مسؤولية الناقل تنتهي بمجرد ابتعاد الراكب عن مشارف الطائرة، وخروجه منها^(٧٩).

وقد شهد هذا الاتجاه تأييداً من قبل بعض أحكام القضاء الأمريكي، وذلك في قضية *CECELIA SZIGETI v. AMERICAN OVERSEAS AIRLINES*، التي تتلخص وقائعها في أن الطائرة التابعة لشركة الطيران أمريكيان أوفرسيز وهي بصد تنفيذ رحلتها من مطار فرانكفورت إلى مطار بتسبرج، اضطرت للهبوط في مطار نيويورك، وقد قام أحد العمال التابعين للناقل الجوي باصطحاب أحد ركاب الطائرة إلى الإدارة الصحية بالمطار، وهناك اختفى الراكب فجأة، ثم عثر على جثته بعد مرور عشرة أيام لمقاة في خليج بومباي. وعندما عرضت هذه القضية على المحكمة العليا في نيويورك قضت بعدم مسؤولية الناقل عما لحق هذا الراكب من أضرار، وذلك على أساس أن ما أصابه ليس له علاقة بالمخاطر الخاصة للطيران والمرتبطة بتواجد الراكب على متن الطائرة أثناء عملية الطيران^(٨٠).

ونحن من جانبنا لا نتفق مع هذا الاتجاه، ونرى ضرورة تفسير عبارة على متن الطائرة من خلال ربطها بمكان الإقلاع ومكان الهبوط وفق ما تم الاتفاق عليه بين الناقل والراكب في عقد النقل، بمعنى أن الناقل مسؤول عن كافة الأضرار التي تلحق بالراكب خلال نقله من مكان الإقلاع إلى مكان الوصول، بما في ذلك الحالات التي تضطر فيها الطائرة للهبوط بشكل قسري، حيث يمتد المقصود من عبارة على متن

(٧٩) راجع: د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص ١٣٩.

(٨٠) *Szigi v. AM. Overseas airlines, INC. 2 A.D.2d 813 (1956), Appellate Division of the Supreme Court of the State of New York, Second Department. August 13, 1956.*

الطائرة ليشمل الأمكنة التي يتواجد فيها الراكب بعيداً عن الطائرة، كما في حالة خطفه أو اقتياده في أماكن تبعد عن الطائرة، بحيث يظل الناقل مسؤولاً عن سلامة الراكب، حتى تمام وصول الطائرة إلى المكان المتفق عليه. والقول بغير ذلك يعني أن هبوط الطائرة بصورة فجائية لعطل أو اعتداء إرهابي أو غيره من الأسباب، وقيام الراكب مضطراً بمغادرة الطائرة يجعل الناقل غير مسؤول عما يلحقه من أضرار على أثر ذلك، الأمر الذي لا تقبله قواعد العدالة والمنطق.

ومما يدعم موقفنا هذا، ما جاء في قضية السيدة هسرل - سالفة الذكر - والتي تلخصت وقائعها في أنه أثناء قيام طائرة تابعة لشركة الخطوط الجوية السويسرية برحلة من سويسرا إلى نيويورك، قامت جماعة مسلحة بإجبار قائد الطائرة على الهبوط بصحراء الأردن واحتجاز ركبها كرهائن، وكان ضمن ركب هذه الطائرة سيدة تدعى هسرل، حيث قامت على أثر انتهاء الاحتجاز برفع دعوى لمطالبة شركة الطيران بتعويض الأضرار التي ألتمت بها، وقد دفعت شركة الطيران دعوى السيدة هسرل بالقول أن اختطاف الطائرة وتحويل مسارها لا يعد حادثاً يسأل عنه الناقل الجوي، الأمر الذي لم تستجيب له المحكمة، وحكمت للسيدة بالتعويض عما لحقها من أضرار نتيجة احتجازها بعيداً عن الطائرة، حيث اعتبرت المحكمة أن عبارة على متن الطائرة يقصد بها الفترة من بداية الرحلة وحتى وصول الراكب لمطار الوصول.

ثانياً - المقصود بعمليات الصعود والهبوط في حوادث الإرهاب:

٢٧- شهد تحديد المقصود بعمليات الصعود والهبوط في حوادث الطيران اختلافاً كبيراً، جاء نتيجة ما لحق هذا المصطلح من تطور على أثر تغير طبيعة المخاطر المهددة للنقل الجوي من ناحية أولى، وتغير النطاق المكاني الذي تقع فيه هذه المخاطر من ناحية ثانية، بالإضافة إلى ما طرأ على طبيعة التزام الناقل بسلامة الراكب من تغيرات من ناحية ثالثة.

وقد ذهب أحد الاتجاهات الفقهية المتأثرة بظاهر عبارة " عمليات الصعود والهبوط " وفسرها بأنها عبارة عن قيام الراكب بالصعود إلى الطائرة استعداداً للطيران، أو قيامه بالهبوط منها بعد توقفها في مطار الوصول. بمعنى آخر لا يعتبر حادثاً جويماً مسؤولاً عنه الناقل ما يقع قبل أو بعد عملية الطيران من حوادث، وقد برر هذا الرأي موقفه بأن الحادث الجوي الناقل يجب أن يقتصر فقط على مخاطر النقل الجوي، ولا يمكن تحميل الناقل المسؤولية عما يلحق الراكب من أضرار قبل وجوده

داخل الطائرة أو بعد خروجه منها، بحيث لا يسأل الناقل عن الحوادث التي تقع في حدود المطار بعيداً عن الطائرة^(٨١).

ويلاحظ على الاتجاه السابق أنه تأثر بشدة بموقف اتفاقية وارسو، والتي قصرت مفهوم الحوادث الجوية على الوقائع المرتبطة بنشاط الطائرة وتشغيلها، كما أنها ربطت بداية ونهاية فترة سريان الالتزامات الناشئة عن عقد النقل (وخاصة الالتزام بسلامة الراكب) ببداية ونهاية عملية النقل الجوي الفعلي. ولعل النظرة الضيقة التي حملتها هذه الاتفاقية، والتي انعكست على التفسيرات الفقهية والقضائية الخاصة بها، جاءت نتيجة أن حوادث الطيران في فترة وضع هذه الاتفاقية وسريانها كانت حوادث تقليدية، خاصة بالأعطال الميكانيكية الناتجة عن عمل الطائرة، والتقلبات الجوية التي تؤثر على ملاحتها الجوية، الأمر الذي لم يعد يتناسب مع واقع هذه الحوادث في الوقت الراهن، الذي تضاءلت فيه إلى حد كبير وقوع مثل هذه الحوادث على أثر ما شهده قطاع النقل الجوي من تطور مذهل استطاع معها أن يتغلب على مثل هذه المخاطر، وظهرت صور جديدة من حوادث النقل، ليست مرتبطة باستغلال الطائرة وتشغيلها، ولكنها تؤثر في هذا الاستغلال بشدة، كحوادث الإرهاب بأشكالها المختلفة.

ولم يكن التفسير المضيق لعمليات الصعود والهبوط يلقي ارتياحاً لدى القضاء الأمريكي، الذي سعى إلى تقرير حماية أكبر للمضرورين ضد الحوادث الجوية المستجدة، خاصة الاعتداءات الإرهابية التي تقع داخل ساحات المطار وفي غيرها من الأماكن التي يتواجد فيها الراكب بعيداً عن الطائرة ولكنه يخضع لرقابة وإشراف الناقل، الأمر الذي دفع بهذا القضاء إلى منح عبارة الصعود والهبوط مفهوماً واسعاً، بحيث يمتد ليشمل فترة تواجد الراكب داخل مبنى المطار استعداداً للصعود، ولا ينتهي إلا بعد وصول الراكب إلى مكان آمن في مطار الوصول^(٨٢).

(٨١) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، (بدون تاريخ نشر)، ص ١٧٢؛ د. عبد المجيد خلف العنزى، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحث مقدم لمؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون جامعة الإمارات العربية المتحدة بالتعاون مع محاكم دبي وهيئة دبي للطيران المدني، الفترة من ٢٢-٢٥/٤/٢٠١٢، الجزء الأول، ص ٣٠.

(٨٢) راجع:

MARTINEZ HERNANDEZ v. AIR FRANCE, No. 76-1146. United States Court of Appeals, First Circuit, available at:; DAY v. TRANS WORLD AIRLINES, INC. No. 279, Docket 75--7341. United States Court of Appeals, Second Circuit. Argued Dec. 3, 1975, available at:

<http://openjurist.org/528/f2d/31/day-v-trans-workd-airlines-inc-kersen>

وقد كانت البداية في قضية Day V. TWA^(٨٣)، والتي تتلخص وقائعها في أنه في صالة الترانزيت بمطار هلنكون بأثينا قام مجموعة من الإرهابيين بإلقاء ثلاث قنابل يدوية على المسافرين أثناء خضوعهم لعمليات التفتيش من قبل السلطات اليونانية، الأمر الذي أدى إلى سقوط العديد من القتلى والجرحى. وعندما عرض الأمر على القضاء تمكست شركة الطيران بعدم مسؤوليتها عما لحق الركاب من أضرار، استناداً إلى أن الركاب كانوا خارج نطاق عمليات الصعود والهبوط بمفهوم اتفاقية وارسو المعنية بالتطبيق.

وعندما تصدت المحكمة لبحث هذا الدفع، وعلى وجه التحديد تفسير عبارة عمليات الصعود والهبوط، رأت أنه لا يمكن قصرها على مكان وجود الراكب على سلم الطائرة صعوداً وهبوطاً، وإنما المقصود من هذه العبارة يمتد ليشمل كافة العمليات والإجراءات اللازمة للصعود إلى الطائرة أو الهبوط منها.

وقد قامت المحكمة - وهي في سبيلها للتأكيد على هذا التفسير - باستعراض الخطوات والإجراءات التي يجب على الراكب اتباعها لإتمام عملية الصعود إلى الطائرة، وهي:

- ١ - تقديم تذاكر السفر لتابعي شركة الطيران الناقلة.
 - ٢ - الكشف على الحقائب والأمتعة.
 - ٣ - التقدم للمكتب المسؤول عن فحص الجوازات.
 - ٤ - التفتيش الذاتي للبحث عن الأسلحة والمتفجرات.
 - ٥ - ركوب الحافلة المعدة لنقل الراكب إلى سلم الطائرة.
- وقد خلصت المحكمة إلى أنه لما كان المدعي قد أصيب أثناء إتمام هذه الإجراءات، فإنه يتعين اعتبار هذا الحادث قد وقع أثناء عمليات الصعود والهبوط.
- وقبل أن نبدي تأييداً لأي من الاتجاهات السابقة، يبدو لنا - اتفاقاً مع جانب من الفقه^(٨٤) - أن الاختلاف في تحديد المقصود بعبارة "عمليات الصعود والهبوط" بخصوص حوادث الإرهاب يعود في الأساس إلى أمرين:

(٨٣) راجع:

Aristedes A. Day V. Trans world airlines, United States Court of Appeals, Second Circuit, No. 279, Docket 75-7341, Argued Dec. 3, 1975.

(٨٤) د. يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص ١٣٩.

الأول: وجود خلط بين هذه الاتجاهات في تحديد الالتزامات الناشئة عن عقد النقل، خاصة الالتزام بضمان السلامة، والالتزام بالنقل عن طريق الجو. فبينما الأول محله جسد الراكب، فإن الثاني محله نقل الراكب من مكان لآخر خلال فترة زمنية معينة، كما أن الأول يبدأ من لحظة خضوع الراكب لوصاية الناقل ورقابته أثناء تواجده في المطار استعداداً للصعود إلى الطائرة وحتى توصيله لمكان آمن في مطار الوصول، بينما الالتزام الثاني يبدأ من لحظة الصعود على سلم الطائرة وحتى النزول منها في مطار الوصول.

الثاني: وجود اختلاف في تحديد المقصود بمخاطر الطيران وتحديد نوعية هذه المخاطر، فبينما قصر الاتجاه المضيق هذه المخاطر على مخاطر الاستغلال الجوي المرتبطة فقط بنشاط الطائرة، فإن الاتجاه الموسع نظر لهذه المخاطر بنظرة موسعة تضمنت ليس فقط مخاطر الملاحة الجوية التقليدية، ولكن أيضاً كافة صور المخاطر المهددة لسلامة الراكب أثناء عملية النقل الجوي، وذلك بصرف النظر عن ارتباطها بنشاط الطائرة.

٢٨- والقول عندنا، أن تحديد المقصود بعمليات الصعود والهبوط، ومن ثم تحديد نطاق الحوادث الجوية المسؤول عنها الناقل بخصوص الإرهاب يجب أن يرتبط وبشدة بنطاق التزام الناقل بسلامة الراكب، والذي يبدأ من وقت خضوعه لإشرافه ورقابته، كما يجب أن يرتبط أيضاً بالمخاطر المهددة لعملية النقل الجوي. ومن ثم التمسك بظاهر نصوص اتفاقية وارسو ومن بعدها روتردام بخصوص عبارة عمليات الصعود والهبوط، وقصرها فقط على اعتلاء سلم الطائرة صعوداً وهبوطاً، سوف يؤدي بنا إلى نتيجة غير منطقية لم تقصدها هذه الاتفاقيات، وهي أن الناقل غير ملتزم بسلامة الراكب خلال فترة ما قبل اعتلاء سلم الطائرة، على الرغم أن الراكب خلال هذه الفترة يخضع لرقابة وإشراف الناقل، كما أنه معرض لمخاطر النقل الجوي خاصة عند انتقاله من صالة المطار إلى سلم الطائرة؛ لذلك يبدو لنا توافق الاتجاه الموسع مع طبيعة ونطاق التزام الناقل بالسلامة من ناحية، واتفاقه مع طبيعة ونوعية مخاطر الطيران في الوقت الراهن من ناحية أخرى. فالمتابع لنوعية حوادث النقل الجوي ومخاطره في الوقت الراهن يلاحظ أن الحوادث التقليدية المرتبطة بنشاط الطائرة نتيجة فعل الجو أو وجود عطل فني أو ميكانيكي في تشغيلها أمر يكاد يكون منعدماً^(٨٥). حيث ظهرت نوعية جديدة من

(٨٥) لقد ثبت من واقع التقارير الفنية أن الطيران أصبح يشهد تقدماً كبيراً في وسائله وتجهيزاته، وذلك على النحو الذي أضحى في مقدور الطائرة أن تواجه عناصر الطبيعة المختلفة، وصار من اليسير على الناقل أن يتوقع تقلبات الجو ويحتاط لها. فلم تعد عناصر الطبيعة تلعب =

المخاطر التي تهدد سلامة الراكب أثناء عملية النقل الجوي كالإرهاب، وقد كان من أهم مستحدثات هذه المخاطر الجديدة أنها كشفت عن استقلالية التزام الناقل بسلامة الراكب في مواجهة التزامه بالنقل، خاصة فيما يتعلق بنطاق كل منهما. حيث إن الالتزام بالسلامة يبدأ من لحظة خضوع الراكب لإمرة الناقل وحتى زوال هذا الخضوع في مطار الوصول، أما الالتزام بالنقل فيبدأ من وقت صعوده على سلم الطائرة في مطار الإقلاع وحتى نزوله في مطار الوصول، ولعل هذا ما قصدته كل من اتفاقية وارسو ومونتريال عندما ذكرت عبارة "عمليات الصعود والهبوط" وعبارة "على متن الطائرة"، حيث إن العبارة الأولى تشير إلى نطاق التزام الناقل بالسلامة، أما العبارة الثانية فتشير إلى نطاق التزام الناقل بالنقل.

من ناحية أخرى كشفت مخاطر النقل الجوي الحديثة، خاصة مخاطر الإرهاب عن تغير المكان الذي يتعرض فيه الراكب لما يهدد سلامته، فبعد أن كان قاصراً على المخاطر التي تقع على متن الطائرة سواء أثناء وجودها في أرض المطار أم أثناء تحليقها في الجو، امتد إلى أماكن داخل المطار باعتبارها أماكن يمتد فيها الخطر بما يهدد سلامة الراكب، لكن هذا لا يعني بالنسبة لنا تقرير مسؤولية الناقل بصورة مطلقة عن الحوادث التي تقع للراكب في أي مكان داخل المطار، ولكن فقط الحوادث التي تقع أثناء فترة خضوع الراكب لإشراف الناقل ووصايته، والتي يبدأ عندها التزامه بضمان سلامة الراكب، كما يبدأ عندها مباشرة إجراءات الصعود على متن الطائرة،

= سوى دور ثانوي بالنسبة لهذه الحوادث. ففي ضوء أحدث الإحصائيات التي تمت في منتصف القرن العشرين، تبين أن ٥١٪ من حوادث الطيران كانت تعود إلى خطأ الطيار، و ١١٪ إلى خطأ التابعين الآخرين، و ١٨٪ إلى عيب في الطائرة (٥٠٪ بسبب الأعطال المفاجئة التي تصيب محرك الطائرة)، و ١١٪ تعود لأسباب مختلفة، و ٩٪ تعود لتقلبات الجو. وقد ظهر صدى ذلك في العديد من أحكام القضاء، كان أهمها قضية *Maione v. Trans-Canada*، والتي تتلخص وقائعها في أن أحد الطائرات التابعة لشركة *Trans-Canada* اصطدمت بالأرض وتهشمت أثناء عملية الهبوط، وقد قالت المحكمة أن السفر بالطائرة قد أصبح أمراً مألوفاً في كثير من دول العالم، وأنه متى استخدم الناقل طيارين مدربين، وتم تجهيز الطائرة تجهيزاً مناسباً، جاز للناقل توقع نقله إلى مكان الوصول وهو معافى. أيضاً قضت محكمة استئناف الولايات المتحدة الأمريكية في قضية *United State v. Kesinger et*، والتي قضت فيها بأن فن الطيران قد أحرز تقدماً كبيراً، وأضحت الطائرات طريقاً مأموناً للنقل لا يقل أماناً عن أي طريق آخر، فالطائرة إذا ما جهزت تجهيزاً ملائماً وقامت بالطيران في ظل ظروف جوية عادية، فإنها لا تسقط وفقاً للمجرى العادي للأمر، إلا إذا صدر إهمال من جانب الناقل أو تابعيه في الكشف على الطائرة وخدمتها وقيادتها. د. الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص ١٨٤.

ويظل هذا الالتزام قائماً حتى تمام قيام الناقل بتوصيل الراكب لمكان آمن في مطار الوصول.

وبناء عليه يبدو لنا تعريف عمليات الصعود والهبوط فيما يتعلق بحوادث الإرهاب بأنها عبارة عن كافة الخطوات اللازمة للصعود للطائرة وللنزول منها، والتي تبدأ من لحظة خضوع الراكب لرقابة الناقل ووصايته وتنتهي بزوال هذه الرقابة في مطار الوصول.

وإذا كان ما سبق ذكره متعلقاً ببحث مدى اعتبار الإرهاب حادثاً جويماً طبقاً لمفهوم قانون الطيران المدني المصري وكذا الاتفاقيات الدولية، فإن الجزم بمسؤولية الناقل عن هذا الحادث يقتضي التعرض لمدى اعتبار وقوع حادث الإرهاب خطأ يسأل عنه الناقل، وذلك على التفصيل التالي:

الفصل الثاني

مدى اعتبار وقوع الإرهاب خطأ يسأل عنه الناقل الجوي

٢٩- عدم اعتبار الإرهاب من قبيل السبب الأجنبي (فعل الغير) في حوادث النقل الجوي:

من الدوافع القوية لبحث مدى إمكانية مساءلة الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب هو ما شهدته الأوساط القانونية، خاصة ساحات المحاكم من منع الناقل من التخلص من المسؤولية عن هذه الحوادث بالاستناد إلى أنها من قبيل السبب الأجنبي، وأنها من الحوادث التي يمكن له أن يتوقعها ويتفادى آثارها باتخاذ تدابير معينة.

فقد حكم القضاء الفرنسي في قضية الزوجين (Haddad) بأن انتشار حوادث الإرهاب واختطاف الطائرات أمر لا يمكن معه القول بأن هذه الحوادث لا يمكن توقعها^(٨٦).

أيضاً ذهب القضاء الأمريكي إلى أن تعدد وتكرار الاعتداءات الإرهابية على الطائرات أمر يمثل خطورة كبيرة على أمن وسلامة النقل الجوي، وذلك على النحو الذي يمكن معه القول بأن أي ناقل جوي حريص لا يسمح له أن يدعي عدم قدرته على توقع هذا الحادث، وأضاف الحكم إلى أن مخاطر الإرهاب وقت وضع اتفاقية وارسو لم تكن ملحة على النحو الذي لم يجعل الأمر يشغل بال واضعي هذه الاتفاقية، لكن الأمر أصبح مختلفاً، وصار الإرهاب خطراً قائماً ومتوقفاً يهدد سلامة النقل الجوي^(٨٧).

وعلى صعيد القضاء العربي، فقد عرضت على محكمة بنغازي الابتدائية واقعة تتلخص فيما يلي: أنه بتاريخ ١٩٧٣/٣/٢١ كانت هناك رحلة جوية من طرابلس إلى

(٨٦) راجع:

Air France v. Haddad, Judgment of June 19, 1979, Cour d'appel de Paris, Premiere Chambre Civile, 1979 Revue Francaise de Droit Aerien 327, 328, appeal rejected, Judgment of February 16, 1982, Cour de Cassation, 1982 Bull.Civ. I 63.

(٨٧) راجع:

Husserl v. Swiss Air Transport Company, Ltd., 351 F. Supp. 702 - Dist. Court, SD New York 1972.

القاهرة، وقد ضلت الطائرة الطريق ودخلت المجال الجوي لسيناء المحتلة من قبل العدو الإسرائيلي في ذلك الوقت، فقامت المدافع الإسرائيلية بالتصدى لها فأسقطتها، مما تسبب في مصرع ركابها، وقد انتهت المحكمة إلى أن هذا الحادث لا يعد من قبيل السبب الأجنبي، وذلك لانتفاء شروطه من عدم القدرة على التوقع وعدم إمكانية الدفع في هذه الواقعة، حيث إن التحليق من قبل طائرة عربية فوق أرض تخضع للاحتلال الإسرائيلي يجب أن يتوقع معه حدوث ذلك^(٨٨).

ولعل هذه الأحكام تعكس بما لا يدع مجالاً للشك أن خطأ الناقل الجوي يصلح لأن يكون سبباً في الأضرار التي لحقت بالركاب على أثر وقع الإرهاب، وأن فكرة السبب الأجنبي لم يعد من الممكن للناقل أن يعتمد عليها لدفع مسؤوليته عن هذه الأضرار، خاصة وأنه المسؤول الأول عن سلامة الركاب. وإذا كانت الأحكام السابقة قد اعتمدت في تبرير موقفها على تكرار وقوع هذه الحوادث وانتشارها، فإن هذا التبرير يؤكده ما تشهده قطاعات النقل الجوي من تقدم مذهل ساعدها عليه الطفرة التي حدثت في نظم الاتصالات والمعلومات، والتي زادت من قدرة الناقل على استشراف وقوع الإرهاب ببذل جهد معقول لذلك.

ولعل هذا ما يبرر موقف محكمة استئناف فلوريدا الأمريكية في حكمها الصادر في قضية *Edwards v. National Airlines*، والتي تتلخص وقائعها في أنه أثناء قيام شركة الطيران الوطنية برحلة لها من مطار فلوريدا، تم اختطاف الطائرة من قبل جماعة إرهابية ودفعتها للهبوط في كوبا، وقد قامت السلطات الكوبية أثناء فترة الاحتجاز بتقديم أطعمة فاسدة، الأمر الذي تسبب في إصابة إحدى السيدات بمرض شديد، أقامت هذه السيدة بعد ذلك دعوى لمطالبة شركة الطيران بالتعويض، وقد دفعت الشركة بعدم مسؤوليتها، وذلك على أساس أن السبب الحقيقي للإصابة هو فعل الغير، وقد رفضت المحكمة هذا الدفع، وقضت بمسؤولية شركة الطيران، وبررت ذلك بأن هذه الشركة كان من الواجب عليها أن تتوقع اختطاف الطائرة، خاصة وأنها ستمر فوق دولة كوبا، كما كان يجب عليها أن تحرص على توفير الأطعمة السليمة لتقديمها للركاب، وتجنبيهم الحصول على أطعمة من أية جهة أخرى^(٨٩).

(٨٨) راجع هذا الحكم لدى: د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص ٢٤١.

(٨٩) راجع:

Edwards v. National Airlines, INC. 307 So.2d 244 (1974), District Court of Appeal of Florida, Fourth District. December 27, 1974.

فالمحكمة في الحكم السابق لم تقبل الدفع المؤسس على وجود خطأ مشترك بين الناقل ومنفذ العمل الإرهابي، وقضت بمسؤولية الناقل رغم ذلك، بما يشير بجلاء إلى أنه مكلف ببذل جهد كبير في توقع حوادث الإرهاب وفي التعامل معها إذا ما وقعت، ويؤكد في ذات الوقت عدم قدرة الناقل على اعتماد الإرهاب كسبب أجنبي لدفع مسؤوليته. ومادام الناقل محروماً من التمسك بالسبب الأجنبي لدفع مسؤوليته عن أضرار الإرهاب، فهذا يعني أن خطأه متصور في هذه الحوادث.

٣٠ - وفي هدى ما سبق يمكن القول بأن الإرهاب لا يعد دائماً من قبيل السبب الأجنبي في حوادث النقل الجوي، وذلك للأسباب التالية:

- ١ - إن الناقل يمارس نشاطاً ينطوي على خطورة خاصة، ومن ثم يجب أن ترتقي مسؤوليته إلى قدر النشاط الذي يمارسه، حتى ولو لم يشكل هذا النشاط خطأً^(٩٠). أما إذا ما ثبت خطأ الناقل في تفادي حوادث الإرهاب، أو الحد من آثارها بعد وقوعها فمسؤوليته أولى وأجدر، فعجز الناقل عن تفادي وقوع حادثه الإرهاب في بعض الأحيان لا يبرر عجزه في الحد أو التقليل من آثاره بعد وقوعها^(٩١).
 - ٢ - من ناحية أخرى حتى ينطلي على حادث الإرهاب وصف السبب الأجنبي، يجب أن يكون هو السبب الحقيقي للضرر، أي ترتبط الأضرار التي لحقت بالركاب بحادث الإرهاب بعلاقة سببية، ولا يكتفى في هذا الشأن أن يقتصر دور الإرهاب على ازدياد فرصة تحقق الضرر، من خلال جعله أمراً ممكناً، حيث لا توجد عندئذ علاقة سببية، أي لا يعد حادث الإرهاب في هذه الحالة هو السبب الحقيقي لوقوع الضرر^(٩٢). وبناء عليه إذا اشتركت مع الإرهاب في وقوع الأضرار أسباب أخرى؛ كخطأ الناقل أو تابعيه أو قلة الاحتياطات الأمنية، فلا يعد الإرهاب سبباً أجنبياً يعفى الناقل على أثره من المسؤولية. لكن يجب أن يكون الإرهاب هي السبب المنتج في إحداث الضرر حتى يعد سبباً أجنبياً.
- السبب الأجنبي لا يكفي بخصوصه أن يكون واقعة مجردة في ذاتها، ولكن يجب أيضاً الاعتداد بمسلك الناقل حيالها.

(٩٠) راجع في ذلك:

M. Bernhard A. Koch, indemniser les victims de terrorisme, op. cit, p7.

(٩١) راجع في ذلك:

M. Bernhard A. Koch, indemniser les victims de terrorisme, op. cit, p7.

(٩٢) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، مرجع سابق، ص ١٩٩.

٣ - يترتب على ثبوت توقع الناقل وقوع حادث الإرهاب - وفقاً لمعيار الناقل شديد الحرص في ذات ظروف الناقل - عدم اعتبار حادثة الإرهاب سبباً أجنبياً يمكن للناقل أن يرتكن عليه لنفي مسؤوليته عن الأضرار التي أصابت الركاب، بل على العكس من ذلك، يترتب على ثبوت توقع الناقل وقوع حادث الإرهاب ومضيه قدماً - رغم ذلك - في القيام بعملية النقل، أو عدم اتخاذ التدابير الأمنية اللازمة لتأمين سلامة الركاب، فإن ذلك يعد خطأ إرادياً من قبل الناقل يجعله مسؤولاً شخصياً عن هذه الأضرار^(٩٣).

والأمر على هذا النحو يفرض ضرورة الوقوف على مضمون واضح لفكرة خطأ الناقل الجوي في حوادث الإرهاب.

المبحث الأول

مضمون خطأ الناقل الجوي في حوادث الإرهاب

٣١- خطأ الناقل الجوي ونظرية الشيء يتحدث عن نفسه Res ipsa loquitur: تجد نظرية الشيء يتحدث عن نفسه صدى واسعاً لدى دول الـ common law، حيث تلجأ لهذه النظرية من باب التخفيف على المضرور من عبء إثبات خطأ الناقل، والتي تدور حول فكرة مفادها أن الناقل يسأل عن أضرار الحادث الجوي متى أثبت المضرور ما يلي^(٩٤):

- أن الشيء الذي تسبب في إحداث الضرر خاضع لسيطرة الناقل.
- ألا يساهم المضرور بأي صورة في إحداث الضرر.
- أن الحادث ما كان ليقع دون إهمال الناقل بحسب المجرى العادي للأمر.

(٩٣) راجع في ذلك:

Christian Jung, The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law, 1997, p160,

(٩٤) د. محمد موسى محمد دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فانسوفي ومسؤولية الناقل الجوي في

النقل الدولي، المرجع السابق، ص ٢٨٥؛

Madeleine Jansson, The consequences of a deletion of the nautical fault, Master of Law Programme, Department of Law School of Economics and Commercial Law- G?teborg University, 2007, p12.

ويلاحظ على عناصر الإثبات سالفه الذكر، أن الراكب لن يثبت خطأ الناقل، ولكنه فقط سوف يثبت أن ما أصابه من ضرر يعود إلى نشاط الناقل. والملاحظ على هذه النظرية أنها تمثل انعكاساً لمبدأ الخطأ المفترض في حق الناقل، وأن تأسيس اتفاقية مونتريال لمسؤولية الناقل على هذا الأساس جاءت تكريساً للنظرية سالفه الذكر، بغية إعفاء المضرور من إثبات خطأ الناقل، من خلال جعله مفترضاً، ومنح الناقل الفرصة في ذات الوقت للتخلص من المسؤولية بإثبات عدم صدور خطأ من جانبه.

ولعل في تبني اتفاقية مونتريال لمبدأ الخطأ المفترض في حق الناقل ما يعكس حرصها على ألا تهجر فكرة الخطأ بالكلية كأساس لمسؤولية الناقل، وذلك حتى لا تجعل مسؤوليته مطلقة عن كافة ما يلحق الراكب من أضرار، وألا تغلق أمامه الباب للتخلص من المسؤولية بإثبات انتفاء خطئه، وذلك على الرغم من أن نجم فكرة الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل الجوي قد أخذت في الأفول، بالنظر إلى الاستحالة المادية لمعرفة أسباب الحادث الجوي^(٩٥). لذلك سعت نظرية الشيء يتحدث عن نفسه إلى افتراض خطأ الناقل عما يقع من حوادث، مادام الشيء الذي سبب الضرر خاضعاً لرقابته، وأن الحادث ما كان ليقع لولا إهماله، خاصة في ظل عدم مساهمة المضرور في وقوع الضرر.

وإذا كان ما سبق ذكره يخص معالجة الاتفاقيات الدولية لإهمال الناقل المتسبب في وقوع الحوادث المرتبطة من حيث الأصل بالاستغلال الجوي للطائرة، والتي تمثل تقصيراً في مراعاة النواحي الفنية أو البشرية أثناء تجهيزها، فإن حوادث الإرهاب وإن تشابهت مع هذه الحوادث في حجم وطبيعة الضرر الذي يلحق بالراكب، إلا أنها تتميز عن هذه الحوادث بأنها ليست مرتبطة بالاستغلال الجوي للطائرة، وأنها لا تطل الراكب فقط أثناء وجوده على متنها، ولكن في غيرها من الأماكن الأخرى التي يكون فيها خاضعاً لرقابة وإشراف الناقل، الأمر الذي يثير الحديث عن إهمال الناقل فيما يتعلق باتخاذ الالتزامات الأمنية اللازمة لسلامة الراكب.

(٩٥) حيث إن الحادث الجوي كما يطلق عليه فقهاء القانون الجوي يعد بمثابة كارثة جوية، تتسبب في التدمير الكامل للطائرة واختفاء الشهود، لذلك ما يجرى من تحقيقات في مثل هذه الحوادث تعمل على إجراء استخلاصات فنية في ضوء آثار الحادث، مثل وجود عطل في جهاز الطائرة، أو حدوث توقف في أجنحة التوازن، أو نقص في الوقود. ويتم التحقق من مثل هذه الأمور في هدى مجموعة من الاستدلالات؛ كالرسائل اللاسلكية، والملاحظات الخاصة بالتغيرات الجوية. المرجع السابق، ص ٣٢٤.

وطبقاً لاتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ يسأل الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب بصرف النظر عن صدور خطأ من جانبه من عدمه، وذلك على أساس المسؤولية عن المخاطر في حدود أضرار معينة (١١٣١٠٠ وحدة حسابية)، لكن بالنظر إلى أن حجم الأضرار التي يمكن أن تنتج عن الاعتداء الإرهابي غالباً ما تكون فادحة، وتتجاوز هذا الحد من التعويض، فإن المضرور يجد نفسه محاصراً في حدود مبالغ تعويض يرى أنها لا تتناسب مع حجم الضرر الذي أصابه، لذلك حرص واضعو هذه الاتفاقية على تفادي هذه المشكلة، وذلك من خلال تأسيس مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تتجاوز هذا الحد على أساس فكرة الخطأ المفترض.

ويتميز خطأ الناقل الجوي في حوادث الإرهاب بخصوصية معينة، تتمثل في ارتباط تحديد هذا الخطأ بشدة بالرغبات السياسية للدول (خاصة تلك التي تمتلك شركات الطيران الكبرى)، كما أن الوقوف بدقة على خطأ الناقل أمر يتردد الكثيرون في تصوره، خاصة أنه أول المضرورين من جراء حوادث الإرهاب، وذلك على النحو الذي تسبب في وجود صعوبات في تحديد المقصود بخطأ الناقل في هذه الحوادث، لذلك يحتاج الأمر إلى الوقوف على هذه الصعوبات، ووضع تعريف محدد لخطأ الناقل في حوادث الإرهاب.

المطلب الأول

صعوبات تحديد المقصود بخطأ الناقل في حادثة الإرهاب

- ٣٢ - واجه تحديد المقصود بالخطأ في حادثة الإرهاب صعوبات عدة، ساهمت في إبراز خصوصية مضمون هذا الخطأ. وقد كانت أهم هذه الأسباب ما يلي:
- ١ - ما شهدته تحديد المقصود بالخطأ الجوي^(٩٦) من صراعات دامية لعبت فيها الاعتبارات السياسية دوراً فاق الدور الذي لعبته الاعتبارات القانونية، ويعود السبب في هذا إلى سعي الدول المهيمنة على أساطيل النقل الجوي إلى تحقيق مصالحها من خلال ربط قيام مسؤولية الناقل بوقوع خطأ من جانبه. في حين تسعى الدول

(٩٦) وقد كان الاستخدام الأول لمصطلح الخطأ البحري في القانون الفرنسي الصادر في ٢ أبريل ١٩٣٦، وقد سمح هذا المصطلح بالتمييز بين الأخطاء الملاحية والأخطاء التجارية التي تقع من الناقل، وقد جاء في المذكرة التفسيرية "H.Tasso" توضيح للمقصود بالأخطاء التجارية، بأنها الأخطاء التي ترتكب أثناء عمليات الشحن والتفريغ والتنظيم.

Bertrand SABADIE, La faute nautique: un cas excepté en perte de sens, op.cit, p 11.

الشاحنة إلى تقليص دور الخطأ كأساس لقيام مسؤولية الناقل، بغية جعل مسؤوليته تقوم حتى ولو لم يصدر عنه خطأ، وذلك من أجل الحصول على التعويض في حالة إصابة الأشخاص أو البضائع. واللافت للنظر أن هذا الصراع قد وصل به الحال إلى حد تحريف مضمون الخطأ خاصة في حوادث الإرهاب، وذلك لرغبة الدول صاحبة الأساطيل في الحد من الالتزامات المفروضة على الناقل في حوادث الإرهاب للتقليل من فرص تحقق خطأ الناقل.

٢ - تمتع خطأ الناقل في حوادث الإرهاب بخصوصية معينة، تتمثل في أنه لا يعكس بصورة كاملة تقصير وإهمال الناقل، حيث إن هذه الحوادث يساهم فيها - بالإضافة إلى خطأ الناقل - ما تتسم به من طابع فجائي وعدم قدرة على دفعها، يضاف لذلك أن المخاطر المحيطة بالنقل الجوي من شأنها أن تضاعف من نتائج التلف التي تلحق بالبضائع، فالخطأ الذي يصدر في البيئة الأرضية ينتج ضرراً محدوداً، أما الخطأ الذي يصدر في البيئة الجوية ينتج أضراراً مضاعفة.

٣ - ما شهدته فكرة الخطأ الجوي من تطور خطير، وذلك على أثر الطفرة التي أحدثتها الأدوات التقنية من تطور كبير في تنفيذ الناقل للالتزامات، فكثير من الانتهاكات التي كانت تمثل في الماضي أخطاء من قبل الناقل، لم تعد كذلك في الوقت الحاضر، الأمر الذي دفع بعض الفقه للقول بأن التقدم التقني في مجال النقل الجوي جعل كثير من المفاهيم السائدة في النقل الجوي مفاهيم بالية^(٩٧). وفي المقابل، يرى البعض عدم منطقيّة التحليل السابق، وذلك لأن التقدم التكنولوجي وإن كان قد خفف من بعض صور الخطأ الجوي، إلا أنه في ذات الوقت قد استحدث صوراً جديدة من الأخطاء. يضاف لذلك أن الأخطاء البشرية لا تتفرد بصنع الحوادث والأخطاء الجوية، بل يساهم معها في ذلك وبصورة كبيرة مخاطر الجو^(٩٨). فمشكلة التطور التقني الذي تشهده أدوات النقل الجوي تتمثل في أن العنصر البشري هو العنصر الأضعف، وذلك لعدم قدرة الشخص على التعامل مع هذه الأدوات، أو عدم قدرته على إصلاحها في حالة تعطلها، الأمر الذي يجعلها في نظر البعض مخاطر لا يمكن توقعها أو دفعها.

(٩٧) راجع في ذلك:

Bertrand SABADIE, La faute nautique: un cas excepté en perte de sens, op. cit, p108; Madeleine Jansson, The consequences of a deletion of the nautical fault, op. cit, p 12.

(٩٨) راجع في ذلك:

Bertrand SABADIE, La faute nautique: un cas excepté en perte de sens, op. cit, p 109.

٤ - انفراد الخطأ في حوادث الإرهاب بخصوصيات تميزه عن غيره من صور الأخطاء الأخرى، أهمها تعاضل فرص وقوع خطأ الناقل في حوادث الإرهاب، وذلك بالنظر لخطورة الآثار المترتبة على مثل هذه الحوادث، وما يفرضه ذلك على الناقل من تدابير ضرورية لمواجهة هذه الآثار، الأمر الذي يزيد من حالات تحقق خطأ الناقل، وذلك على الرغم من عدم وجود تقصير حقيقي من جانبه، كما أن التقدم التقني لم يفلح كثيراً في الحد من هذه المخاطر^(٩٩).

٥ - إن نظرية الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل الجوي قد شهدت تطوراً كبيراً خاصة في حوادث الإرهاب، وذلك على النحو الذي أخذ نجم هذه النظرية في الأفول، بغية تفويت الفرصة على الناقل في نفي مسؤوليته لمجرد إثبات عدم صدور خطأ من جانبه أو من أحد تابعيه، ويعود هذا في الأساس إلى ظهور اتجاهات قوية تنادي بضرورة توسيع نطاق حالات مسؤولية الناقل عما تسببه هذه الحوادث من أضرار، رغبة في حماية المضرور، الذي يصعب عليه إثبات خطأ الناقل من ناحية، كما يصعب عليه ملاحقة مرتكبي العمل الإرهابي من ناحية أخرى. كل هذه العوامل مجتمعة ساهمت في تحديد مفهوم خطأ الناقل الجوي في حادثة الإرهاب، وذلك على النحو التالي:

المطلب الثاني

تعريف خطأ الناقل في حادث الإرهاب

٣٤ - من المعلوم أن المسؤولية المدنية إما مسؤولية شخصية أو مسؤولية موضوعية، فالأولى مسؤولية قائمة على الخطأ، سواء أكان هذا الخطأ مفترضاً أم خطأ واجب الإثبات، أما الثانية فهي تقوم على الضرر وليس الخطأ، وللتمييز بين نوعي المسؤولية أهمية كبرى، تتمثل في أنه في حالة المسؤولية الشخصية فإن المضرور يجب عليه إثبات خطأ الناقل إذا كانت مسؤوليته قائمة على الخطأ واجب الإثبات، أما إذا كانت قائمة على الخطأ المفترض، فالمضرور غير مكلف بإثبات خطئه، لكن قدرة الناقل فيما يتعلق بدفع مسؤوليته في هذه الحالة تتوقف على ما إذا كان خطؤه المفترض قابلاً لإثبات العكس من عدمه، فإذا كان يقبل إثبات العكس، فيمكنه نفي هذه المسؤولية بإثبات عدم صدور خطأ من جانبه أو إثبات السبب الأجنبي، أما إذا كان

(٩٩) راجع في ذلك:

Madeleine Jansson, The consequences of a deletion of the nautical fault, op. cit, p12; M. Bernhard A. Koch, indemniser les victims de terrorisme, op. cit, p8.

خطؤه المفترض غير قابل لإثبات العكس فلا يمكنه التخلص من مسؤوليته في هذه الحالة إلا بإثبات السبب الأجنبي فقط.

والملاحظ على اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ أنها جمعت بين نوعي المسؤولية (الشخصية والموضوعية)، رغبة في إقامة نوع من التوازن بين مصالح الناقلين والركاب، فتنص المادة (١/٢١) من هذه الاتفاقية على "فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة (١٧) والتي لا تتجاوز قيمتها ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة عن كل راكب، لا يجوز للناقل نفي مسؤوليته أو أن يحد منها".

من ناحية أخرى نظمت الاتفاقية عدداً من حالات دفع الناقل لمسؤوليته في حالة الأضرار التي تتجاوز ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة في الحالات التالية:

- ١ - إذا أثبت أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه (المادة ١/٢١ أ).
- ٢ - إذا أثبت أن الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير (المادة ٢/٢٢ ب).
- ٣ - في حالة إهمال أو خطأ أو امتناع الشخص الذي يطالب بالتعويض، أو الشخص الذي يستمد منه حقوقه (المادة ٢٠).

ومن مجمل هذه النصوص يتضح أن المضرور من حوادث الإرهاب له الرجوع على الناقل عن الأضرار التي لا تُجَاوِزُ ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة بناء على قواعد المسؤولية الموضوعية، أي دون أن يكلف بإثبات خطأ الناقل، لكن عن الأضرار التي تجاوز ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة فخطأ الناقل عنها مفترض قابل لإثبات العكس، أي يمكنه التخلص من المسؤولية بإثبات انتفاء صدور خطأ من جانبه أو تابعيه أو بإثبات السبب الأجنبي.

وتثير مسألة وضع تعريف محدد لخطأ الناقل في حادث الإرهاب أزمة حقيقية، وذلك بالنظر إلى تعدد أوجه وأشكال غير مشروعة كركن مكون لهذا الخطأ من ناحية، والاختلاف حول نطاق الالتزامات المكلف بها الناقل أثناء وقوع حادثة الإرهاب الجوي من ناحية أخرى، الأمر الذي تسبب في غياب تعريف تشريعي أو قضائي محدد لهذا الخطأ^(١٠٠).

(١٠٠) وقد جاء في المشروع التمهيدي للقانون المدني المصري "أن سرد الأعمال التي يتحقق فيها معنى الخطأ في نصوص التشريع لا يكون من ورائه إلا إشكال وجه الحكم، ولا يؤدي قط إلى وضع بيان جامع مانع، فيجب أن يترك تحديد الخطأ لتقدير القاضي، وهو يسترشد في ذلك بما يستخلص من طبيعة نهي القانون عن الإضرار من عناصر التوجيه، فثمة التزام يفرض على الكافة عدم الإضرار بالغير، ومخالفة هذا النهي هي التي ينطوي فيها الخطأ".

وقد أدى هذا الوضع إلى تعدد وتباين مواقف الفقه بصورة كبيرة وهو في سبيله لتأصيل تعريف لخطأ الناقل، والتي تدور ما بين المفهوم التقليدي الجامد؛ الذي يقلص دائرة الخطأ من خلال ربطه بعنصر الإسناد، والذي يتطلب نسبة الفعل إلى الشخص، وتقديره في ضوء علمه وقدراته الشخصية، وما بين المفهوم الحديث؛ الذي يتسم بالمرونة، نظراً لتجرده من عنصر الإسناد، وقيامه على عنصر اجتماعي، يراعي التطورات الاقتصادية والاجتماعية التي تشهدها المجتمعات المختلفة^(١٠١).

ويعرف خطأ الناقل بأنه عبارة عن "الإخلال بالتزام سابق مقترن بإدراك الناقل بهذا الإخلال"^(١٠٢). كما عرف أيضاً بأنه عبارة عن عمل غير مشروع مسند إلى الناقل^(١٠٣).

ويلاحظ على هذه التعريفات أنها تقيم خطأ الناقل على عنصرين أساسيين:

الأول: وهو عنصر عدم المشروعية (illegality)، ويتسم بأنه عنصر موضوعي. الثاني: وهو عنصر الإسناد (The imputability)، ويتسم بأنه عنصر شخصي. وقد أثار تحديد ماهية عنصر عدم المشروعية اختلافات بين الفقه، فقد ذهب البعض إلى أنه عبارة عن اعتداء الناقل على حق ما^(١٠٤)، بينما يراه آخرون بأنه عبارة عن "إخلال الناقل بالتزام سابق"^(١٠٥).

وقد واجهت التعريفات السابقة انتقادات شديدة، تركزت حول أنه من الصعوبة حصر كافة الالتزامات والواجبات التي يعد الإخلال بها عملاً غير مشروع بشكل دقيق هذا من ناحية، من ناحية أخرى الخطأ يمكن أن يتحقق رغم عدم وجود خرق للالتزام محدد نظمه القانون، ورغم عدم الاعتداء على حق معين، وذلك كما في حالات الرعونة

(١٠١) راجع في ذلك: د. أيمن إبراهيم العشماوي، تطور مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية، دار النهضة العربية - القاهرة، ١٩٩٨، ص ٢٠.

(١٠٢) د. الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص ١٣٥.

(١٠٣) د. خالد مصطفى فهمي، تعويض المضرورين عن الأعمال الإرهابية، دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٧، ص ٧٨.

(١٠٤) راجع في ذلك:

JOHN MO, Options to Combat Maritime Piracy in Southeast Asia, Ocean Development & International Law, Taylor & Francis, 2002, p 345.

(١٠٥) د. أيمن إبراهيم العشماوي، تطور مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص ٢٧.

والإهمال وعدم التبصر^(١٠٦). وإذا كان من الممكن تحديد الخطأ في الحالات التي يتم فيها الإخلال بالتزامات قانونية نص عليها القانون، فإن الصعوبة تظهر في تحديد وحصر الواجبات التي لم ينص عليها القانون، والتي يعد الإخلال بها خطأ.

لذلك حاول البعض تعريف الخطأ بأنه عبارة عن "الإخلال بأي التزام من الالتزامات المفروضة على الناقل بصورة عامة وفق المبادئ العامة للقانون"^(١٠٧).

أما فيما يتعلق بركن الإسناد فإن الغالبية العظمى من الفقه التقليدي تذهب إلى أن الإسناد عنصر شخصي معنوي يضاف لعنصر عدم المشروعية لتكتملة مفهوم الخطأ، كما تحرص الأحكام القضائية على إبراز توافره في حق المسؤول^(١٠٨). وقد عرف عنصر الإسناد بأنه عبارة عن العلاقة التي تربط الفعل غير المشروع بإرادة

(١٠٦) راجع في ذلك:

Per Alderson B., Blyth v Birmingham Waterworks Co. (1856), available at: <http://kittycreamgreyskies.blogspot.com/2010/04/negligence-per-alderson-b-blyth-v.html?xm=8376bele294e60a1>

- وقد قضت محكمة النقض المصرية تطبيقاً لذلك بأنه: "إذا قامت علاقة عقدية محددة بأطرافها ونطاقها، وكان الضرر الذي أصاب أحد المتعاقدين قد وقع بسبب إخلال الطرف الآخر في تنفيذ العقد، فإنه يتعين الأخذ بأحكام العقد، وبما هو مقرر في القانون بشأنه باعتبار أن هذه الأحكام وحدها هي التي تضبط كل علاقة بين الطرفين بسبب العقد سواء عند تنفيذه تنفيذاً صحيحاً أو عند الإخلال بتنفيذه، ولا يجوز الأخذ بأحكام المسؤولية التقصيرية في مقام العلاقة العقدية من إهدار لنصوص العقد المتعلقة بالمسؤولية عند عدم تنفيذه مما يخل بالقوة الملزمة له، وذلك ما لم يثبت ضد أحد الطرفين المتعاقدين أن الفعل الذي ارتكبه وأدى إلى الإضرار بالطرف الآخر يكون جريمة أو يعد غشاً أو خطأ جسيماً مما تحقق معه المسؤولية التقصيرية تأسيساً على أنه أخل بالتزام قانوني، إذ يمتنع عليه أن يرتكب مثل هذا الفعل في جميع الحالات سواء أكان متعاقداً أم غير متعاقد". راجع: نقض مدني، ١٦ أبريل ١٩٦٨، طعن رقم ٢٨٠ س ٣٤ ق، مجموعة أحكام محكمة النقض.

(١٠٧) د. أيمن إبراهيم العشماوي، تطور مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص ٢٧.

(١٠٨) مثال ذلك الحكم الصادر من قبل هيئة التحكيم لدى المركز الإقليمي للتحكيم بالقاهرة بتاريخ ٧ يوليو ١٩٨٥ في النزاع بين شركة فلوسرفيس النمساوية ووزير الزراعة المصري، حيث جاء فيه "تركيز العلاقة موضوع النزاع في الإقليم المصري استناداً إلى أن العقد بين الطرفين أبرم في مصر، وأن مصر هي قانون مكان التنفيذ وهي ذات الوقت قانون الدولة التي وقع فيها الحادث "حادث تحطم الطائرة" وخلصت الهيئة من عناصر الدعوى المشار إليها إلى أن القانون المصري هو الواجب التطبيق في شأن مسؤولية وزارة الزراعة عن تعويض الضرر الذي لحق الطائرة لما نسب إليها من خطأ أدى إلى وقوع الحادث.

حرة، ولا يقصد بالإرادة هنا إرادة النتائج الضارة، ولكن المقصود هو إرادة الفعل ذاته بصرف النظر عن نتائجه، حيث إن إرادة النتائج تجعل الفعل عمدياً^(١٠٩).

ولم يسلم ركن الإسناد هو الآخر من النقد، حيث ذهب البعض إلى أنه عنصر غير ضروري في تكوين الخطأ، خاصة عندما يتعلق الأمر بخطأ غير عمدي^(١١٠).

وقد سعى جانب من الفقه على أثر الانتقادات السابقة إلى محاولة التجرد من العوامل الشخصية والنفسية، واتباع سلوك موضوعي في تعريف الخطأ، وذلك من خلاله ربطه بفكرة الانحراف في السلوك، حيث عرفه بأنه عبارة عن انحراف السلوك الذي لا يرتكبه الشخص الحريص إذا ما وجد في نفس الظروف الخارجية للناقل المتسبب في الضرر^(١١١).

ويبدو لنا تعريف خطأ الناقل بأنه عبارة عن عدم بذل العناية اللازمة للحفاظ على سلامة الراكب، من خلال التقصير في اتخاذ التدابير الضرورية لدفع الضرر.

٣٥- ونحن من جانبنا نرى أن خطأ الناقل في حوادث الإرهاب لا يخرج عن نطاق التعريف السابق، وأن ما يميز هذا الخطأ فقط هو المعيار الذي يقاس به مقدار العناية المطلوب من الناقل بذلها، فالضرر الذي يلحق الراكب على أثر حوادث الإرهاب يحتاج من الناقل أن يبذل جهداً استثنائياً لتفاديه، يفوق ذلك الجهد المبذول في الحوادث الأخرى^(١١٢)، نظراً لكثرة وتنوع التدابير الواجب عليه مراعاتها للتنبؤ بوقوع

(١٠٩) د. أيمن إبراهيم العشماوي، تطور مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص ٣٤.

(١١٠) المرجع السابق، ص ٣٨.

(١١١) د. جلال وفاء محمددين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دار الجامعة الجديدة، (بدون تاريخ نشر)، ص ٤٩.

(١١٢) والجدير بالذكر أن معيار بذل العناية (Duty of Care) كوسيلة لقياس الالتزام قد شهد تطوراً كبيراً في الآونة الأخيرة، حيث أصبح يحدد في ضوء المخاطر المرتبطة بالنشاط الذي يقوم به الملتزم، بما يفرض عليه تحليل المخاطر المحيطة والمتوقعة بالنشاط الملتزم به، ثم يجب عليه بذل عناية تتناسب مع حجم هذه المخاطر، وذلك بمعيار الشخص المحترف. الأمر الذي يجعل كل ملتزم في العلاقة قادراً على تحديد الدور المنوط به، ومسؤوليته تجاه هذا الدور، والحد الذي يبدأ عنده الإخلال بالمسؤولية، وذلك في ضوء عناصر واقعية "Real-world" بدلاً من التقديرات الجزافية من قبل القضاء "arbitrarily judicial standard". والملاحظ على هذا المعيار أنه يحدد مقدار العناية المطلوبة في ضوء طبيعة النشاط، وليس كما كان من قبل في ضوء القائم بالنشاط (معيار الشخص العادي). ولعل هذا المعيار الجديد هو الأقرب للعدالة؛ حيث يتسم بالموضوعية، وذلك من خلال تحديد مقدار العناية المطلوبة في ضوء طبيعة الالتزام المفروض، الأمر الذي يؤدي إلى المساواة بين الأشخاص الملتزمين بذات النشاط وإن تعددوا هذا من ناحية، =

هذه الحوادث وتلاشي آثارها الضارة إذا ما وقعت. لذلك فالضرر الواقع على أثر الإرهاب لا يخرج عن كونه تقصيراً من جانب الناقل في اتخاذ التدابير اللازمة للحفاظ على سلامة الراكب، ولكنه تقصير في بذل جهد كبير لتفادي وقوع الضرر، فمما لاشك فيه أن خطأ الناقل مرتبط بالتزاماته تجاه الراكب سواء تلك التي نص عليها عقد النقل أم تلك التي تفرضها القواعد العامة في القانون، والتي من أهمها التزامه بالحفاظ على سلامته، والقيام بكافة التدابير اللازمة لذلك، ومن ثم يجب ربط خطأ الناقل عن أضرار الإرهاب بطبيعة التزاماته تجاه الراكب لتجنيبه ويلات الإرهاب.

ويلاحظ أن القوانين الأنجلوأمريكية قد حرصت بخصوص تحديد خطأ الناقل الجوي على التفرقة بين كلمتي الخطأ (fault) والإهمال (neglect)، فقد رأت أنه على الرغم من أن كل منهما ينطوي على سلوك مشين أو تقصير يؤدي إلى حدوث الضرر، إلا أن وجه الاختلاف بينهما يكمن في عنصر الإدراك، والذي يتوافر في الخطأ ولا يتوافر في الإهمال، حيث إن الأخير رغم أنه تصرف خاطئ إلا أن القائم به لا يتوافر لديه إدراك باحتمال وقوع أضرار نتيجة سلوكه، لذلك تطلق هذه القوانين على الخطأ مصطلح الخطأ الإرادي (willful misconduct)^(١١٣)، ويقصد بعنصر الإدراك في الخطأ الإرادي انصراف علم القائم بالسلوك بالسلوك لما قد يترتب عليه من نتائج. من ناحية أخرى يختلف الخطأ الإرادي عن الغش^(١١٤)، الذي لا يكفي بشأنه مجرد العلم

= ومن ناحية أخرى يعكس هذا المعيار وجود نوع من التشدد المطلوب في معاملة الملتزمين، ويبرر ذلك معظم المخاطر المرتبطة بهذه التجارة. راجع رسالتنا للدكتوراه، بعنوان (التنظيم القانوني للبنك الإلكتروني على شبكة الإنترنت)، كلية الحقوق - جامعة المنصورة، ٢٠١٠، ص ٦٢.

(١١٣) راجع في ذلك:

Willful Misconduct: How Bill First and the Drug Lobby Covertly Bagged a Liability Shield, Public Citizen, Congress Watch, 2006, p13.

(١١٤) يعرف الغش بأنه عبارة عن إتيان الفعل عن عمد بقصد إحداث الضرر بالغير، أو هو كل فعل أو امتناع بقصد إحداث الضرر، أو هو إرادة أحد أطراف العقد إحداث الضرر بالآخرين أو المتعاقد الآخر، ويتضح من هذه التعريفات أن الغش له عنصران، العنصر الأول: وهو السلوك الذي يأتيه الناقل الجوي (عمل أو امتناع عن عمل) يترتب عليه ضرر، والعنصر الثاني: يتمثل في إرادة الفعل أو الامتناع، وهو عنصر نفسي تدل عليه الظروف والمؤشرات الخارجية. راجع: د. حمدي محمد مصطفى حسن، الاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال ١٩٩٩ مع الإشارة إلى قانون المعاملات التجارية الإماراتي، بحث مقدم لمؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون جامعة الإمارات العربية المتحدة بالتعاون مع محاكم دبي وهيئة دبي للطيران المدني، الفترة من ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢، الجزء الأول، ص ٢٩٥.

بالنتائج، بل توجد لدى القائم به نية إحداث الضرر^(١١٥).

ويقتضي الأمر التمييز بين هذين النوعين من الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل الجوي في حوادث الإرهاب، وذلك على النحو التالي:

المبحث الثاني

طبيعة خطأ الناقل وإمكانية اختصاص شركة التأمين في حوادث الإرهاب

٣٦ - تبدو أهمية تحديد طبيعة خطأ الناقل في حوادث الإرهاب بالنظر إلى ارتباط قواعد مسؤوليته عن الأضرار الناجمة عن هذه الحوادث بتحديد هذه الطبيعة. فعلى الرغم من أن الاتفاقيات الدولية المعنية بشؤون النقل الجوي أصبحت تقلل من دور الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل، لكن لا يمكن القول بأن ذلك من شأنه أن يقلل من أهميته، فاتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ رغم أنها تبنت المسؤولية الموضوعية للناقل في حالات معينة، لكنها لم تتخلّ عن فكرة الخطأ كأساس لمسؤوليته في حالات أخرى، كما أن اتفاقية وارسوا من قبلها تمسكت بفكرة الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل، وربطت إمكانية تمسكه بتحديد مسؤوليته عن تعويض الأضرار التي تلحق الأشخاص بما إذا كان خطؤه خطأ إرادياً أم مجرد إهمال، لذلك تبدو أهمية تحديد طبيعة خطأ الناقل في حوادث الإرهاب.

من ناحية أخرى يثير الحديث عن خطأ الناقل في حوادث الإرهاب إشكالية تتعلق بمدى إمكانية اختصاص شركة التأمين عند رفع دعوى المسؤولية على الناقل، خاصة وأن العديد من التشريعات الوطنية لا تعترف بالتأمين ضد حوادث الإرهاب، بالنظر إلى المشاكل القانونية والاقتصادية المرتبطة بهذا الأمر.

وبناء عليه، تبدو أهمية بيان طبيعة خطأ الناقل في حوادث الإرهاب، ومدى إمكانية اختصاص شركة التأمين في دعوى المسؤولية ضد الناقل، وذلك على النحو التالي:

(١١٥) د. جلال وفاء محمد، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، المرجع السابق، ص ٤٩.

المطلب الأول

طبيعة خطأ الناقل الجوي في حوادث الإرهاب

٣٧- كان للتفرقة بين الخطأ الإرادي وغير الإرادي للناقل الجوي أهمية خاصة في اتفاقية وارسو، حيث تبنت هذه الاتفاقية أساساً واحداً لمسؤولية الناقل وهي المسؤولية القائمة على الخطأ المفترض، لكنها فيما يتعلق بحدود التعويض حرمتها من التمسك بالحد الأقصى للتعويض في حالة ثبوت خطئه الإرادي^(١١٦). أما اتفاقية مونتريال فقد تبنت منهجاً مختلفاً، حيث ربطت نوع المسؤولية بمقدار الأضرار التي لحقت بالركاب، فجعلته مسؤولاً عن الأضرار التي لا تتجاوز ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة بصرف النظر عن صدور خطأ من جانبه من عدمه، أما إذا تجاوز حجم الضرر ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة فقد أسست مسؤولية الناقل على أساس الخطأ المفترض، بحيث يسأل الناقل في مثل هذه الحالة بصورة مطلقة عن تعويض الضرر. ولعل مما يؤخذ على اتفاقية مونتريال في هذا الخصوص، أنها غفلت عن التمييز بين الإهمال والخطأ الإرادي في مجال مسؤولية الناقل، رغم أن المنطق وقواعد العدالة تقتضي مراعاة هذا الأمر، فعلى الرغم من أن الاتفاقية قد أسست مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تزيد عن ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة على الخطأ المفترض في جانب الناقل، إلا أنها كان يجب أن تفرق بين الخطأ الإرادي ومجرد الإهمال، بأن تحرم الناقل مثلاً في حالة الخطأ الإرادي من الاستفادة من وسائل دفع المسؤولية المقررة له من قبل الاتفاقية، خاصة في حوادث الإرهاب، حيث يقترب فيها الخطأ الإرادي للناقل من حدود الجريمة.

٣٨- ويبدو لنا أن واضعي اتفاقية مونتريال لم يحالفهم التوفيق إذ غفلوا عن مراعاة التمييز بين الخطأ الإرادي وغير الإرادي في خصوص مسؤولية الناقل عن التعويض، حيث إن قواعد العدالة والمنطق تقتضي مراعاة هذا التمييز، بحيث لا يعامل الناقل الذي ارتكب خطأ إرادياً بذلك الناقل المهمل أو المقصر. لكن رغم أن الاتفاقية قد غفلت عن هذا الأمر، فإن هذا لا يمنع من تداركه من قبل القضاء عند تقدير قيمة التعويض المستحق على أثر حوادث الإرهاب. فالخطأ الإرادي يختلف عن الإهمال، من حيث إن مرتكب الخطأ الإرادي يكون منتبهاً أو على الأقل مدركاً أن سلوكه مشين

(١١٦) تنص المادة ٢٥ من اتفاقية وارسو على: "ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الاتفاقية التي تعفيه من المسؤولية أو تحد منها إذا كان الضرر قد تولد من غشه أو من خطأ يراه قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش".

ومن شأنه الإضرار بالغير، أما الإهمال فلا يتوافر فيه الإدراك^(١١٧). ومن ثم يجب تشديد مسؤولية الناقل إذا ما ثبت أن الأضرار التي لحقت الراكب جاءت على أثر أخطاء عمدية أو شبه عمدية. من ناحية أخرى عرف القانون الأمريكي فكرة التعويضات الرادعة أو العقابية punitive damages، وهو التعويض الذي يحكم به للمضروب ليس على سبيل جبر الضرر، ولكن على سبيل العقاب والردع للمتسبب في الضرر، حيث يتيح هذا الأمر للمضروب الحصول على مبالغ مالية باهظة تتجاوز حدود الأضرار التي لحقت بالمضروب، وذلك على سبيل الترضية الإضافية Additional remedy^(١١٨). ولاشك أن لهذا الأمر فائدة كبيرة تقتضي التمييز بين الخطأ الإرادي وغير الإرادي للناقل في حوادث الإرهاب، وذلك على التفصيل.

أولاً - الخطأ الإرادي كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب

٣٩ - يقتضي التعرض للخطأ الإرادي كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب تحديد مفهوم هذا الخطأ، وبيان حالاته وصوره، وتحديد معيار تقدير علم الناقل باحتمال وقوع الإرهاب، وذلك على التفصيل التالي:

أ - مفهوم الخطأ الإرادي كأساس لمسؤولية الناقل الجوي:

٤٠ - شهد تعريف الخطأ الإرادي (willful misconduct) كأساس لمسؤولية الناقل تطوراً كبيراً انعكس على مضمونه، فقد كان يعرف في بادئ الأمر تعريفاً يقربه من الغش، حيث كان يشترط لتحقيقه توافر نية الإضرار لدى الناقل، ولا يكتفى فقط بإرادة الفعل، لذلك كان يعرف الخطأ الإرادي بأنه عبارة عن "اتجاه إرادة الناقل إلى إحداث الضرر"^(١١٩) كما عرف أيضاً بأنه عبارة عن "فعل أو امتناع من جانب الناقل

(١١٧) د. جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، المرجع السابق، ص ٤٩.

(١١٨) راجع:

Barbara J. Buono, The Recoverability of Punitive Damages Under the Warsaw Convention in Cases of Wilful Misconduct: Is the Sky the Limit?, Fordham International Law Journal, Volume 13, Issue 4, Article 6, 1989, p 571; Air transportation safety and system stabilization Act, public law 107-42-SEPT. 22, 2001, available at:

<http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/PLAW-107pub142/pdf/PLAW-107pub142.pdf>

(١١٩) د. محمد السعيد رشدي، الخطأ غير المغتفر، مطبوعات جامعة الكويت، الطبعة الأولى، ١٩٩٥،

ص ٦٣.

أو أحد تابعيه وذلك بقصد إحداث ضرر، وإما برعونة مقرونة بإدراك أن الضرر قد يترتب عليها" (١٢٠).

وقد وجه النقد لهذه التعريفات على أساس أن هناك فرقاً بين الخطأ الإرادي والغش، حيث إن الغش يقوم على قصد القيام بالفعل وقصد تحقق الضرر، أما الخطأ الإرادي يكتفى بشأنه مجرد إرادة الفعل، دون إرادة الضرر. فالخطأ الإرادي وإن كان يدل على وجود تقصير شديد من قبل المخطئ يبرر تشديد مسؤوليته، إلا أن هذا التقصير وإن عظم يجب ألا يتجاوز حدود الإهمال، وينصرف إلى قصد وقوع الضرر (١٢١).

ولعل في هذه التفرقة ما يخدم تأسيس مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار حوادث الإرهاب بناء على فكرة الخطأ الإرادي، حيث يصعب القول بأن الناقل كان يريد من وراء ما قام به من نشاط وقوع حادث الإرهاب وما يصاحبها من أضرار، فهذا سوف يعني أنه لن يسأل عن هذه الأضرار إلا إذا ثبتت مسؤوليته الجنائية عن هذا الحادث، وهذا فرض يصعب تصوره من الناحية العملية، لأنه المضرور الأول منه، ومن غير المتصور أن يساهم في إلحاق الضرر لنفسه.

وقد ذهب جانب من الفقه الألماني (١٢٢) للقول بأنه يكفي لتحقيق الخطأ الإرادي اتجاه إرادة الناقل إلى الفعل المادي، حتى ولو لم تنصرف نيته إلى إحداث الضرر، نتيجة أنه أساء التوقع، أو توقع الضرر، ولكن هذا التوقع لم يكف لمنعه من مباشرة الفعل.

وفي محاولة لسلوك طريق وسط، ذهب الفقه الفرنسي إلى أن الخطأ الإرادي للناقل يتحقق لمجرد توقعه حدوث الضرر، حتى ولو لم تتجه إرادته بصورة مباشرة إلى إحداثه (١٢٣).

(١٢٠) د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، بند ١١٩، ص ٣٠١.
(١٢١) ولعل هذا ما يميز الخطأ في مجال المسؤولية المدنية عنه في مجال المسؤولية الجنائية، حيث إن الأخيرة تقوم على توافر القصد الجنائي الذي تعكسه انصراف الإرادة لتحقيق النتيجة الإجرامية.

(١٢٢) راجع في ذلك:

Christian Jung, The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, op. cit, p130

(١٢٣) راجع في ذلك:

Kelly Compton Grems, punitive damages under the Warsaw convention: revisiting the drafters intent, the American university law review, Vol. (41:141), 1992, p149.

هذا وقد سعت محكمة النقض الفرنسية إلى تبني مفهوم موسع لفكرة الخطأ الإرادي، حيث عرفته بأنه عبارة عن رفض الناقل عمداً تنفيذ التزاماته العقدية، ولو لم يكن يقصد بذلك الإضرار بالعاقد الآخر^(١٢٤).

ويعاب على هذا التعريف أنه حصر خطأ الناقل فقط في حالات الإخلال بتنفيذ الالتزامات العقدية فقط، رغم أن خطأ الناقل يتحقق حتى ولو كان إخلاله بتنفيذ التزام غير عقدي مفروضاً عليه من قبل القواعد العامة للقانون.

وعرف الخطأ الإرادي للناقل في القانون الأمريكي بأنه عبارة عن كل من الأفعال العمدية أو أعمال عدم الاكتراث التي تقع دون مبالاة بالنتائج^(١٢٥).

وعرف أيضاً بأنه عبارة عن "فعل أو امتناع عن فعل يتم بصورة إرادية، يعلم معه الفاعل باحتمال وقوع الضرر، أو لا يعلم باحتمال وقوع الضرر نتيجة عدم اكترائه بوقوعه"^(١٢٦).

وفي هدى التعريفات السابقة يبدو لنا تعريف الخطأ الإرادي للناقل في حوادث الإرهاب بأنه عبارة عن تقصير متعمد (عدم تنفيذ أحد الالتزامات العقدية أو غير العقدية) يقع من الناقل بناء على فعل أو امتناع عن فعل، مع علمه باحتمال وقوع الضرر وعدم اكترائه لذلك، دون تعمد تحقق الضرر.

ويتشابه مفهوم الخطأ الإرادي بالمعنى السابق مع فكرة الخطأ الجسيم المعروفة في القانون الألماني^(١٢٧)، والتي تعرف بأنها عبارة عن "ترك الاحتياط عن دفع ضرر متوقع"^(١٢٨). كما يعرف أيضاً بأنه عبارة عن فعل أو امتناع عن فعل يقع بسبب

(١٢٤) راجع في ذلك:

Comedi francaise, cour de cassation, chamber civile 1, publie au bulletin, du 4 fevrier.

(١٢٥) د. ثروت أنيس الأسيوطي: مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص ٥٩٢.

(١٢٦) راجع في ذلك:

Bertrand SABADIE, La faute nautique: un cas excepte en perte de sens, op.cit, p 122.

(١٢٧) ويرى الأسيوطي أنه لا يوجد تطابق بين فكرتي العمد والخطأ الجسيم (قانون ألماني وفرنسي) وفكرة "willful misconduct" (أنجلوأمريكي)، لأن أخف صور الأخير هو عدم الاكتراث يتطلب أن يكون الفعل إرادي، وأن ينطوي سلوك الفاعل على عدم مبالاة بالنتائج، وهذا لا يتوافر في الخطأ الجسيم.

(١٢٨) د. محمد حسين علي الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية - القاهرة، ١٤١٠-١٩٩٠، ص ١٦١.

استهتار الناقل، مع علمه باحتمال وقوع الضرر وفق ما ترجحه الظروف^(١٢٩).

أيضاً يتشابه مضمون الخطأ الإرادي ومضمون الخطأ غير المغتفر في القانون الفرنسي (faute inexcusable)، والذي يعرف بأنه عبارة عن فعل إرادي يقتصره الناقل عن وعي بخطورة الفعل، أو وجوب الوعي بذلك في ضوء الظروف المحيطة، مع عدم توافر سبب من أسباب الإباحة^(١٣٠).

وفى هدى التعريفات السابقة يظهر التمييز بين قبول الإرهاب وإرادته، فعند توافر الإرادة يتحقق الخطأ العمدي، وهذا يتطلب توافر توقع النتائج الضارة وتوافر الرغبة في تحقيقها. أما قبول المخاطر، فيتوافر فيها توقع الضرر، ولكن لا توجد رغبة في تحقيقه^(١٣١).

وتتأسس فكرة الخطأ الإرادي للناقل بالمفهوم السابق على عنصرين، الأول: اتجاه الإرادة لارتكاب فعل ما أو الامتناع عن أداء واجب معين. والثاني: وجود وعي لدى مرتكب الفعل أو الامتناع بالنتائج الضارة المحتملة^(١٣٢).

ب - حالات الخطأ الإرادي للناقل الجوي في حوادث الإرهاب:

٤١ - للوهلة الأولى يصعب تصور مساءلة الناقل الجوي عن أضرار حوادث الإرهاب بناء على الخطأ الإرادي، نظراً لصعوبة تخيل علمه باحتمال وقوع الاعتداءات الإرهابية، وتخاذله رغم ذلك في اتخاذ التدابير اللازمة لمنعها. يضاف لكل هذا وجود صعوبة كبيرة في إثبات توافر هذا العلم أو هذه الإرادة لدى الناقل.

ومع ذلك يرى جانب من الفقه^(١٣٣) تصور تحقق الخطأ الإرادي للناقل في حوادث الإرهاب، وذلك في حالة إدراكه باحتمال وقوع حادث الإرهاب، وتخاذله مع ذلك في اتخاذ التدابير اللازمة لمنع وقوعها، ونضيف لذلك إمكانية مساءلة الناقل بناء على الخطأ الإرادي أيضاً في حالة وجوب علم الناقل وفقاً لمعيار الرجل الحريص في ذات

(١٢٩) راجع في ذلك:

Christian Jung, The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, op. cit, p 160.

(١٣٠) د. محمد حسين علي الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص ١٦١.

(١٣١) د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، المرجع السابق، ص ٢٤٥.

(١٣٢) د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، بند ١١٧، ص ٢٩٨.

(١٣٣) د. جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، المرجع السابق، ص ٤٩.

ظروفه باحتمال وقوع حادث الإرهاب، وتخاذله رغم هذا في تفادي وقوعه، وذلك على التفصيل التالي:

الحالة الأولى - إدراك الناقل باحتمال وقوع الإرهاب وعدم اتخاذه الإجراءات الأمنية اللازمة لمنع وقوعه:

٤٢ - يذهب جانب من الفقه^(١٣٤) إلى أنه يمكن مساءلة الناقل عن الأضرار التي تلحق الركاب بسبب حادث الإرهاب بناء على الخطأ الإرادي، وذلك إذا ثبت أن الناقل أو أحد تابعيه كانوا على علم باحتمال وقوع هذه الحادثة، وما قد يترتب عليها من أضرار، ومع ذلك لم يتخذوا الإجراءات والتدابير اللازمة لتوقي وقوعها. فلو أن الناقل قبل قيامه بالرحلة الجوية كان على علم بوجود جماعات إرهابية أو انتشار للنزاعات الطائفية أو غياب أو ضعف أجهزة الأمن في مناطق معينة تقع في خط سير رحلته، ولم يمتنع رغم ذلك عن القيام بهذه الرحلة، أو قام بها دون اتخاذه الإجراءات الأمنية اللازمة لحماية الطائرة ومن على متنها، فإن هذا لا يمكن أن يوصف بأنه مجرد إهمال من الناقل، ولكنه خطأ إرادي، يجب معه أن يسأل عن الأضرار التي تلحق بالركاب نتيجة لهذا، بل إن هذه الحالة تدعو إلى التشديد من مسؤولية الناقل، ولعل هذه الحالة تجسد فكرة الخطأ الإرادي بصورة واضحة، فالناقل رغم علمه بوجود الخطر واحتمال وقوع الضرر لم يكثر ولم يبال، وقصد ممارسة النشاط رغم ذلك، لكن دون أن يتوافر لديه نية وقوع الضرر.

وقد كان لهذه الحالة من حالات الخطأ الإرادي صدى في العديد من أحكام المحاكم، كان أهمها ما يلي:

١ - قضية الطائرة التابعة لشركة الخطوط الجوية الليبية في عام ١٩٧٣^(١٣٥).
وتتلخص وقائع هذه القضية في أن أحد الطائرات التابعة لشركة الطيران الليبية قامت برحلة جوية من مطار بنغازي إلى مطار القاهرة في ٢١/١/١٩٧٣. وأثناء الرحلة ضلت الطائرة طريقها ودخلت منطقة سيناء المحتلة من قبل الجيش الإسرائيلي،

(١٣٤) د. ثروت أنيس الأسيوطي: مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، ص ٦٠٣؛ د. جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، المرجع السابق، ص ٧٥.

(١٣٥) محكمة بنغازي الابتدائية، الجمهورية العربية الليبية، قضية يوسف صالح سعيد العقوري وآخرين ضد شركة الخطوط الجوية العربية الليبية وآخرين، جلسة ٢/٥/١٩٧٦، حكم لم ينشر، مشار إليه لدى: د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، بند ١١٩، ص ٣٠٢.

فُقِّصت على أثر ذلك من قبل قوات الاحتلال مما أدى إلى تحطمها ووفاة جميع ركابها.

تقدم ورثة الركاب بدعوى ضد شركة الطيران الليبية، وطالبوا المحكمة بإلزام شركة الطيران على دفع تعويض كامل عما لحق نويهم.

استجابت المحكمة لمطلب المدعين، وقد قالت المحكمة في حيثيات حكمها "وحيث أنه باستقراء وقائع الدعوى في ضوء المبادئ القانونية وفي هداها واستخلاصاً مما ورد بمستندات الطرفين، يتبين أن ركن الخطأ متوفر في جانب المدعى عليها (شركة الطيران). وقد ثبت للمحكمة في ضوء تحقيق منظمة الطيران المدني الدولي عدم تزويد طاقم الطائرة الليبية بالإجراءات والإشارات الضوئية، وقد تسبب ذلك في عدم استجابة مساعد الطيار الذي كان يتولى قيادة الطائرة للإشارات التي وجهها له قائد فريق الطائرات الاعتراضية الإسرائيلية، كما أنه لم يكن ملماً باللغة الفرنسية بشكل كافٍ للتفاهم مع قائد الطائرة الفرنسي الجنسية، ولقد قرر مساعد الطيار في التحقيقات أنه هبط حسب التعليمات في قاعدة عسكرية للسلاح الجوي الإسرائيلي، لكنه عندما لاحظ أن الطائرة التي تلاحقه اختفت، أقلع مرة أخرى مما أدى إلى إطلاق النار عليه فسقطت الطائرة، الأمر الذي رأت معه المحكمة تحقق عناصر الخطأ الإرادي، لأنه بصعوده بالطائرة مرة أخرى عرض الطائرة لخطر القصف بالمدفعية، رغم أنه كان على وعي كامل باحتمال النتيجة.

ويلاحظ أن الواقعة السابقة تجسد بجلاء فكرة الخطأ الإرادي للناقل في حوادث الإرهاب، حيث إن الطيران فوق المناطق المحتلة أو المجاورة أمر كافٍ لكى يدرك الناقل أن ثمة اعتداء سوف يقع على الطائرة، كما أن معاودة الطيران بعد الهبوط في القاعدة العسكرية التابعة لسلاح الجو الإسرائيلي كان يجب معه التنبؤ بوقوع اعتداء على الطائرة، وعلى الرغم من كل هذه المؤشرات إلا أن الناقل قصد ممارسة النشاط، مما أدى إلى وقوع الضرر.

٢ - قضية Abraham BENJAMINS v. BRITISH EUROPEAN AIRWAYS^(١٣٦):

تمثلت وقائع هذه القضية في أن أحد الطائرات التابعة لشركة الطيران Air Inter أقلعت من مطار باريس بتاريخ ٣٠ سبتمبر ١٩٧٧، وقد قام أحد الأشخاص

(١٣٦) راجع:

Bornier v Air Inter, Tribunal de Grande Instance de Paris' (1979) 4 Air and Space Law, Issue 3, pp. 168-168.

باختطاف الطائرة تحت تهديد قنبلة يدوية، ودفعها للهبوط في مطار "أورلي". وقد تمكنت الشرطة من فرض سيطرتها على الطائرة والقبض على هذا الشخص، وفي أثناء محاولة القبض عليه سقطت من يده القنبلة فانفجرت، فتسببت في جرح أحد ركاب الطائرة، مما دفعه لإقامة دعوى مطالباً إلزام شركة الطيران بالتعويض.

وقد قضت المحكمة بمسؤولية شركة الطيران عن التعويض الكامل للمدعي، وقد بررت ذلك بأن احتمال وقوع الاعتداء الإرهابي أمر متوقع في ضوء الحوادث المتكررة من هذا النوع، ويمكن لأي ناقل جوي حريص على أمن وسلامة الطائرة ومن على متنها أن يتوقعه، وأن الناقل كان من المتعين عليه أن يتخذ كافة التدابير اللازمة لتفادي مثل هذا الحادث؛ من خلال تفتيش الركاب قبل صعودهم الطائرة، وتزويد الطائرة برجال الأمن للسيطرة على الركاب خلال فترة الرحلة^(١٣٧). وبما أن المحكمة قد ثبت لها أن الشخص الإرهابي لم يمر عبر جهاز التفتيش الإلكتروني المزود بنظام الأشعة تحت الحمراء، فإن وقوع الحادث يشكل خطأ إرادياً من قبل شركة الطيران، يجرمها من الاستفادة من التعويض المحدود، ومن ثم قضت المحكمة بمسؤولية الشركة عن التعويض الكامل.

(١٣٧) هذا وقد أصدر مكتب الطيران المدني الفيدرالي الأمريكي "F.A.A" في سبتمبر لعام ١٩٦٨ مجموعة من التوجيهات والتعليمات الموجه لشركات الطيران بضرورة فرض إجراءات رقابية صارمة على الركاب، من خلال مراقبة تصرفاتهم وسلوكياتهم ومظهرهم الخارجي، كما أوصى بضرورة منح رجال أمن المطار سلطات واسعة في تفتيش الركاب وما بحوزتهم من حقائب، حتى لو كانت حقائب دبلوماسية، وذلك باستخدام أجهزة الفحص الخاصة بالكشف عن الأسلحة والمتفجرات. وفي عام ١٩٧٢ صدرت مجموعة من اللوائح الفيدرالية الخاصة بالتدابير الأمنية اللازمة لمنع أي راكب من الصعود للطائرة، كما تضمن هذه اللوائح توصيات بتزويد الطائرة بجهاز قياسي للكشف عن الأسلحة.

Federal aviation regulations, Part 77 is codified under Subchapter C, Aircraft, of Title 14 of the Code of Federal Regulations, March 1993. available at::

- وقد قضى القضاء الأمريكي تطبيقاً لذلك في قضية RUIZ v. PEOPLE EXP. AIRLINES بأن من حق شركة الطيران المدعى عليها رفض دخول الحقيبة التي كانت في حوزة المدعى، والتي اكتشف أن بها أسلحة نارية فارغة، وأن هذا لا يعد إخلالاً بعقد النقل، حيث إن منعه على أثر ما وجد معه من أسلحة أمر يدخل في نطاق سلطة شركة الطيران في تأمين سلامة الرحلة، وأن المدعى إذا ما أراد أن ينقل مثل هذه الحقيبة عليه أن يجري اتفاقاً خاصاً مع الشركة على ذلك وفقاً لما تقرره من شروط.

RUIZ v. PEOPLE EXP. AIRLINES, INC. 802 F.2d 1508 (1986), No. 85-1659, United States Court of Appeals, Fourth Circuit.

٣ - حادث اختطاف الطائرة التابعة لشركة TWA:

في يونيو عام ١٩٨٥ تم اختطاف إحدى الطائرات التابعة لشركة TWA في مطار أثينا، ولم يكن هذا هو الحادث الأول الذي وقع للطائرات التابعة لهذه الشركة (حيث تعرضت إحدى الطائرات التابعة لنفس الشركة لحادث إرهابي عام ١٩٧٤)، الأمر الذي دفع الفقه إلى تقرير مسؤولية الناقل بناء على فكرة الخطأ الإرادي، حيث إن تكرار وقع هذا الحادث يفرض على الشركة أن تستفيد من تجربتها السابقة، من خلال اتخاذ الاحتياطات والتدابير اللازمة لدفع مثل هذه الحوادث وتجنبها، وأن عدم قيام الناقل بذلك يعد عدم اكتراث مصحوب بوعي لما قد يترتب عليه حادث مماثل من أضرار للركاب^(١٣٨).

ويلاحظ على هذه الواقعة أنها تعكس بجلاء وجود تقصير من قبل الناقل لا يكفي أن يوصف بأنه مجرد إهمال، ولكنه خطأ يقترب من الغش، فالتخاذل من قبل الناقل في تفتيش الركاب قبل الصعود للطائرة رغم تكرار وقوع الحوادث الإرهابية، أمر يجب معه على الناقل أن يدرك احتمال وقوع الإرهاب بصورة كبيرة، وأن عدم قيامه - رغم ذلك - باتخاذ التدابير اللازمة لتفادي وقوع هذه الحوادث، يجعل خطأ الناقل خطأ إردياً يجب معه تشديد مسؤوليته.

فهذه الحالة تفترض بذل الناقل عناية كبيرة في تأمين الرحلة الجوية في حالة وجود بعض المؤشرات التي تشير إلى وجود احتمالات بوقوع حوادث إرهابية، وذلك بإجراء الاستطلاعات الأمنية اللازمة حول خط سير الرحلة، من خلال الاتصال بالسلطات الأمنية المختصة والوقوف على أهم المستجدات الأمنية، وتجهيز الطائرة بكل ما يلزم لتأمينها ضد مختلف الهجمات الإرهابية، سواء من حيث الأجهزة والمعدات أم من حيث الكفاءات البشرية المدربة التي تملك الخبرة للتصدي لمثل هذه الهجمات، بحيث يمكن القول بأن تقصير الناقل في اتخاذ مثل هذه الإجراءات يعد خطأ إردياً من جانبه، يجعله مسؤولاً عن الأضرار التي تخلفها الحوادث الإرهابية.

ووفقاً للقانون الأمريكي فإن مكتب إدارة الطيران الفيدرالي الأمريكي FAA يعمل على تجميع المعلومات والبيانات عن الإرهابيين، وذلك بالاستعانة بأجهزة المخابرات في الدول المختلفة، ويصدر على هدي ذلك مجلة تسمى بالمجلة الأمنية Security bulletin، حيث يتم نشر هذه المجلة على السفارات المختلفة لتوزيعها على شركات الطيران لاتخاذ تدابيرها الأمنية اللازمة.

(١٣٨) د. جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، المرجع السابق، ص ٧٦.

ويرى القضاء الأمريكي أن مجرد مخالفة الناقل لقواعد ولوائح الطيران الخاصة بالسلامة كاف لتحقيق الخطأ الإرادي، ومن ثم تشديد مسؤوليته وإلزامه بالتعويض الكامل، مادامت هذه المخالفات كانت السبب وراء وقوع الحادث^(١٣٩).

ونحن من جانبنا لا نتفق مع هذا الاتجاه، ونرى أنه ليس كل مخالفة لقواعد السلامة يمكن أن يتحقق معها الخطأ الإرادي للناقل، حيث إن الأخير له شروط معينة يجب أن تتوافر للقول بوجوده، وهي أن يدرك الناقل احتمال وقوع الضرر، ويقصد رغم ذلك ممارسة النشاط، فالخطأ الإرادي سلوك منحرف من قبل الناقل يستدعي تشديد مسؤوليته، ومن ثم لا يمكن القول بأن كل مخالفة لقواعد السلامة يتم اعتبارها خطأ إرادياً.

ج - معيار تقدير علم الناقل الجوي باحتمال وقوع الضرر في حوادث الإرهاب:

٤٣ - تبدو أهمية الوقوف على معيار تقدير علم الناقل الجوي باحتمال وقوع الضرر في حوادث الإرهاب في أنه سينعكس على نطاق الأعمال والتصرفات التي تعد من قبيل الخطأ الإرادي للناقل في حوادث الإرهاب.

والملاحظ على نصوص اتفاقية مونتريال أنها جاءت خالية من نص يحدد المعيار الواجب الاتباع لقياس التدابير الواجب على الناقل اتخاذها، الأمر الذي يعكس الرغبة في ترك المسألة لتقدير القضاء.

وفي هدي الوقائع القضائية السابقة يستنتج أن خطأ الناقل الإرادي في حوادث الإرهاب يتطلب توافر العلم والوعي باحتمال وقوع الضرر لتحقيق خطأ الناقل، الأمر الذي يثير التساؤل حول معيار تقدير هذا العلم والوعي؟ بعبارة أخرى هل يعتد في تقدير وجود أو عدم وجود العلم بمعيار شخصي يعتمد على المعرفة والعلم الشخصي للناقل، أم بالاعتماد على معيار موضوعي يقيس مدى خطأ الناقل في ضوء سلوكيات شخص من نفس مهنته وظروفه؟

١ - المعيار الشخصي لتقدير علم الناقل باحتمال وقوع الضرر في حوادث الإرهاب:

٤٤ - وفقاً للمعيار الشخصي يجب لاعتبار التصرف الصادر عن الناقل خطأ إرادياً أن يكون هو شخصياً على علم بأن سلوكه (سواء بالعمل أو بالامتناع عن

(١٣٩) المرجع السابق، ص ٦٤.

العمل) ينطوي على مخالفة، وأن ممارسة هذا السلوك من شأنها الإضرار بمصالح الركاب، فالناقل حتى يسأل عن أضرار الإرهاب وفقاً لهذا المعيار يجب أن يكون هو شخصياً على علم باحتمال وقوعه في ضوء قدراته الشخصية الخاصة.

ويلاحظ أن الأخذ بهذا المعيار من شأنه أن يضيق من نطاق الحالات التي سيعتبر فيها سلوك الناقل خطأً إرادياً مسؤولاً عنه، حيث سيصعب إثبات وجود هذا العلم لدى الناقل، باعتبار أن محل الإثبات مسألة نفسية غير ملموسة. يضاف لذلك أن درجة الخطأ المستوجب للمسؤولية سيختلف من ناقل لآخر، وذلك بالنظر لاختلاف قدراتهم الشخصية في الوعي واليقظة، فما قد يعتبر خطأً بالنسبة لناقل قد لا يعد خطأً بالنسبة لناقل آخر^(١٤٠).

٢ - المعيار الموضوعي لتقدير علم الناقل باحتمال وقوع الضرر في حوادث الإرهاب:

٤٥- يقوم المعيار الموضوعي على أساس قياس علم الناقل باحتمال وقوع الحادث الإرهابي في ضوء معيار ثابت محدد سلفاً، وهو معيار الناقل الحريص في نفس ظروف الناقل وكفاءته، وذلك بصرف النظر عما وقر في نفس الناقل شخصياً، حيث يفترض علم الناقل باحتمال وقوع حادث الإرهاب إذا كان الشخص العادي في نفس ظروفه وكفاءته كان يجب عليه أن يعلم بذلك^(١٤١).

ويبدو لنا عدالة المعيار الموضوعي في تحديد خطأ الناقل، بالنظر إلى أنه يبتعد عن الخوض في ظروفه الشخصية، لكونها أموراً يصعب تقديرها والوقوف عليها بدقة، خاصة في حوادث الإرهاب، حيث إن مثل هذه الحوادث توصف بالكوارث التي قد تؤدي في الغالب إلى وفاة كافة الموجودين على متن الطائرة خاصة في حوادث التفجيرات، الأمر الذي لا يبقى معه سوى التحقيقات التي تتم لبحث بعض المسائل الفنية المدعومة ببعض الرسائل اللاسلكية والتسجيلات الصوتية^(١٤٢)، ومن ثم وجب

(١٤٠) د. أيمن إبراهيم العشماوي، تطور مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص ٥٠.

(١٤١) د. ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص ٤٤٨؛ د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، بند ٦٨، ص ٢٠١.

(١٤٢) لمزيد من التفصيل راجع: د. يسرية محمد عبد الجليل محمد، تقارير حوادث الطائرات وبورها في إثبات المسؤولية، بحث مقدم لمؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون جامعة الإمارات العربية المتحدة بالتعاون مع محاكم دبي وهيئة دبي للطيران المدني، الفترة من ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢، الجزء الأول، ص ٣٨٣.

الاعتماد على معيار موضوعي مجرد يقيس الإجراءات والتدابير الضرورية واجبة الاتباع في مثل هذه الحوادث.

وجدير بالذكر أن القضاء في الغالب يعتمد على المعيار الموضوعي لقياس وتقدير مدى علم الناقل بوقوع الحادث الجوي، فقد قضت المحكمة الاستئنافية للولايات المتحدة الأمريكية (الدائرة الثانية) بأن سلوك الناقل إذا ما صدر عن إرادة حرة بغير قصد إحداث الضرر مصحوباً بعدم اكتراث، وكان من اليسير عليه إدراك أن سلوكه يمثل خطراً غير عادي، قد يتسبب في حدوث الضرر، لأن أي قائد طائرة يوجد في ذات الظروف كان من المفترض أن يعلم في ضوء ظروف الحادث، أن هذا السلوك يمثل خرقاً لقواعد السلامة، فإنه يكون مسؤولاً عن حدوث الضرر^(١٤٣).

لكن هذا لا يمنع من قيام القاضي بمراعاة الظروف الخاصة بحوادث الإرهاب عند تقدير مقدار العناية الواجب على الناقل اتباعها، بحيث يحرص على أن تكون التدابير التي يقاس خطأ الناقل في هديها، تدابير تتناسب مع توقع حوادث الإرهاب وكيفية دفعها، فلا يمكن القول مثلاً أن التدابير المكلف بها الناقل هي التدابير المعقولة وليست التدابير الاستثنائية التي تتناسب مع حجم وطبيعة أضرار الإرهاب.

وقد جاء تصديقاً لهذا الرأي الحكم الصادر عن محكمة استئناف باريس في قضية *Juggoslovenski Aero - transport V. Epoux Gati*، والذي قضى بأن الناقل ملتزم باتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لتجنب وقوع الضرر، بما في ذلك الإجراءات ذات الصلة المباشرة بالحادث، وذلك بالنظر إلى أن المحكمة هي الأقدر على التأكد من وجود خطأ يمكن نسبته للناقل أو تابعيه من عدمه^(١٤٤).

ويظهر هذا الحكم بجلاء أن المعيار الذي يقاس من خلاله تقصير الناقل في اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي وقوع الإرهاب يجب أن يكون معياراً موضوعياً مجرداً من الظروف الشخصية للناقل، لكن يجب في ذات الوقت أن يأخذ في الاعتبار الظروف الخاصة بحوادث الإرهاب، وما تحتاج إليه من بذل عناية ومجهود خاص لتفادي وقوعها، وقد أشار الحكم السابق لذلك صراحة بعبارة "بما في ذلك الإجراءات ذات الصلة

(١٤٣) راجع:

LeRoy v. Sabena Belgian World Airlines, 344 F. 2d 266 - Court of Appeals, 2nd Circuit 1965.

(١٤٤) راجع:

CA Paris, Urt v 12.12.1961, jugoslovenski aero-transport v. epoux gati - RFDA 1962, p 93.

المباشرة بالحادث". ولعل هذا يعكس وجود تشديد في معاملة الناقل في حوادث الإرهاب، لكنه تشديد تبرره الطبيعة الخاصة للالتزام بسلامة الراكب الذي يقع على عاتق الناقل، ويدلل عليه موقف اتفاقية مونتريال، والتي جعلت مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق الراكب مسؤولية موضوعية (في حدود ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة) تقوم لمجرد تحقق الضرر، حتى ولو لم يثبت الخطأ في حق الناقل، كما جعلها مسؤولية قائمة على الخطأ المفترض فيما تجاوز هذه الحدود، الأمر الذي يعكس وجود رغبة من قبل الناقل في بذل عناية خاصة للتصدي للحوادث الجوية، خاصة حوادث الإرهاب.

٤٦- ويعود ترجيحنا للمعيار الموضوعي لتقدير وتقييم علم الناقل باحتمال وقوع الضرر في حوادث الإرهاب، للأسباب التالية:

- ١ - إن التعرف على علم الناقل باحتمال وقوع حادث الإرهاب بمعيار شخصي من شأنه أن يحدث خلطاً بين الخطأ المدني والخطأ الجنائي للناقل، فالخطأ الأخير يحتاج إلى التحقق من توافر القصد الجنائي بالاعتماد على معيار شخصي يبحث في النوايا والبواعث، أما الخطأ المدني فيكفي لنسبته للناقل الاعتماد على معيار موضوعي مجرد من الظروف الشخصية الخاصة بالناقل، لأن الأمر لا يتعلق بارتكاب الناقل للإرهاب، ولكن في تسبب خطئه في وصول ضرر الإرهاب للراكب.
- ٢ - إن قانون الطيران المدني المصري وكذلك بعض الاتفاقيات الدولية المعنية بالنقل الجوي (كاتفاقية مونتريال) لا تفرق فيما يتعلق بمسؤولية الناقل عن تعويض الضرر بين الخطأ الإرادي وغير الإرادي، الأمر الذي يوحي بالنظرة الموضوعية المجردة عن الظروف الذاتية والشخصية للناقل.
- ٣ - الأخذ بالمعيار الموضوعي يتسم بالعدالة والمنطق، نظراً لاعتماده على معيار ثابت محدد سلفاً، وهو معيار الشخص الحريص في نفس ظروف الناقل وكفاءته، الأمر الذي يؤدي إلى توحيد المعاملة تجاه جميع الناقلين، خاصة أن حوادث الإرهاب تتسم بالدولية. من ناحية أخرى، من شأن الأخذ بهذا المعيار توسعة نطاق الأعمال التي تعد من قبيل الخطأ الإرادي للناقل، كما أنه سيسهل من عملية إثبات علمه بانطواء سلوكه على خطأ.
- ٤ - أن الأخذ بالمعيار الموضوعي من شأنه توسعة نطاق الأعمال التي تشكل خطأ إرادياً للناقل، وفي هذا ما يتوافق مع الاتجاه العام للتشريعات الوطنية والدولية للتشديد من مسؤولية الناقل الجوي، خاصة في حوادث الإرهاب، التي تحتاج من الناقل بذل عناية أكبر لتفاديها، ومن ثم زيادة حالات الخطأ الإرادي للناقل في مثل هذه الحوادث.

الحالة الثانية: عدم قيام الناقل بتحذير الركاب من خطر الإرهاب في ظل علمه باحتمال وقوعه:

٤٧ - تتعامل هذه الحالة مع الناقل الذي نما إلى علمه أن رحلته الجوية من المحتمل تعرضها لعمل إرهابي، ومع هذا لم يقيم بإبلاغ الركاب وتحذيرهم من مخاطر الإرهاب قبل بداية الرحلة، وذلك بصرف النظر عن اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي وقوع الإرهاب من عدمه من قبل الناقل.

ويعرف الالتزام بالتحذير *Duty to warn* بصورة عامة بأنه عبارة عن إلزام أي شخص بتحذير شخص آخر إذا ما تبين له وجود خطر حال ومحقق، يهدد الأخير في نفسه أو ماله^(١٤٥).

وقد بدت أهمية هذا الالتزام في مجال النقل الجوي على أثر ما شهدته التزام الناقل بسلامة الراكب من تطور، حيث لم يعد يقتصر على مجرد بذل العناية والحيطة لتأمين سلامة الراكب، بل أصبح ذات مضمون فني ومهني، يجعل هذا الالتزام يشتمل على كل ما يرتبط بالسلامة الجوية، فلم يعد الناقل مكلفاً فقط بمجرد تقديم طائرة صالحة للملاحة الجوية، ومجهزة بالأفراد المدربين والأجهزة المتقدمة، ولكن يجب عليه أيضاً أن يحيط الراكب علماً بطبيعة المخاطر التي تحيط بالرحلة، ولعل مما يزيد من تبرير هذا الالتزام الطبيعة الخاصة للنقل الجوي؛ حيث إنه مع بداية الرحلة يضع

(١٤٥) د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، بند ٧٩، ص ٢٢٢.

- وقد كان من أشهر الوقائع التي عرضت على القضاء الأمريكي في هذا الصدد قضية Tarasoff، حيث تتلخص وقائعها أنه في عام ١٩٧٦ علم أحد الأطباء النفسيين التابعين لجامعة كاليفورنيا من أحد مرضاه بأنه سوف يقوم بقتل صديقه، فقام الطبيب على أثر ذلك بإبلاغ الشرطة، فقامت باستدعاء المريض لسؤاله فيما وصل إليها من بلاغ، ثم أخذت سبيله، لكن ذلك لم يمنعه من ارتكاب جريمته. قام والد القتيلة برفع دعوى تعويض ضد جامعة كاليفورنيا التابع لها الطبيب النفسي، متهمه بأنه كان من الواجب على الطبيب أن يحذر ابنته بناء على ما وصل لعلمه من معلومات حول تعرض حياتها للخطر. حكمت المحكمة بمسؤولية الطبيب، على أساس التزامه بالتحذير، وقالت المحكمة أنه على الرغم من أن الطبيب ملتزم بحفظ أسرار مرضاه، إلا أنه متى تعلق هذه الأسرار بارتكاب جريمة، فإن الطبيب كان من الواجب عليه أن يحذر القتيلة، خاصة وأنه يعرفها معرفة شخصية.

Tarasoff v. Regents of the University of California 551 P.2d 334 (1976), available at: <http://www.publichealthlaw.net/Reader/docs/Tarasoff.pdf>

الراكب نفسه تحت السيطرة التامة للناقل، ولا يكون له خيار آخر، لذلك وجب إعلامه بمخاطر الإرهاب قبل بدء الرحلة^(١٤٦).

والملاحظ على هذه الحالة أنها لا تتعامل مع التدابير التي يجب على الناقل اتخاذها لتفادي تعرض الرحلة الجوية لمخاطر الإرهاب، ولكنها تتعامل مع التزام يقع على عاتق الناقل تجاه الراكب بإعلامه وإبلاغه باحتمال تعرض الرحلة للإرهاب، فالناقل قد يكون على علم باحتمال وقوع الإرهاب، ولكنه يعتقد بأنه اتخذ كافة التدابير اللازمة لمواجهةته والتعامل معه، ورغم هذا يكون من حق الراكب أن يعلم بهذه المخاطر، ليكون القرار له فيما يتعلق بالقيام بالرحلة من عدمه^(١٤٧).

ويرى جانب من الفقه أن إعلام الراكب بمخاطر الإرهاب التي يحتمل أن تتعرض لها الرحلة الجوية هو التزام يقع على عاتق الناقل، وأن هذا الالتزام قائم بذاته، ولا يغني عنه قيامه باتخاذ كافة التدابير اللازمة لتفادي وقوع الإرهاب^(١٤٨).

وعلى الرغم من ذلك، ترى بعض الحكومات مثل الولايات المتحدة الأمريكية أنه من الناحية العملية يصعب تحذير الركاب بصورة مباشرة بوجود تهديدات إرهابية، وذلك للأسباب التالية^(١٤٩):

- ١ - إن إعلام الركاب بمعلومات وبيانات خاصة بحوادث الإرهاب أمر يشكل مساساً بالأمن القومي للدولة، كما أن إذاعة مثل هذه المعلومات أمر من شأنه أن يُصعب عملية ضبط القائمين على هذه العمليات.
- ٢ - إن إعلام الركاب بمثل هذه الحوادث أمر من شأنه أن يؤثر سلباً على حركة الطيران، حيث سيدفع الكثيرون إلى إلغاء رحلاتهم، وربما العزوف عن التعامل مع النقل الجوي.

(١٤٦) المرجع السابق، بند ٧٧، ص ٢١٧.

(١٤٧) د. جلال وفاء محمد، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، المرجع السابق، ص ٧٧.

(١٤٨) راجع:

Cynthia Dokas, The duty to warn in aviation law: a new tort theory in the aftermath of Pan American Flight 103, New York Law School Journal of Human Rights, Vol. 8, Issue 01, 1990, pp. 227-256.

(١٤٩) راجع:

Ibid, p 234.

- ٣ - إن إعلام مثل هذه الأخبار والمعلومات عن حوادث الإرهاب من شأنه أن يزيد من أعباء الناقل، حيث ستضطر شركات التأمين إلى رفع نفقات التأمين على أثر ذلك.
- ٤ - إن إعلام الركاب سوف يدور حول مضمون معين، وهو مجرد احتمال وقوع حادث إرهابي قد لا يقع، الأمر الذي قد يتسبب في إثارة الذعر وزعزعة الثقة في تعاملات الناقل الجوي دون فائدة.

وللوهلة الأولى قد تبدو وجهة الاعتبارات السابقة في عدم إعلام الركاب، بالنظر لأهمية اعتبارات الحفاظ على الأمن القومي، خاصة وأن الإرهاب من الكوارث التي تؤثر بشكل سلبي على مصالح الدولة سياسياً واقتصادياً واجتماعياً. لكن في المقابل تبقى للراكب مصلحة قوية في إعلامه بالمخاطر المحيطة بالرحلة، حتى يتسنى له تحديد مصيره.

وقد ثار هذا التعارض في قضية لوكيربي^(١٥٠)، والتي تتلخص وقائعها في أن أحد الطائرات التابعة لشركة بان أمريكان قد انفجرت وهي تحلق فوق منطقة لوكيربي باسكتلندا، بسبب انفجار قنبلة مدسوسة بأحد الأجهزة الإلكترونية التي في حوزة أحد ركابها، الأمر الذي أدى لوفاة ركاب الطائرة، وقد تبين للمحكمة أن السلطات الألمانية والسلطات الإنجليزية والسفارة الأمريكية في انجلترا كانوا قد تلقوا إخباريات عن احتمال وقوع هجوم إرهابي على طائرة تابعة لشركة "pan American"، وأن الشركة كانت على علم باحتمالات وقوع الإرهاب.

وقد قالت شركة الطيران المدعى عليها أنها اتخذت كافة الإجراءات الضرورية لتفتيش الطائرة، ولم تتمكن رغم ذلك من اكتشاف أية متفجرات، وعلى الرغم من أنها تلقت معلومات عن احتمال وقوع الإرهاب، ألا أن هذه المعلومات لم تكن مؤكدة حتى تحذر الركاب من السفر، ومن ثم تتعرض لخسائر مالية جسيمة.

وقد طالب المضرورون من المحكمة الحصول على تعويض كامل على أساس أن الناقل ارتكب خطأً إرادياً بعدم قيامه بتحذير الركاب وتنبيههم باحتمال وقوع حادث الإرهاب.

(١٥٠) راجع:

In re Air Disaster at Lockerbie Scotland on Dec. 21, 1988, 37 F.3d 804, 812 (2d Cir. 1994).

وقد استجابت المحكمة لطلب المضرورين، وقضت بالتعويض الكامل على أساس أن الناقل قد ارتكب خطأً إرادياً عندما تقاعس عن تحذير الركاب من مخاطر الإرهاب، على اعتبار أن مثل هذه المخاطر استثنائية يجب تحذير الركاب منها حتى يحدد مصيره، وعندما طعن على هذا الحكم، قضت محكمة الاستئناف بتأييد الحكم الصادر عن محكمة أول درجة.

وقبل أن تستجيب المحكمة لطلب المضرورين، قامت إدارة الطيران الفيدرالي Federal Aviation Administration بإصدار العديد من القرارات التي ألزمت فيها شركات الطيران بواجب التحذير من مخاطر الإرهاب، كما قامت تأكيداً على ذلك بإنشاء مكاتب للمعلومات تعمل على تلقي التهديدات لفحصها والتأكد من حقيقتها، كما أنشأت مكاتب أمن لتقديم المساعدات الأمنية لشركات الطيران عند الحاجة لذلك^(١٥١).

ومن الوقائع التي ثار بخصوصها التزام الناقل بالتحذير قضية Semmelroth v. American Airlines، والتي تتلخص وقائعها أنه في عام ١٩٧٦ قامت إحدى شركات السياحة Dixon Travel Agency بتنظيم رحلة جوية إلى المكسيك، وعندما وصلت الطائرة مطار المكسيك، قامت جماعة مسلحة بالاعتداء على ركابها، الأمر الذي أدى إلى وفاة أحد أفراد شركة السياحة، فقامت هذه الشركة برفع دعوى للمطالبة بالتعويض الكامل عما أصاب أحد العاملين فيها من أضرار، وقد استندت هذه الشركة في طلبها على أنه كان من المتعين على شركة الطيران تحذير الركاب قبل بداية الرحلة، خاصة وأنها على علم بوجود اضطرابات في المكسيك، وقد أيدت المحكمة وجهة نظر الشركة المدعية، وجاء في حكمها أن واجب التحذير يفرض على شركة الطيران واجب تنبيه الركاب وتحذيره من مخاطر الإرهاب^(١٥٢).

٤٨ - هذا وقد سعى الفقه الأمريكي إلى تأييد الأحكام السابقة، من خلال التأكيد على التزام الناقل الجوي بتحذير الركاب من وضع تبريرات تحكمه، كان أهمها:

١ - التبرير الأول - الالتزام بالتحذير بناء على حق الركاب في تقرير مصيره:

٤٩ - يقوم هذا التبرير على أساس أن الناقل الجوي رغم أنه المسؤول عن سلامة الركاب وأمنه، إلا أن الركاب صاحب قرار السفر وحده، الأمر الذي يجب معه

(١٥١) د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، بند ٧٩، ص ٢٢٧.

(١٥٢) د. جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، المرجع السابق، ص ٨٤.

على الناقل تحذير الراكب ضد التهديدات الإرهابية حتى يساعده على اتخاذ قراره بصورة صحيحة، فقرار الراكب بوضع نفسه مادياً ومعنوياً تحت سيطرة الناقل الجوي أمر يحتاج من الناقل مساعدة الراكب على اتخاذه قراره بصورة صحيحة^(١٥٣).

وقد حاول أنصار هذا الأساس تبرير رأيهم بالقول بأن الناقل ملتزم بتحذير الراكب من مخاطر الإرهاب بالقياس على التزام الطبيب بتحذير المريض قبل إجراء جراحة له، بناء على حق المريض في تقرير مصيره العلاجي، بل حتى في الحالات التي يكون فيها المريض عاجزاً عن اتخاذ قراره لظروفه المرضية، فيتم إنابة أحد أقاربه ليعبر عن إرادته. وقد أجريت هذه المقارنة على أساس أن الطبيب له القدرة على الهيمنة التامة على كافة المعلومات الخاصة بالمريض، ومن ثم فإنه يجب على الطبيب تحذير المريض من مخاطر الجراحة المقدم عليها، مهما كانت درجة هذه المخاطر، حتى يمكنه اتخاذ قراره بشكل واع ومدروس. وبالمماثلة فإن الراكب المسافر على الخطوط الجوية، إنما يقوم باختيار رحلته في ضوء المعلومات التي يتلقاها من شركة الطيران (مواعيد الإقلاع والهبوط، نظام المسؤولية، التشريعات الحاكمة لعملية النقل،)، ومن الواجب أن يكون من بين هذه المعلومات، تلك الخاصة بوجود تهديد بوقوع حادث إرهابي^(١٥٤).

التبرير الثاني - الالتزام بالتحذير بناء على فكرة العلاقة الخاصة بين الناقل والراكب:
٥٠ - يقوم هذا التبرير على أساس أن الناقل تجمعه بالمسافر علاقة خاصة، تقتضي أن يقوم الأول ببذل أقصى درجات العناية، وأن هذه العناية يجب أن تتناسب مع درجة الخطر، فكلما كانت درجة الخطورة كبيرة، كلما زادت درجة العناية المطلوبة، بحيث يصل الأمر إلى درجة تنبيه الراكب وتحذيره من خطورة السفر^(١٥٥).

فالناقل ملتزم باتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لحماية الراكب ضد أي اعتداء، بما في ذلك الاعتداءات الإرهابية، وذلك بحكم طبيعة العلاقة الخاصة التي تربط بينهما، والتي تؤسس على أن الناقل يستفيد مادياً من الراكب، ومن ثم فهو مدين له بالتحذير

(١٥٣) راجع:

Semmelroth v. American airlines, 448 F.Supp. 730 (1978), United States District Court, E. D. Illinois, April 7, 1978.

(١٥٤) المرجع السابق، ص ٨٨.

(١٥٥) المرجع السابق، ص ٨١.

ضد مخاطر الإرهاب، فالناقل ليس ضامناً لسلامة الراكب، ولكنه ملتزم بتحذيره ضد كافة صور المخاطر، وأهمها مخاطر الإرهاب^(١٥٦).

وقد وجد لهذا التبرير صدى في أحكام القضاء الأمريكي، الذي ذهب إلى أن الناقل ملتزم ببذل أقصى درجات العناية لتفادي صور وأشكال الضرر المختلفة، مادامت هناك احتمالات بتعرض الرحلة لخطر الإرهاب، بأن نمت لعلمه وجود أشخاص أو مواد خطيرة على متن الطائرة، فإن عليه بذل العناية اللازمة للمحافظة على سلامة الراكب من خلال تحذيره من مخاطر وقوع الإرهاب^(١٥٧).

ونحن من جانبنا نؤيد التزام شركة الطيران بواجب التحذير في حالة علمها بوجود احتمالات بتعرض الرحلة لمخاطر الإرهاب، فبحكم أن الناقل والراكب تجمعهما علاقة استثنائية من نوع خاص، فإن الأمر يقتضي قيام الأول ببذل عناية خاصة تجاه الثاني فيما يتعلق بمخاطر الرحلة الجوية؛ خاصة مخاطر الإرهاب. لكن يبدو لنا التحفظ على جعل سبب خصوصية هذه العلاقة استفادة الناقل مالياً من الراكب، حيث إن هذه الاستفادة قائمة في معظم العلاقات القانونية، لكن يبدو لنا أن سبب خصوصية هذه العلاقة هو قيام الراكب بتسليم نفسه للناقل، ليكون من بعدها تحت سيطرته التامة، ليكون الراكب طوال فترة الرحلة الجوية أشبه ما يكون بمسلوب الإرادة، الأمر الذي يبرر بذل الناقل عناية استثنائية تجاه الراكب، ومن أولى مظاهر هذه العناية تأهيل الراكب بصورة سليمة لاتخاذ قراره بالسفر من عدمه، وذلك حتى يتمكن من تقرير مصيره، وبالتالي يبدو لنا أن كلا التبريرين صحيحان فيما ذهبنا إليه، فمن حق الراكب أن يقرر مصيره، وحتى يتمكن من ذلك بشكل صحيح، يجب على الناقل بذل عناية استثنائية بحكم طبيعة العلاقة الخاصة التي تجمع فيما بينهما.

٥١ - وفي ضوء كل ما سبق يلاحظ أن الخطأ الإرادي كأساس لمسؤولية

الناقل عن حوادث الإرهاب يقوم على مجموعة من الاعتبارات أهمها:

١ - يشترط لتحقيق الخطأ الإرادي للناقل عن أضرار الإرهاب اتجاه إرادته إلى اتيان الفعل المادي للخطأ سواء بالعمل أو بالامتناع عن العمل.

(١٥٦) المرجع السابق، ذات الموضوع.

(١٥٧) راجع:

Mark F. Quigley vs. Wilson Line of Massachusetts, inc. 338 Mass. 125, October 10, 1958 - November 20, 1958.

٢ - أنه ينظر للخطأ الإرادي للناقل على أنه نتيجة عمل إرادي، وليس نتيجة سهو أو عدم اكتراث، دون أن يشترط إرادة إحداث النتيجة.

٣ - توقع الناقل احتمالية وقوع الإرهاب، ومن ثم حدوث الضرر، وقبوله مع ذلك القيام بعملية النقل.

٤ - أنه لا يبدو - من وجهة نظرنا - عدم وجود فرق بين الناقل وتابعيه فيما يتعلق بالعناصر السابقة.

٥٢- وفي ضوء ما سبق يمكن أن يظهر الخطأ الإرادي للناقل في حادثة الإرهاب في أحد الأشكال التالية:

- أن يخل الناقل بتنفيذ أحد الالتزامات الواقعة عليه بموجب العقد أو القانون بصورة إرادية، ويكون على علم باحتمال وقوع الضرر.

- أن يمتنع الناقل عن القيام بعمل بموجب العقد أو القانون بصورة إرادية، مع عدم الاكتراث بالنتائج التي يمكن أن تترتب على ذلك، وينصرف مضمون عدم الاكتراث إلى عدم مبالاة الشخص بما إذا كان فعله يشكل خرقاً لواجب ما، ولا يبالي بما إذا كان هذا الفعل قد يؤدي إلى أضرار ما.

وعلى الرغم من أن الاتفاقيات الدولية قد تبنت فكرة الغش كأساس لإطلاق مسؤولية الناقل عن الحوادث البحرية، إلا أنها لم تستخدم مصطلح الغش صراحة، ولكنها عبرت عنه "بانصراف إرادة الناقل إلى ارتكاب فعل أو امتناع عن فعل مصحوب بالعلم التام بأن من شأن ذلك حصول الضرر، مع الإقبال رغم ذلك على ارتكابه"، وقد كان مرد ذلك إلى أن مصطلح الغش ليس له مرادف في القانون الأنجلوأمريكي، مما دعى إلى التعبير عنه بالعبارة السابقة^(١٥٨).

والخطأ الإرادي أو الإهمال الجسيم لا يفترض في حق الناقل، حيث يقع على الراكب عبء إثباته وذلك حتى ولو كانت مسؤولية الناقل مفترضة.

ثانياً - الخطأ غير الإرادي كأساس لمسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب:

٥٣ - يعد الخطأ غير الإرادي المناط الحقيقي لمسؤولية الناقل الجوي عن أضرار حوادث الإرهاب، وذلك لقلّة الحالات التي يمكن معها تصور تحقق الخطأ

(١٥٨) راجع في ذلك: د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، مرجع سابق، بند ٢١٤، ص ٣٠٥.

الإرادي للناقل بخصوص هذه الحوادث، حيث قلما يتصور أن يكون لدى الناقل إدراك باحتمال وقوع مثل هذه الحوادث، ولا يتخذ التدابير اللازمة لتجنب وقوعها، خاصة وأنه - كما سبق أن ذكرنا - المضرور الأول من مثل هذه الحوادث.

وكما سبق أن ذكرنا أنه على الرغم من أن اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ قد أسست لمسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الوفاة والإصابة البدنية على أساس المسؤولية الموضوعية، إلا أن ذلك مقصور على الأضرار التي لا تتجاوز ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة، أما ما زاد عن ذلك فإن الناقل يسأل عنه على أساس الخطأ المفترض، ولا يستطيع دفع مسؤوليته إلا إذا أثبت عدم صدور خطأ من جانبه أو تابعيه، والأمر على هذا النحو يبرز دور الخطأ كأساس لبناء وهدم مسؤولية الناقل، خاصة وأن حوادث الإرهاب تخلف حجماً هائلاً من الأضرار، يحتاج معها المضرور إلى الاعتماد على فكرة الخطأ، خاصة إذا ما حاول الناقل التخلص من مسؤوليته بإثبات عدم صدور خطأ من جانبه، يأتي ذلك في ظل هيمنة فكرة مؤداها أن المضرور من حوادث الإرهاب يجب أن يحصل على تعويض عادل، وذلك بصرف النظر عما إذا كان الخطأ قد ثبت في حق الناقل أم لا، وبصرف النظر عما إذا كان النشاط قد وقع من قبل الناقل ذاته أم من قبل أحد تابعيه^(١٥٩).

ويقتضي الأمر التعرض لمفهوم الخطأ غير الإرادي في حوادث الإرهاب، ولصور هذا الخطأ في مثل هذه الحوادث، وذلك على التفصيل التالي:

أ - مفهوم الخطأ غير الإرادي كأساس لمسؤولية الناقل الجوي:

٥٤ - يعرف الخطأ غير الإرادي أو الإهمال بأنه عبارة عن عدم مراعاة الناقل للعناية الواجب مراعاتها أثناء تنفيذ التزاماته، دون قصد الإضرار^(١٦٠). وعرف أيضاً بأنه عبارة عن إقدام الناقل على الفعل وهو لا يدرك احتمال وقوع الضرر، لكنه كان من الممكن أن يتجنب وقوعه لو بذل عناية معقولة^(١٦١). أيضاً عرف بأنه عبارة عن عدم بذل الناقل العناية التي يبذلها الرجل الحريص حرصاً غير معتاد.

(١٥٩) راجع في ذلك:

Bertrand SABADIE, La faute nautique: un cas excepté en perte de sens, op. cit, p 7.

(١٦٠) د. خالد مصطفى فهمي، تعويض المضرورين عن الأعمال الإرهابية، المرجع السابق، ص ٧٨.

(١٦١) راجع في ذلك:

Christian Jung, The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, op. cit, p 160.

ويتضح مما سبق أن الخطأ غير الإرادي للناقل يقوم على عنصرين:

الأول: إخلال الناقل بالتزام قانوني ملتزم به.

الثاني: ألا يقصد الناقل من وراء هذا الإخلال إحداث الضرر.

ويرى بعض الفقه أن الخطأ يتحقق من الناقل ليس فقط فيما يتعلق بالالتزامات الخاصة بإدارة الطائرة وتشغيلها، ولكن أيضاً فيما يتعلق بالمحافظة على الأشخاص والبضائع وضمنان سلامتهم^(١٦٢).

فالخطأ غير الإرادي يتحقق من قبل الناقل طبقاً لمفهوم هذا النص إذا أخل الناقل أو أحد تابعيه في اتخاذ جميع ما كان يجب اتخاذه من تدابير معقولة لتجنب الحادث وتبعاته.

وبناء عليه يتحقق الخطأ غير الإرادي للناقل عن الأضرار التي تلحق بالركاب على أثر وقوع الإرهاب إذا ما صدر عنه إهمال أو عدم تبصر بخصوص تنفيذ التزاماته للمحافظة على سلامة الركاب؛ كما لو قصر في جعل الطائرة صالحة للملاحة الجوية، أو أهمل في اتخاذ التدابير الأمنية اللازمة، أو تراخى في إنقاذ الركاب على أثر وقوع الإرهاب، وكان كل ذلك دون قصد الإضرار، وإنما كان على سبيل الخفة أو الرعونة.

ويجب عدم الخلط بين الخطأ غير الإرادي (Fault) والغلط (Mistake) في مقام مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار حوادث الإرهاب، فالخطأ عبارة عن انحراف الناقل عن السلوك السليم والمتبع، أما الغلط فهو عبارة عن سهو أو غفلة لا ترقى إلى حد الخطأ أو الإهمال تقع من الناقل دون قصد أو تقصير شديد^(١٦٣).

وقد ذهب جانب من الفقه إلى عدم وجود فرق بين الخطأ والغلط في مجال المسؤولية المدنية، وأن كليهما مترادفان في معنى المسؤولية، ويدل هذا الفقه على صحة رأيه بالقول بأن من أحد الأسباب الرئيسية التي تجعل الخطأ معياراً غير ملائم للمسؤولية المدنية هو أن كلمة خطأ نفسها تنطبق على الغلط^(١٦٤).

(١٦٢) راجع في ذلك:

Ilgin Sezer, Study On The Exoneration Available To Carriers, Regarding Error In Navigation Or Management Of The Ship: Analysing A Case Of A Capsized Ro/Ro Vessel, Maritime Transport & Navigation Journal, Vol. 2, No 2, 2010, p 5.

(١٦٣) د. أيمن إبراهيم العشماوي، تطور مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية، المرجع السابق، ص ٢٣٧.

(١٦٤) المرجع السابق، ص ٢٣٦.

ب - حالات الخطأ غير الإرادي للناقل في حوادث الإرهاب:

٥٥ - ويمكن تصور الخطأ غير الإرادي في حوادث الإرهاب في عدة حالات، أهمها ما يلي:

أ - الخطأ العقدي للناقل: ويتصور ذلك في حالة إخلال الناقل في تنفيذ الالتزام بالمحافظة على سلامة الأشخاص والبضائع كما هو مقرر في عقد النقل (سواء صراحة أو ضمناً) أثناء وقوع حادثة الإرهاب، ويستوي في مسؤولية الناقل في هذا الصدد صدور الخطأ عنه شخصياً أو عن أحد تابعيه، ما دام الأمر يتعلق بتنفيذ عقد النقل.

ويمكن أن يتجسد الخطأ العقدي للناقل في حوادث الإرهاب في الحالات التالية:

- عدم اتخاذ التدابير الأمنية اللازمة لمواجهة حوادث الإرهاب:

٥٦ - يمكن للمضرب من حادثة الإرهاب الرجوع على الناقل لتقصيره في اتخاذ التدابير الأمنية اللازمة لتأمين الطائرة ضد حوادث الإرهاب، فالناقل مسؤول عن تأمين الطائرة وتجهيزها بما يلزم لمواجهة هذا الحادث خاصة على أثر انتشار وتعدد صور وقوعها، ومن ثم إخلال الناقل بتأمين الطائرة يعد إخلالاً من جانبه بالتزامه بضمان السلامة، ومن ثم تنعقد مسؤوليته عن ذلك^(١٦٥).

وقد وجه نقد لما سبق، بدعوى أنه لا يمكن التعويل على إجراءات التأمين المتخذة من قبل الناقل لمنع وقوع حادثة الإرهاب، حيث مهما كانت هذه الإجراءات قوية ودقيقة لا يمكن تفادي أضرار مثل هذه الحادثة^(١٦٦).

ونحن من جانبنا لا نتفق مع هذا النقد، حيث إن ما يشهده قطاع النقل الجوي من تقدم مذهل سواء فيما يتعلق بالمحركات المستخدمة أم الأدوات التقنية والتكنولوجية خاصة في مجال الاتصال بالطائرة وتتبع خط سيرها أثناء رحلتها، لا يمكن معه استبعاد قدرة الناقل على مواجهة الاعتداءات الإرهابية التي يمكن أن تقع على الطائرة، وتفادي آثارها، ومن ثم تقصير الناقل في اتخاذ هذه التدابير يشكل خطأ يمكن أن يسأل عنه.

- التقصير في التعامل مع آثار حادث الإرهاب بعد وقوعه:

(١٦٥) راجع في ذلك:

M. Bernhard A. Koch, indemniser les victims de terrorisme, op. cit, p7.

(١٦٦) راجع في ذلك:

Ibd, p7.

٥٧ - يمكن تصور خطأ الناقل في حادثة الإرهاب انطلاقاً من تقصيره في التعامل مع حادثة الإرهاب بعد وقوعها، مما تسبب في مضاعفة الآثار الخطيرة عن هذه الحادثة، فعجز الناقل في بعض الأحيان عن مواجهة الإرهاب، لا يعني عجزه أيضاً عن مواجهة آثاره من خلال ما يجب عليه بذله من جهود الإغاثة وإنقاذ الأشخاص والبضائع من الهلاك، كما لو كان الهجوم الإرهابي قد أسفر عن اندلاع حريق، حيث يجب على الناقل مواجهة هذا الحريق بوسائل وأدوات الإطفاء اللازمة، أو الاستغاثة بأقرب فرق الإنقاذ والطوارئ، وإلا يمكن اعتباره مسؤولاً عن التعويض^(١٦٧).

وبناء عليه يتحمل الناقل تبعات ما يلحق البضائع من أضرار إذا ما ثبت أنها وقعت بسبب سوء سلوك التابعين أو إهمالهم الشديد، ويبرر ذلك بأن الناقل ضامن لأخطاء تابعيه فيما يقع منهم من أخطاء.

ب - الخطأ التقصيري للناقل: ويتصور ذلك في حالة صدور خطأ أو تقصير من قبل الناقل لا يشكل إخلالاً بأحد الالتزامات العقدية أثناء حادثة الإرهاب سبب ضرراً للمسافر، وكان هذا الخطأ يمثل إخلالاً بالتزام عام مفروض على الناقل بالمحافظة على سلامة البضائع المشحونة.

ويتجلى الخطأ التقصيري للناقل الجوي في حادثة الإرهاب من تقصيره في التعامل مع الآثار الناتجة عن هذه الحادثة بعد وقوعها، مما تسبب في مضاعفة الأضرار الناشئة عنها، فعجز الناقل في بعض الأحيان عن مواجهة الإرهاب، لا يعني عجزه أيضاً عن مواجهة آثاره من خلال ما يجب عليه بذله من جهود الإغاثة وإنقاذ البضائع من الهلاك، كما لو كان الهجوم الإرهابي قد أسفر عن اندلاع حريق في البضائع، حيث يجب على الناقل مواجهة هذا الحريق بوسائل وأدوات الإطفاء اللازمة، وإلا يمكن اعتباره مسؤولاً عن تعويض الأضرار الناشئة عن هذه الحادثة^(١٦٨).

وقد تبنى القضاء الأمريكي مفهوماً موسعاً للخطأ التقصيري للناقل عن أضرار حادثة الإرهاب، حيث اعتبر أن وقوع حادثة الإرهاب خلال الفترة التي يوجد فيه الراكب تحت رقابة الناقل وإشرافه دليلاً على إخفاقه وتقصيره في اتخاذ التدابير الأمنية اللازمة

(١٦٧) راجع في ذلك:

M. Bernhard A. Koch, indemniser les victims de terrorisme, op. cit, p7.

(١٦٨) راجع في ذلك:

ibid, p7.

لمنع وقوع هذه الحادثة، الأمر الذي يشكل خطأً من قبل الناقل، يمكن معه أن يسأل عن التعويضات الناشئة عن مثل هذه الحوادث^(١٦٩).

وقد جاء تبني هذا المفهوم الموسع لخطأ الناقل نتيجة ما شهدته مسؤولية الناقل من تطورٍ كبيرٍ في أساسها ومفهومها، وذلك على أثر هيمنة فكرة مؤداها أن الضرور من الحوادث الجوية يجب أن يحصل على تعويض، وذلك بصرف النظر عما إذا كان الخطأ قد ثبت في حق الناقل أم لا، وبصرف النظر عما إذا كان النشاط قد وقع من قبل الناقل ذاته أم من قبل أحد تابعيه^(١٧٠).

ولم يتردد القضاء الأمريكي كثيراً في اعتبار الإرهاب من الحوادث التي يمكن للناقل أن يسأل عنها، حيث ذهبت المحاكم الأمريكية إلى أن الناقل هو الأكثر قدرة على استخدام الوسائل الأمنية لمنع حوادث الإرهاب بحكم سيطرته المادية على الطائرة وما على متنها أثناء الرحلة، ومن ثم يسأل عن حوادث الإرهاب التي تقع عليها^(١٧١).

ويمكن تصور الخطأ التقصيري للناقل عن الأضرار الناشئة عن حادثة الإرهاب في حالة النقل بالمجان، حيث لا يوجد عقد يجمع الناقل بالشاحن في مثل هذه الحالة، ومن ثم ما يقع من تقصير أو إخلال من قبل الناقل يعد في هذه الحالة من قبيل الخطأ التقصيري^(١٧٢).

أيضاً يعد خطأً تقصيرياً ما يقع من الناقل من إخلال أثناء حادث الإرهاب يترتب عليها الإضرار بالمطارات أو غيرها من المرافق الجوية، وكذلك الأضرار التي تصيب الطائرات الأخرى إذا ما ثبت أن هذه الأضرار ناشئة عن خطأ الناقل.

(١٦٩) د. جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، المرجع السابق، ص ٤٩.

(١٧٠) راجع في ذلك:

Bertrand SABADIE, La faute nautique: un cas excepté en perte de sens, op.cit, p 7.

(١٧١) د. جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، المرجع السابق، ص ٤٩.

(١٧٢) د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني - مصادر الالتزام (المجلد الثاني)، الطبعة الثالثة، ١٩٨١، ص ١١٣٦.

المطلب الثاني

اختصاص شركة التأمين في دعوى مسؤولية الناقل الجوي عن أضرار الإرهاب

٥٨ - ما من شك في أهمية الدور الذي يلعبه التأمين لتغطية الأضرار الناجمة عن الحوادث الجوية، وذلك لمساعدة الناقل في دفع التعويضات المقررة المستحقة عن هذه الحوادث^(١٧٣).

وقد حظي التأمين البحري في الآونة الأخيرة بأهمية خاصة، وذلك على أثر الاستخدام المفرط للتكنولوجيا في تسيير حركة الطائرات وتشغيل المطارات، حيث حوت هذه التكنولوجيا بين طياتها العديد من المخاطر المستحدثة، والتي فرضت تحديات واسعة النطاق، برز معها أهمية التأمين^(١٧٤).

ويقتضي الحديث عن مدى اختصاص شركة التأمين في دعوى مسؤولية الناقل، التعرض للتدابير الضرورية الواجب على الناقل اتخاذها لدفع مخاطر الإرهاب، وذلك بالنظر لارتباط اختصاص شركة التأمين بمراعاة هذه التدابير من عدمه، كما أن الأمر يقتضي أيضاً التعرض لمسؤولية شركة التأمين عن تعويض أضرار الإرهاب، وذلك على التفصيل التالي:

أولاً - التدابير الضرورية الواجب على الناقل اتخاذها لدفع مخاطر الإرهاب:

٥٩ - يقتضي الحديث عن التدابير الضرورية التي يجب على الناقل مراعاتها لدفع مخاطر الإرهاب، التعرض للتدابير الضرورية وقريئة الخطأ، ولأنواع التدابير الواجب على الناقل اتخاذها، وذلك على البيان التالي:

أ - التدابير الضرورية وقريئة الخطأ في حوادث الإرهاب:

٦٠ - المطالع لما جاء في اتفاقية وارسو لسنة ١٩٢٩ يلاحظ أنها ربطت بين قريئة الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل والتدابير الضرورية التي يجب عليه مراعاتها للتخلص من مسؤوليته، فقد نصت المادة (١٧) من هذه الاتفاقية على أن: "يسأل الناقل

(١٧٣) راجع:

Claude Pohlit, New Developments in Maritime Security and Their Impact on International Shipping, op. cit, p 32.

(١٧٤) راجع في ذلك:

Pierre chichkine, terrorisme et droit maritime, op. cit, p 36.

عن أضرار الوفاة أو الإصابة أو الأذى الجسدي الذي يصيب الراكب، إذا كان الحادث الذي سبب الضرر قد وقع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود والهبوط"، كما نصت المادة (١/٢٠) من ذات الاتفاقية على أن: "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو أنه استحال عليهم اتخاذها". وقد ساهم نص المادة (١/٢٠) سالف الذكر - كما يرى جانب من الفقه^(١٧٥) - ليس فقط في تحديد المقصود بالقرينة التي قررتها المادة (١٧)، ولكن أيضاً في تحديد المقصود بخطأ الناقل، الذي عرف بأنه عبارة عن إخلاله في بذل العناية اللازمة للحفاظ على سلامة الراكب، بعدم اتخاذ التدابير الضرورية لدفع الضرر، الأمر الذي يظهر بجلاء الترابط بين قرينة الخطأ وبين التدابير الضرورية لتوقي الضرر، فووقع الحادث يفترض معه تلقائياً خطأ الناقل، الذي لن يتمكن من تبرئة ساحته إلا بإثبات اتخاذ التدابير الضرورية.

والملاحظ أن اتفاقية مونتريال على الرغم من أنها أسست مسؤولية الناقل فيما يتعلق بالأضرار التي تتجاوز ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة على أساس الخطأ المفترض، إلا أنها عندما عالجت وسائل دفع المسؤولية في المادة (٢٠) لم تستخدم عبارة التدابير الضرورية صراحة، ولكنها نصت في هذه المادة على أنه: "فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة (١٧) والتي لا تتجاوز قيمتها ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إلا إذا أثبت أن الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه. وقد ذهب جانب من الفقه^(١٧٦) بناء على ذلك للقول بأن اتفاقية مونتريال لم تشترط كي يعفي الناقل نفسه من المسؤولية أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليهم اتخاذها، بل يكفي أن يثبت أن الضرر لم ينشأ عن إهماله أو خطئه أو امتناعه، ومن ثم يكون دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال أيسر وأسهل بكثير من دفعها في اتفاقية وارسو.

٦١ - ونحن من جانبنا لا نتفق مع هذا الرأي فيما ذهب إليه، حيث يبدو لنا أن هناك ترابطاً فيما بين خطأ الناقل وقيامه باتخاذ التدابير الضرورية، فإثبات الناقل

(١٧٥) د. يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، بند ٦٧، ص ١٩٩.

(١٧٦) د. هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي "دراسة في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون التجارة الجديد"، المرجع السابق، ص ٤٦.

انتفاء خطئه وخطأ تابعيه يقتضي إثبات اتخاذ كافة التدابير اللازمة للحفاظ على سلامة الراكب، فالخطأ يعني أن الناقل قد أخل في بذل العناية اللازمة للحفاظ على سلامة الراكب، بعدم اتخاذه التدابير الضرورية لدفع الضرر. بمعنى آخر، قرينة الخطأ بالمفهوم الذي أخذت به اتفاقية مونتريال يقتضي وجود ارتباط قوي بين هذه القرينة وبين التدابير التي يجب على الناقل اتخاذها، فافتراض الخطأ في حق الناقل يعني أنه لم يتخذ التدابير اللازمة، ولا يمكنه هدم هذا الافتراض إلا إذا أثبت أنه اتخذها^(١٧٧).

والأمر على هذا النحو يدعونا لتحديد المقصود بالتدابير الضرورية الواجب على الناقل اتخاذها لتوقّي حوادث الإرهاب، والتي يسعى الراكب لإثبات عدم مراعاتها للتأكيد على مسؤولية الناقل، كما يمكن للناقل إثبات اتخاذه لدفع مسؤوليته.

والملاحظ على موقف الاتفاقيات الدولية المعنية بشؤون النقل الجوي أنها جاءت تخلو من تعريف للتدابير الضرورية التي يجب على الناقل اتخاذها للحيلولة ضد وقوع الحوادث الجوية، الأمر الذي قد يفهم منه وجود رغبة في إسناد هذا الأمر لتقدير الفقه والقضاء.

وعن تحديد المقصود بالتدابير الضرورية فإن جانباً كبيراً من الفقه مستقر على أن مدلول التدابير الضرورية ينصرف إلى العناية الواجب على الناقل بذلها طبقاً لمعيار الرجل الحريص إذا ما وضع في نفس ظروف الناقل المسؤول^(١٧٨).

وقد ذهب فريق آخر من الفقه، أظهر تشدداً في تفسير هذه العبارة للقول بأن المقصود بالتدابير الضرورية، كافة التدابير التي تؤدي موضوعياً إلى منع حدوث أي ضرر^(١٧٩).

(١٧٧) د. يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، بند ٦٨، ص ٢٠١.

(١٧٨) د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، مكتبة الجلاء بالمنصورة، (بدون

تاريخ نشر)، ص ٣١٦.

(١٧٩) راجع:

Paul Chauveau, Droit Aerien, paris, librairie technique, 1951, p 179.

- ويرجع جانب من الفقه سبب التفرقة بين الاتجاهين السابقين فيما يتعلق بتعريف التدابير الضرورية إلى أنها اختلاف الأنظمة القانونية الوطنية المختلفة حول مفهوم الخطأ، حيث يمثل الاتجاه المتشدد موقف الأنظمة اللاتينية، والتي ترى أن التزام الناقل بضمان سلامة الراكب هو التزام بتحقيق نتيجة، ومن ثم لا يستطيع الناقل أن يعفي نفسه من المسؤولية إلا إذا أثبت أن عدم تحقق النتيجة يعود لسبب أجنبي لا يد له فيه، أما الاتجاه المضيق فهو يعكس موقف الأنظمة الأنجلوأمريكية التي تنظر لالتزام الناقل بضمان سلامة الراكب على أنه التزام ببذل عناية، ومن ثم يكفي الناقل أن يثبت أنه اتخذ كافة الإجراءات الضرورية بوجه عام. راجع في ذلك: د. يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، المرجع السابق، بند ٧٣، ص ٢٠٢.

- ٦٢ - ويبدو لنا أن هناك عدة أمور يجب مراعاتها عند التصدي لتفسير عبارة التدابير الضرورية بخصوص حادث الإرهاب، وهي:
- ١ - إن عبارة التدابير الضرورية لا تنصرف إلى الإجراءات اللازمة لمنع وقوع كافة صور الضرر، لأن مثل هذا التفسير من شأنه تكليف الناقل باتخاذ التدابير اللازمة حتى لدفع حوادث القوة القاهرة، وهذا يتنافى مع المنطق، حيث إن ثبوت أن الحادث يعود للقوة القاهرة، يعنى استحالة اتخاذ التدابير الضرورية^(١٨٠).
 - ٢ - إن تفسير عبارة التدابير الضرورية من قبل الفقه والقضاء كان دائماً مرتبطاً من الأصل بالاستغلال الجوي للطائرة وتجهيزها من الناحية الفنية والبشرية، وهذا لا يتناسب مع واقع حوادث الإرهاب، التي تتسم بأنها غير مرتبطة بالاستغلال الجوي للطائرة، ولكنها مرتبطة بالالتزامات الأمنية للناقل، والتي تفرض بذل مستوى عال من الاهتمام والحرص من قبل الناقل.
 - ٣ - إن تفسير عبارة التدابير الضرورية يجب ألا يتم بمعزل عن طبيعة الالتزام بالسلامة وفق اتفاقية مونتريال، فالأضرار التي تقع في حدود ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة يكون التزام الناقل عنها التزاماً بتحقيق نتيجة، أما الأضرار التي تزيد عن هذا الحد فمسؤولية الناقل عنها التزام ببذل عناية.
 - ٤ - إن القضاء عندما يتصدى لتفسير عبارة التدابير الضرورية الواجب على الناقل اتخاذها لتفادي حوادث الإرهاب يجب عندما يقارن سلوك الناقل المدعى عليه ألا يقارنه بنموذج خيالي، وإنما يجب أن تتم المقارنة في ضوء نموذج واقعي صالح للمقارنة يراعي ما عليه حال النقل الجوي في الوقت الراهن، دون التقييد بما جرى عليه القضاء فيما سبق، والذي كانت أحكامه تمثل انعكاساً لما كان عليه حال الطيران فيما سبق، والذي لا يتناسب مع ما عليه حاله في الوقت الحالي.
 - ٥ - إن حوادث الإرهاب تقتضي أن يكون المعيار المقاس عليه لتحديد طبيعة التدابير المكلف الناقل باتخاذها هي معيار الناقل المحترف وليس الناقل الحريص، حيث أصبحت الإجراءات المكلف الناقل باتخاذها ذات مضمون فني ومهني وأمني، يرتبط بكل ما يلزم لضمان سلامة الراكب، كما أصبحت هذه الإجراءات تنصرف إلى السلوكيات الشخصية للناقل وليس إلى التجهيزات المادية فقط، ومن ثم لا

(١٨٠) د. ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المرجع السابق، ص ٤٤٥.

يكفي القول بأن الناقل مكلف بتقديم طائرة صالحة للملاحة من الناحية الفنية، وأنها مزودة بكافة أجهزة الاتصال والاستقبال، وأن يستعين بطاقم مؤهل تأهيلاً علمياً مناسباً، لكن يجب عليه أن يكون مؤهلاً هو وتابعيه على مقاومة وقوع حوادث الإرهاب، والحد من أثارها بعد وقوعها.

٦٣ - وبناء عليه يبدو لنا تعريف التدابير الضرورية بخصوص حادث الإرهاب بأنها عبارة عن الإجراءات والاحتياطات الأمنية التي يجب على الناقل بذلها طبقاً لمعيار الناقل المحترف إذا ما وضع في ذات ظروف الناقل المسؤول.

ويلاحظ على هذا التعريف أنه يبتعد عن المعيار الموضوعي في تحديد طبيعة التدابير الواجب على الناقل اتخاذها، نظراً لأن مثل هذا المعيار سوف يؤدي إلى أن الناقل لن يتمكن من دفع مسؤوليته عن حادث الإرهاب إلا في حالة السبب الأجنبي، ولكنه أخذ بالمعيار الشخصي الذي يراعي ظروف الرجل الحريص في ذات ظروف الناقل المسؤول، وذلك بخصوص حادث الإرهاب الذي تعرض له الناقل، كما أن هذا التعريف يقيس التدابير الواجب مراعاتها بخصوص حادث الإرهاب على وجه التحديد، وليست التدابير التي يجب مراعاتها بصورة عامة.

وبناء عليه يجب ألا يحدد مضمون التدابير الواجب على الناقل اتخاذها لدفع ضرر الإرهاب في ضوء الإجراءات والتدابير الفنية المرتبطة بتقديم طائرة صالحة للملاحة ومجهزة بكافة الأجهزة والأدوات، وإنما يجب أن تحدد هذه التدابير في ضوء فكرة الحفاظ على سلامة الراكب من كافة صور الاعتداءات التي يمكن أن يتعرض لها خلال فترة مسؤولية الناقل عن سلامته.

٦٤ - وإذا كان ما سبق هو تفسير لعبارة التدابير الضرورية، فإن الفقه قد اختلف على نفسه في تحديد كيفية إثبات الناقل اتخاذه هذه التدابير إلى فريقين:

ذهب الفريق الأول إلى القول بأن الناقل يمكنه إثبات اتخاذه التدابير الضرورية بأمرين، الأول: الدليل الإيجابي، أي بإثبات اتخاذه كافة الإجراءات والتدابير اللازمة لتفادي وقوع الحادث، وذلك على النحو الذي لا يتصور معه وقوع خطأ الناقل أو أحد تابعيه. والثاني الدليل السلبي، أي بإثبات أن السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث يعود إلى خطأ الغير، بمعنى آخر فإن الناقل يستطيع دفع مسؤوليته على مرحلتين، الأولى: بإثبات اتخاذه التدابير اللازمة لتفادي الحادث، والثانية: بإثبات سبب الحادث^(١٨١).

(١٨١) د. فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة،

٥١٤٠٥ - ١٩٨٥م، ص ٤١١؛

Bertrand SABADIE, La faute nautique: un cas excepté en perte de sens, op. cit, p30.

ذهب الفريق الثاني للقول، بأن الناقل مكلف بإثبات اتخاذه دوراً إيجابياً للحيلولة دون وقوع الحادث، وذلك بإثبات أن الطائرة كانت صالحة للملاحة الجوية، وأنها كانت مزودة بكافة الوسائل الأمنية، وأن أفراد الطائرة مؤهلون تأهيلاً تاماً لتسيير الطائرة، والتعامل مع كافة الحوادث التي يمكن أن تقع على متنها، كما أنه في حالة إذا ما تبين أن سبب الحادث مجهول، فإن الناقل غير مكلف بإثبات سبب وقوع الحادث، ويكفيه إثبات اتخاذ التدابير الضرورية^(١٨٢).

وعلى الرغم من أن الاتجاه الأول يوصف بأنه متشدد فيما يتطلبه من وسائل لإثبات الناقل اتخاذ التدابير الضرورية، إلا أنه يبدو لنا متوافقاً مع اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٩٩ من ناحية، ومتوافقاً مع طبيعة حوادث الإرهاب من ناحية أخرى.

فقد نصت المادة (٢/٢١) من هذه الاتفاقية على ما يلي:

"فيما يتعلق بالأضرار المنصوص عليها في الفقرة (١) من المادة ١٧ والتي لا تتجاوز قيمتها ١١٣١٠٠ وحدة سحب خاصة عن كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت ما يلي:

أ - أن هذا الضرر لم ينشأ عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه.

ب - وأن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير".
فهذا النص صريح الدلالة في تبنيه للاتجاه الأول في تحديد وسائل إثبات الناقل اتخاذ التدابير الضرورية، وذلك من خلال إثبات أن الضرر لا يعود لخطأ الناقل، ولكنه يعود لخطأ أو إهمال الغير، ولعل هذا التفسير يتوافق من ناحية مع طبيعة التزام الناقل بسلامة الركاب طبقاً لاتفاقية مونتريال، وكونه التزاماً بتحقيق نتيجة معينة وهي سلامة الركاب، كما أنه يتوافق مع طبيعة الحماية الواجبة للراكب ضد حوادث الإرهاب، ذلك أنه سيجعل الناقل مسؤولاً في كل حالة لا يتمكن فيها من إثبات سبب الحادث، خاصة وأن الإرهاب ليس من الحوادث المجهولة السبب.

ولعل المعطيات الفنية المتقدمة الخاصة بأجهزة مراقبة أدوات الملاحة الجوية سوف تمكن القاضي من تقدير كفاية التدابير المتبعة من قبل الناقل لمواجهة حادث

(١٨٢) د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، المرجع السابق، ص ٣١٦.

الإرهاب من عدمه، وذلك على النحو الذي سيجعله يقف على حدود مسؤولية هذا الناقل بدقة عن أضرار هذا الحادث^(١٨٣).

ب - أنواع التدابير الواجب على الناقل اتخاذها لدفع مخاطر الإرهاب:

٦٥ - تدور التدابير الضرورية الواجب على الناقل اتخاذها لدفع مخاطر الإرهاب في فلك التزامه بسلامة الراكب، ومن ثم يجب على القضاء عندما يتصدى لتفسير المقصود بهذا الالتزام في حوادث الإرهاب أن يفسره في ضوء التدابير الضرورية الواجب على الناقل اتخاذها، بمعنى آخر المشرع ليس مطالباً بأن يعالج التفاصيل الخاصة بالإجراءات والتدابير الواجب على الناقل اتباعها لتحقيق سلامة الراكب، بل يكفي أن يلزم الناقل بهذا الالتزام بصورة عامة، على أن يترك تحديد هذه الإجراءات للقضاء بحسب طبيعة الضرر الذي لحق الراكب.

وقد حظيت هذه التدابير باهتمام العديد من المنظمات والهيئات الدولية والوطنية، والتي كان على رأسها منظمة الطيران المدني (ICAO)^(١٨٤)، والتي عكفت على صياغة العديد من التدابير الواجب على الناقل الجوي اتخاذها لمنع وقوع حوادث الإرهاب، وذلك في ظل إدراك هذه المنظمة لأهمية وجود تنسيق دولي فيما يتعلق بالإجراءات الخاصة بمواجهة حوادث الإرهاب.

وتتنوع التدابير الواجب على الناقل أن يراعيها لدفع مخاطر الإرهاب إلى تدابير يجب عليه اتخاذها قبل بدء الرحلة الجوية، وتدابير يتعين عليه اتخاذها أثناء الرحلة، وتدابير خاصة بالمطار، وذلك على التفصيل التالي:

١ - التدابير الواجب على الناقل اتخاذها قبل بدء الرحلة الجوية:

٦٦- وقد كان من أهم التدابير التي شغلت حيزاً كبيراً من اهتمام منظمة الطيران المدني التدابير الخاصة بوضع نظم قوية لتفتيش الركاب وحقائبهم قبل الصعود للطائرة، ووجوب منع أي راكب من صعود الطائرة أو إدخال حقائبه فيها إذا ما تبين أن في ذلك ما يهدد أمن وسلامة الرحلة الجوية.

(١٨٣) د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، بند ٦٩، ص ٢١١.
(١٨٤) وهذه المنظمة هي إحدى الوكالات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، والتي تعمل على دعم النقل الجوي، ويبلغ أعضاء هذه المنظمة ١٩١ دولة، وتعمل هذه المنظمة على وضع السياسات والمعايير الخاصة بعمليات النقل الجوي، وتعمل على رصد وتقرير مستجدات النقل الجوي، وتقديم المبادرات اللازمة. راجع:

International Civil Aviation Organization, a united nations specialized agency, available at: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>

وقد أصدرت منظمة الطيران المدني في سبتمبر عام ١٩٦٨ العديد من التعليمات لشركات الطيران بخصوص الوقاية من حوادث الإرهاب، كان أهمها، أن شركة الطيران يجب عليها رفض أي راكب يظهر من سلوكياته وتصرفاته أنه سوف يمثل خطراً محتملاً على الرحلة الجوية، بل وقد منحت هذه الهيئة لرجال المطار سلطة تفتيش الركاب وحقائبهم حتى ولو كانت حقائب دبلوماسية، وذلك من خلال مرور هذه الحقائب على الأجهزة الخاصة بالكشف على الأسلحة والمتفجرات.

وقد لوحظ وجود صدق واسع لهذه التوصيات في أحكام القضاء الأمريكي، حيث قضت الدائرة الرابعة بمحكمة الاستئناف بأن شركة الطيران American Airlines مسؤولة عما لحق الركاب من أضرار على أثر الانفجار الذي وقع نتيجة تمكن أحد الإرهابيين من الصعود على متن الطائرة وبحوزته قنبلة، الأمر الذي ينم عن أن شركة الطيران قد قصرت في فحص وتفتيش الركاب وحقائبهم قبل الصعود للطائرة، واتباع الإجراءات الخاصة بمرور الركاب عبر أجهزة الفحص الآلي عن الأسلحة والمتفجرات^(١٨٥).

والملاحظ على هذا الحكم أنه نظر للإجراءات الخاصة بالفحص الأمني للركاب قبل صعود الطائرة على أنه جزء لا يتجزأ من التزام الناقل بالسلامة تجاه ركاب الطائرة، وذلك على النحو الذي يجعله مسؤولاً عن كافة الأضرار التي تلحق الركاب على أثر إهماله (الخطأ غير الإرادي). كما أن هذا الحكم قد نظر لالتزام الناقل بسلامة الركاب ليس فقط من وقت الطيران، ولكن منذ وقت خضوع الركاب لرقابة الناقل ووصايته، بحيث يجب عليه ضمان سلامة الركاب ومن ثم اتخاذ التدابير الأمنية منذ ذلك الوقت.

٦٧- من ناحية أخرى صدر عن السلطات القائمة على شؤون الطيران المدني في سويسرا العديد من التدابير التي يجب على الناقل اتخاذها قبل بدء الرحلة الجوية، كان أهمها^(١٨٦):

١ - الاستعانة بأحدث نظم تفتيش وفحص الأفراد والبضائع والأمتعة قبل الصعود للطائرة.

(١٨٥) راجع:

United States of America v. American Airlines, Inc, United States Court of Appeals, Fifth Circuit, 743 F.2d 1114, Oct. 15, 1984.

(١٨٦) راجع:

National Aviation Policy White Paper, Aviation security, chapter eight, op. cit, p136.

٢ - تطبيق المعايير الخاصة بمنع السرقة، ومنع صعود السوائل وغيرها من المواد الكيميائية على متن الطائرة.

٣ - يجب على الناقل الاستعانة بنظم للأمن الوقائي، يكون لديها القدرة على التنبؤ بحوادث الإرهاب في ضوء التوقعات الأمنية والمعلومات الاستخباراتية Intelligence data على المستوى الدولي والمحلي، ففي استراليا مثلاً تعمل وكالة الاستخبارات الاسترالية Australia's intelligence agencies على التنبؤ بوقوع حوادث الإرهاب، من خلال إجراء التحريات الاستخباراتية والتأكد من صحتها، ثم العمل على تزويد الهيئات المعنية بها لتوقّي وقوع هذه الحوادث، مثل شركات الطيران، وذلك لاتخاذ الإجراءات والتدابير المناسبة.

٤ - يجب على الناقل الجوي أن يستعين بخبراء أمن على مستوى عالٍ من الكفاءة، وأن يكون ضمن أهم وظائفهم إجراء تقييم منتظم لمستوى أمن المطارات التي يتعامل معها الناقل الجوي، وذلك للوقوف على نقاط الضعف في هذه المطارات، وتقديم الحلول الملائمة للتعامل معها.

٢ - التدابير الواجب على الناقل اتخاذها أثناء الرحلة الجوية:

٦٨- يتعين على الناقل أن يبذل مزيداً من الاهتمام بالتدابير الواجب مراعاتها أثناء مرحلة الطيران على وجه الخصوص، وذلك بالنظر إلى انقطاع وسائل الاستغاثة والإنقاذ خلال هذه الفترة، وذلك بما يبرر أن تحظى هذه المرحلة بمزيد من الاهتمام.

٦٩- هذا وقد صدر عن السلطات القائمة على شؤون الطيران المدني في سويسرا عدة تدابير خاصة بهذه المرحلة، كان أهمها^(١٨٧):

١ - الاستعانة بفريق أمني مدرب للعمل على متن الطائرة للتصدي للاعتداءات الإرهابية بأشكالها المختلفة، والسعي لضمان سلامة الراكب من أضرار هذه الاعتداءات، على أن يكون مؤهلاً للقيام بما يلي:

- صد وردع التهديدات السريعة والمفاجئة التي تقع أثناء الرحلة الجوية.
- تنفيذ الخطط الأمنية المقررة لمواجهة الاعتداءات الإرهابية.
- القدرة على استيقاف وتقييد كل من يهدد أمن الطائرة بقوة وسرعة.

- القدرة على السيطرة على الطائرة، وتفتيشها، أو تفتيش أي شيء على متنها في حالة تعرضها للخطر.
 - القدرة على الاستعانة بفرق وقوات الأمن الرسمية التابعة للدول لتقديم المساعدات الأمنية للطائرة.
 - القيام بعمليات تفتيش دورية ومنتظمة لكافة أجزاء الطائرة لضمان الحفاظ على التدابير الأمنية المناسبة.
- ٢ - يجب على الناقل تزويد الراكب بالتعليمات الخاصة بحماية نفسه عند تعرض الرحلة لاعتداء إرهابي.
- ٣ - الاستعانة بنظم أمنية قوية لتأمين كابينة قائد الطائرة، بحيث يكون من الصعب عبور أي راكب إلى هذه الكابينة إلا وفق ما يسمح به قائد الطائرة، وذلك لتجنب عمليات خطف الطائرات، أو إعادة توجيهها.
- ٤ - التزام قائد الطائرة بأن يبقى في حالة اتصال مستمر مع المحطات الأرضية المختلفة المتواجدة في خط سير الرحلة الجوية، وذلك للإبلاغ عن أية اعتداءات يمكن أن تقع أثناء الرحلة.

٣ - التدابير الواجب على الناقل اتخاذها تجاه سلطات المطار:

- ٧٠- على الرغم من أن الناقل الجوي لا يملك سلطة مباشرة على سلطات المطارات التي يتعامل معها، إلا أن هذا لا يمنع من أن يطالب هذه السلطات باتخاذ إجراءات معينة لمساعدته على تفادي وقوع الإرهاب، خاصة وأن سلطات المطار لها مصلحة قوية في عدم وقوع مثل هذه الحوادث في ساحات المطار أو أحد مرافقه.
- ٧١- هذا وقد نظمت سلطات الطيران المدني في سويسرا العديد من التدابير الخاصة بهذه المرحلة، كان أهمها^(١٨٨):

- ١ - فرض نظام رقابي مشدد وموسع على كافة مباني المطار ومرافقه، وعلى كافة العاملين بداخله من مشغلي الطائرات وعمال الشحن والتفريغ والعاملين لدى شركات الطيران.
- ٢ - الاستعانة بأجهزة دقيقة للكشف عن الأسلحة والمتفجرات بأنواعها المختلفة

(١٨٨) راجع:

Ibid, p136.

(نووية وهيدروجينية وكيميائية والأسلحة البيضاء)، وأن يخضع للفحص عبر هذه الأجهزة ليس فقط الركاب والشاحنين، ولكن أيضاً كافة العاملين في المطار.

٣ - أن تحرص سلطات المطار على التواصل المستمر مع أجهزة الأمن والاستخبارات ليس فقط على المستوى الوطني ولكن على المستوى الدولي أيضاً، بحيث يتوافر لديها بيانات كاملة ودقيقة عن الحالة الأمنية السائدة، ويجب عليها إذا ما تبين لها خطورة التهديدات المحيطة بأية رحلة عليها أن تتخذ الإجراءات اللازمة حتى ولو تطلب الأمر إلغاء الرحلات المقررة.

٤ - التوسع في تطبيق نظام بطاقات تحديد الهوية^(١٨٩) Aviation Security Identification Card (ASIC) ليشمل كافة المتعاملين بالمطار، بحيث لا يسمح لأحدهم بالتعامل مع الركاب أو الطائرة قبل التأكد من هويته، وتطبيق هذا الأمر حتى على طاقم الطائرة والطياريين المتدربين.

٥ - أن يتأكد الناقل من أن المطارات التي يتعامل معها تطبق نظام المراقبة الموحد (UPM)، والذي يضم مجموعة من قادة الشرطة، وخبراء في تفتيش الأشخاص والحقائب، وفريق للبحث الجنائي، وخبراء في المخابرات، وقوة مضادة للتعامل مع الاعتداءات الإرهابية.

٧٢ - وعلى صعيد متصل يجب على الحكومات المختلفة مراعاة استيفاء مباني المطارات ومراقبه للمعايير الأمنية الكافية للتعامل مع حوادث الإرهاب، خاصة فيما يتعلق بأجهزة الإنذار في أماكن تواجد الركاب صعوداً وهبوطاً. وزيادة الثقافة الأمنية لدى المتعاملين مع المسافرين.

وقد كان من أحدث ما تم اتخاذه في هذا الشأن، ما قامت به منظمة الطيران المدني في ١٤ سبتمبر لعام ٢٠١٢ من الإعداد لمؤتمر دولي جمع وزراء وكبار المسؤولين عن الأمن لدى ١٣٢ دولة من الدول الأعضاء في المنظمة، و٢٣ منظمة دولية، وقد حمل هذا المؤتمر عنوان "المؤتمر رفيع المستوى بشأن الطيران المدني" (HLCAS). وقد تم الاتفاق على مجموعة من التدابير المتعلقة بالاعتداءات الإرهابية،

(١٨٩) ويهدف تطبيق هذا النظام إلى التقليل من خطر الإرهابيين الذين يخترقون المناطق ذات التأثير المباشر على تشغيل الطائرات، كما يعملون على منع الأفراد الذين سبق لهم ارتكاب جرائم جنائية من العمل في أي قطاع متصل بتشغيل الطائرات. ويوصى دائماً بتبني شروط قوية لمنح هذه البطاقات، كما يجب أن يراعى تجديدها كل فترة زمنية في ضوء ما يستجد بخصوص الحالة الأمنية لحامل هذه البطاقة، بحيث يتم إلغاء أية بطاقة في حالة وجود أية شبهات حول حاملها.

من خلال التوصية بضرورة تنسيق الجهود الدولية في هذا الصدد، لتوفير أقصى درجات الأمان للركاب والبضائع المنقولة جواً، وقد أيد المؤتمر ضرورة العمل على تبادل المعلومات بصورة مشتركة، وتبني الفكر الاستباقي للتعامل مع هذه الاعتداءات، كما يجب تطوير الأجهزة الأمنية لتتواءم مع الإرهاب الحديث^(١٩٠).

ثانياً - اختصاص شركة التأمين في دعوى مسؤولية الناقل عن أضرار الإرهاب :

٧٣- ويقتضي الحديث عن مدى اختصاص شركة التأمين في دعوى مسؤولية الناقل التعرض لمشاكل التأمين ضد مخاطر الإرهاب، ومسؤولية شركة التأمين عن تعويض الأضرار الناتجة عن الإرهاب، وذلك على التفصيل التالي:

١ - مشاكل التأمين ضد مخاطر الإرهاب:

٧٤- يواجه التأمين ضد مخاطر الإرهاب العديد من المشاكل، التي دفعت بالعديد من التشريعات إلى العزوف عن قبول التأمين ضد هذه المخاطر، ودفعت بالبعض الآخر إلى قبوله على استحياء، وذلك للأسباب التالية^(١٩١):

أ - صعوبة الوقوف على تعريف محدد للإرهاب، وذلك لاختلاطه ببعض الصور المشابهة له مثل أعمال القرصنة والسطو المسلح، يضاف لذلك، الاختلاف المحتمل حول اشتراط وجود دافع سياسي لدى مرتكب العمل الإرهابي من عدمه، خاصة وأن الدافع وراء ارتكاب هذه الأعمال قد يكون غير واضح. وبالتالي تكاد تقتصر التغطية القانونية لتأمين مخاطر الإرهاب على الدول التي تقلل من الطابع السياسي للإرهاب، وهذا مما يقلل من مجال الاستفادة من مزايا هذا التأمين.

(١٩٠) وقد أكد ريمون بينيامين السكرتير العام لمنظمة الأيكو على هذا الأمر من خلال إبراز أهمية تبادل المعلومات والاستفادة من أحدث معطيات الأمن وتوظيفها في مجال الطيران المدني، وبالإضافة لما تم الاتفاق عليه من تخصيص مندوبين لدى كل دولة لإتمام هذا التبادل والعمل على تبني نظم للكشف المبكر عن المخاطر، أيضاً تم تبني نظم لمواجهة التهديدات التي يمكن أن ترتكب من قبل أفراد المطارات وعمال الشحن والتفريغ. هذا وقد أبدت منظمة الطيران المدني (أيكو) والاتحاد الأوروبي الرغبة في التعاون المشترك فيما بينهم في مجال أمن الطيران، وقد تم توقيع مذكرة تفاهم في هذا الشأن، ودخلت حيز التنفيذ في بداية عام ٢٠١٢. راجع:

International Civil Aviation Organization, states forge stronger, more sustainable future for aviation security, ICAO news release, MONTR?AL, 14 September 2012.

(١٩١) راجع في ذلك:

Pierre chichkine, terrorisme et droit maritime, op. cit, p 39.

- ب - بين القوانين الوطنية لا تغطي مخاطر الإرهاب إلا إذا وقع داخل الحدود الإقليمية للدولة، ومن ثم الإرهاب الذي يقع في خارج هذه الحدود لا يشمل التأمين.
- ج - ترى شركات التأمين أن من الصعب تغطية المخاطر الناتجة عن الإرهاب، حيث إن هذه المخاطر غير مستوفية للشروط والمعايير اللازمة لسريان نظام التأمين عليها، كما أنهم لا يملكون أية بيانات أو معلومات واضحة عن شكل الإرهاب الذي يمكن أن يخضع للتأمين، يضاف لذلك أنهم يخشون من أن حجم الخسائر الناجمة عن حوادث الإرهاب قد تتجاوز حجم المبالغ المتاحة لدى شركة التأمين.
- د - ترى شركات التأمين أن الإرهاب على عكس الكوارث الطبيعية، يسعى إلى التدمير كجزء من مؤامرة تهدف إلى إحداث خلل داخل المجتمع، أما الكوارث الطبيعية فهي تقع بشكل عشوائي، ودون غرض محدد، كما أن نتائجها وعواقبها يمكن التنبؤ بها باستخدام البيانات والأساليب العلمية، يأتي كل هذا في ظل أن مخاطر الإرهاب يقل بشأنها الحافز أو الفرصة لدى المؤمن عليه لاتخاذ التدابير الوقائية اللازمة لمواجهة مخاطر الإرهاب.
- هـ - وأخيراً تجد شركات التأمين صعوبة في تسعير مخاطر الإرهاب، خاصة ما يطلق عليها حوادث الإرهاب العملاقة "mega-terrorism" (١٩٢).
- وعلى الرغم من المشاكل والصعوبات السابقة إلا أن شركات التأمين كانت تسعى دائماً إلى صياغة سياسات تأمينية جديدة للتأمين ضد مخاطر الإرهاب، خاصة بعد وقوع أحداث الحادي عشر من سبتمبر (١٩٩٣).

(١٩٢) راجع في ذلك:

وتبدو صعوبة تسعير مخاطر الإرهاب في تحديد مكان خطر الإرهاب (pricing of risk)، حيث يصعب نسبه لدولة معينة، فتسعير مخاطر الحروب منذ سنوات بسيطة كان يحدد في ضوء النطاق الجغرافي على أساس المناطق التي يوجد بها صراعات قائمة أو حديثة أو على الأقل الأماكن التي بها بعض التوتر، لكن الأمر قد شهد تغييراً، وذلك بسبب أننا نأخذ في الاعتبار المناطق الجغرافية بخصوص مخاطر أقل بكثير، لكن مخاطر الإرهاب بطبيعتها غير متوقعة (وقد قيل هذا بأن البحر الأبيض المتوسط قد شهد مخاطر من هذا النوع عام ١٩٨٥ قبل هجوم (Achille Lauro). وسابقاً كان التسعير يتم على أساس سعر الأساس (base rates) والضرائب الإضافية، وهذا الأخير كان أقوى، ومتناسب مع المخاطر، لكن من اللازم الآن تغيير كل نظم التسعير، ومراجعة فكرة سعر الأساس، وجعلها أكثر مرونة مع نظام الأقساط.

Pierre chichkine, terrorisme et droit maritime, op. cit, p 36)

(١٩٣) راجع في ذلك:

M. Bernhard A. Koch, indemniser les victims de terrorisme, op. cit, p8.

٢ - مسؤولية شركة التأمين عن تعويض أضرار الإرهاب المسؤول عنها الناقل الجوي:

٧٥ - قديماً - قبل الحرب العالمية الثانية - كان الأصل عدم وجود فرق بين مخاطر الحرب وباقى المخاطر الأخرى فيما يتعلق بجواز التأمين، حيث كانت الحروب في ذلك الوقت منتشرة في أوروبا وكان السلام هو الاستثناء، وكانت مخاطر الحرب المختلفة منتشرة ومختلطة بمخاطر السلم، لكن مع نهاية القرن التاسع عشر، وعلى أثر قلة الحروب والنزاعات المسلحة أصبح خطر الحرب خطراً استثنائياً، وعزفت شركات التأمين على أثر ذلك عن قبول التأمين ضد مخاطر الحرب والإرهاب^(١٩٤). وفي عام ١٩٣٧ خصصت شركات التأمين الفرنسية اتفاقاً خاصاً لمخاطر النقل عن طريق البحر، وهذا الاتفاق لم يكن يغطي مخاطر الحرب والإرهاب التي تلحق البضائع المنقولة خارج المركبات^(١٩٥).

وقد أقر قانون التأمين الفرنسي رقم ٦٧-٥٢٢ في المادة ١٧٦-١٦ الصادر في ٣ يوليو ١٩٦٧ ذلك، حيث نص على أن المؤمن لا يضمن المخاطر الناجمة عن:

١ - الحرب أو الحرب الأهلية، وجميع الأسلحة وأدوات الحرب.

٢ - القرصنة.

٣ - الاعتقال أو الاحتجاز من قبل أية حكومة أو سلطة أخرى.

٤ - مكافحة الشغب، والاضطرابات ومخاطر الإرهاب.

وقد أضافت المادة ١٧٦-١٦ إلى الاستثناءات السابقة المخاطر الناجمة عن الأنشطة النووية.

هذا وقد شهدت المخاطر الناجمة عن حوادث الإرهاب تغييراً كبيراً على أثر الهجمات الإرهابية التي شهدتها البلاد، والتي كشفت عن عدم ملاءمة القوانين السارية لواقع النقل الجوي، والبحث عن آلية جديدة للتعامل مع مخاطر الإرهاب.

وقد عمد الاتحاد الأوروبي عام ١٩٨٣ إلى إبرام اتفاقية لتعويض ضحايا الجرائم العنيفة^(١٩٦)، والتي دخلت حيز النفاذ في ١ فبراير عام ١٩٨٨، وقد ألزمت هذه

(١٩٤) راجع:

Claude Pohlit, New Developments in Maritime Security and Their Impact on International Shipping, op. cit, p32.

(١٩٥) راجع في ذلك:

Pierre chichkine, terrorisme et droit maritime, op.cit, p 36.

(١٩٦) راجع في ذلك:

The European Convention on the Compensation of Victims, available at:
<http://www.coe.int/loportal/web/coe-portal>

الاتفاقية الدول الأعضاء فيها بتبني نظم قانونية تسمح بتعويض ضحايا الجرائم العنيفة، خاصة الإرهاب، وقد نصت الاتفاقية في المادة (b-3) على التزام كل دولة بتعويض المضرور من الإرهاب الذي يرتكب على إقليمها، حتى ولو كان الجاني غير معروف، وذلك بشرط أن يكون المضرور ينتمي لجنسية دولة متعاقدة، أو ينتمي لدولة عضو في الاتحاد الأوروبي، بشرط أن يكون مقيماً في الدولة التي وقوع الإرهاب على أراضيها.

وقد صدر على إثر ذلك في ٩ سبتمبر ١٩٨٦ قانون لتعديل قانون التأمين السابق، حيث خصص الفصل الرابع من هذا القانون للتأمين ضد مخاطر الإرهاب، وهي في الأصل لا تعد من قبيل المخاطر العادية إذا ما كانت الأعمال الإرهابية قد وقعت لأغراض سياسية أو مرتبطة بحرب أو أعمال تخريب.

وقد ألحق بهذا القانون المادة (٢-١٢٦) من قانون التأمين، والتي نصت على ألا يمكن لشركة التأمين أن تقرر إعفاءات أو تقرر حداً أقصى للتعويض عن تلك التي قدمتها عن الأضرار المشابهة للأضرار الناشئة عن الإرهاب، ولا تقيد من التزاماتها بخصوصها.

وينطبق النص السابق على كافة عقود التأمين الخاصة بالملكيات والأراضي والبحار، سواء التأمين على الحياة أم على الملكيات أو المركبات البرية والجوية والبحرية، والتأمين على البضائع.

وفي ٢٣ نوفمبر ١٩٨٩ كانت شركات التأمين تدرج في عقودها شرطاً يعرف بشرط ضمان الأضرار والخسائر الناجمة عن الإرهاب "Guarantee Clause damages and losses resulting from acts of terrorism or attacks" حيث كان هذا الضمان يقدم عن أضرار الإرهاب في حالات الحرب.

وطبقاً للقانون السابق حتى يستفيد المؤمن من تحمل شركة التأمين التعويضات المستحقة عن حادثة الإرهاب، يجب عليه إثبات أن الضرر يعود لإحدى حوادث الإرهاب، وفي حالة ما إذا كان سبب الضرر غير معروف فإنه يفترض أنه نتج عن حادثة جوية أو خطر ما غير الحرب، أي أن التأمين يشمل الأضرار الناجمة عن أعمال الإرهاب مادامت ليست متعلقة بالحرب، لكن هذا الضمان كان قاصراً على ما يقع من حوادث على إقليم الدولة أو مياهاها الإقليمية أو مجالها الجوي.

وفي عام ١٩٩٠ تم تأسيس صندوق تعويض ضحايا الأعمال الإرهابية (FGTI)، حيث يضمن هذا الصندوق تعويضاً كاملاً لضحايا العمليات الإرهابية

المرتكبة على الأراضي أو المياه الإقليمية الفرنسية^(١٩٧). ويمول هذا الصندوق من ضريبة عقود التأمين على الممتلكات، وتستكمل مواردها من صندوق يمول من حصيلة الأشياء التي تتم مصادرتها من قبل الإرهابيين، والمطبقة بموجب نص المادة (٤٢٢) - ٧ من قانون العقوبات الفرنسي^(١٩٨).

هذا وقد كشفت أحداث ١١ سبتمبر عن مدى خطورة حوادث الإرهاب، الأمر الذي دعا الحكومة الفرنسية في ٢٨ نوفمبر ٢٠٠١ إلى إصدار المرسوم بقانون رقم ١٣٣٧-٢٠٠١، الذي عدل من أحكام قانون التأمين، وقضى بإمكانية التأمين ضد مخاطر الإرهاب، وقد سمح هذا التعديل بجواز اتفاق شركة التأمين والمؤمن على أن يكون التأمين في حدود ٢٠٪ من قيمة المبلغ المستحق عن تأمين الممتلكات (قيمة جسم السفينة والبضائع) بحد أدنى ٢٠ مليون يورو في حالة التأمين على جسم السفينة، و ٢٠٪ من قيمة الشيء المؤمن عليه، أيهما يفضل المؤمن^(١٩٩).

ووفق هذا القانون تلزم شركة التأمين بتغطية التعويضات المستحقة، إذا ما ثبت أن الأضرار التي وقعت بسبب الاعتداءات الإرهابية، ويتم في هذه الحالة استبعاد المسؤولية الشخصية للناقل، حيث سيحل محلها نظام التأمين الخاص بحوادث الإرهاب وصناديق التعويضات الخاصة (compensation fund).

هذا وقد فرض الاتحاد الفرنسي لشركات التأمين مجموعة من الضوابط على شركات التأمين الفرنسية فيما يتعلق بالتأمين ضد مخاطر الإرهاب البحري، كان أهمها:

- إن التأمين يجب أن يشمل على الأضرار التي تلحق الممتلكات المادية والأدوات التكنولوجية.
- مبالغ التأمين عن الأضرار المباشرة والخسائر التشغيلية يجب أن تتجاوز ٦ ملايين يورو.

(١٩٧) راجع في ذلك:

le Fonds de garantie pour les victimes d'actes de terrorisme et d'autres infractions, voir <http://www.fgti.fr>

(١٩٨) راجع:

Committee of experts on terrorism (codexter), Profiles on counter - terrorism capacity, council of Europe, p3, available at: www.c.or.int/gmt

(١٩٩) راجع في ذلك:

articles R.126-1 and R.126-2 of the française Insurance Code.

- يجب أن يكون الحادث قد وقع في الإقليم الفرنسي، أو في المياه الإقليمية. والملاحظ أن شركات التأمين الفرنسية قدمت مؤخراً نوعين من الضمانات لتأمين مخاطر الإرهاب الجوي على وجه الخصوص:

الأول: هو توسيع نطاق الضمان ضد أضرار الإرهاب الجوي (وذلك على غرار السلع الدولية)، بحيث يشمل (يغطي) التأمين كافة الحوادث التي تقع من بداية الرحلة وحتى النهاية، بما في ذلك النقل عن طريق البر.

الثاني: هو ضمان حوادث الإرهاب التي تقع في المياه الدولية ضد أعمال الشغب والانتهاكات.

وفي عام ١٩٦٦ قرر المتخصصون في سوق التأمين في لندن أن الاتفاق الذي يتم ما بين الناقل وشركة التأمين لا يشتمل على مخاطر الإرهاب، وأن المخاطر الأخيرة تعد من قبيل مخاطر الحرب، لكن في عام ١٩٧٠ تزايدت مخاطر الإرهاب، الأمر الذي دفع بشركات التأمين إلى إصدار وثيقة تأمين لتغطية مثل هذه الحوادث، تضمنت الوثيقة بنداً خاصاً يسمى "War, Hijacking and other perils clause" (٢٠٠).

وفي عام ١٩٩٢ اعتبرت المملكة المتحدة مخاطر الإرهاب من المخاطر العادية، وذلك على أثر وقوع عدة هجمات من الجيش الإيرلندي، وأنشأت صندوقاً خاصاً لتغطية الأضرار الناجمة عن مثل هذه الهجمات، ممولاً من قبل الدولة بموجب قانون إعادة التأمين ضد مخاطر الإرهاب (Reinsurance Acts of Terrorism Act 1993) (٢٠١)، والذي حرصت الدولة على تمويله بصورة غير مباشرة.

وفي الولايات المتحدة الأمريكية فقد تم اتباع ذات النهج المتبع في فرنسا، حيث تم السماح بالتأمين ضد مخاطر الإرهاب دون مخاطر الحرب، حيث ما تم استبعاده صراحة من مجال المخاطر التي يمكن التأمين عليها، الحرب والحرب الأهلية والأعمال العسكرية والتمرد والأنشطة الحكومية المضادة للأعمال العسكرية واغتصاب السلطة،

(٢٠٠) د. يحيى أحمد البناء، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، مرجع سابق، بند ١٣٠، ص ٣٢١.

(٢٠١) راجع في ذلك:

Reinsurance (Acts of Terrorism) Act 1993, available at:

http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1993/18/pdfs/ukpga_19930018_en.pdf

ولم يرد ذكر للمخاطر الإرهابية ضمن المخاطر المستبعدة، وذلك باعتبارها من المخاطر العادية.

فقد صدر في عام ٢٠٠٢ قانون التأمين ضد مخاطر الإرهاب (TRIA)، والذي صدر في أعقاب هجمات الحادي عشر من سبتمبر، وقد اشترط هذا القانون لتغطية التعويضات المستحقة عن حوادث الإرهاب ما يلي^(٢٠٢):

- أن يكون هناك عمل من أعمال العنف الذي يشكل خطراً على حياة البشر أو الممتلكات أو البنية التحتية.
- يشترط تحقق النتائج الضارة داخل الولايات المتحدة الأمريكية، وذلك باستثناء الاعتداءات الإرهابية التي تتم ضد الطائرات أو السفن أو مقر البعثات الدبلوماسية الأمريكية.

ويلاحظ أن القانون الأمريكي قد سجل خطوة للأمام على نظيره الفرنسي، حيث سمح بتغطية أضرار حوادث الإرهاب حتى ولو وقعت خارج الحدود الإقليمية الأمريكية، وذلك عكس ما عليه الحال في القانون الفرنسي، الأمر الذي يظهر جدوى التأمين وفاعليته، حيث إن غالبية حوادث الإرهاب الجوي تقع خارج حدود الدولة التابعة لها الطائرة.

وبالإضافة إلى شركات التأمين، ظهرت نوادي تعمل على تغطية الرسوم والمصاريف الناتجة عن مخاطر الإرهاب، والتي لا تغطيها شركات التأمين (Protection & Indemnity Clubs) كما تهتم بتغطية المخاطر المستحدثة للإرهاب، وهي تشمل الأضرار التي تلحق الطائرة، وكذا البضائع والأشخاص. ويرتبط تحديد مبلغ التعويض المستحق بقيمة الطائرة وحدود مسؤولية شركة التأمين عن تغطية المخاطر التي تلحق بها^(٢٠٣).

٧٦ - وبناء عليه يرى بعض الفقه^(٢٠٤) ضرورة إعادة النظر في مبدأ التأمين ضد مخاطر الإرهاب بشكل كامل، وذلك من خلال:

(٢٠٢) راجع في ذلك:

Terrorism Risk Insurance Act, available at:
<http://terrorism.uslegal.com/terrorism-risk-insurance-act/>

(٢٠٣) راجع في ذلك:

International Group of P&I clubs, available at: <http://www.igpandi.org/>

(٢٠٤) راجع في ذلك:

Pierre chichkine, terrorisme et droit maritime, op.cit, p 42.

١ - الوقوف بدقة على تعريف للإرهاب، وذلك للتخفيف على المؤمن عليه من الآثار الضارة للاعتداءات العشوائية أو المقصودة، والتي قد تستبعد مبدأ التأمين.

٢ - ضرورة تشجيع الحكومة على ضرورة التدخل لتأمين المخاطر الناجمة عن حوادث الإرهاب الجوي، ولا يترك الأمر فقط لشركات التأمين.

وقد حظي هذا الأمر باهتمام واسع النطاق لدى العديد من الدول، خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية منذ عام ١٩٦٢، والتي سعت منذ هذا الوقت إلى تشكيل لجنة تضم منظمات ومدنوبيين عن شركات النقل، وقد انتهت اللجنة إلى ضرورة أن يكون التأمين ضد مخاطر التأمين إجبارياً.

كما سعت شركات النقل من جانبها إلى توسعة نطاق التأمين، حيث قررت جعله يشتمل على مخاطر الحرب في مناطق معينة بموجب اتفاق خاص مع شركات التأمين، على أن يتم دفع قسط إضافي نظير التأمين ضد هذه المخاطر.

وبناء عليه للراكب المضرور من حوادث الإرهاب أن يقيم دعوى المسؤولية ضد الناقل، ويختصم فيها شركة التأمين، فكل منهما ملتزم بالتعويض، وذلك على سبيل التضامن، حيث إنه مفترض في العلاقة بينهما، باعتبار أننا بصدد مسألة تجارية التضامن فيها مفترض، ولا يحتاج لاتفاق خاص، لكن يجب ملاحظة أن مسؤولية شركة التأمين مرتبطة بقيام مسؤولية الناقل، وفي ذلك قضت محكمة النقض المصرية بأنه: "متى كان اختصام شركة التأمين أمام محكمة الموضوع مبناه وثيقة التأمين المعقودة بينها كمؤمنة وبين الناقل المؤمن له، على أن تضمن شركة التأمين بموجبها أداء مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل إذا ما ثبتت مسؤوليته قبل الغير عن الحادث بتعويض الضرر الناشئ عنه" (٢٠٥).

خاتمة:

٧٧- يتضح لنا من خلال المعالجة السابقة خطورة الإرهاب وتأثيراته على النقل الجوي، الذي يعد وبحق من أهم شرايين الحياة لأية دولة، بفضل ما يقدمه من خدمات النقل الدولي والداخلي للأفراد والبضائع. وقد تسببت الأهمية الاقتصادية لهذا النقل بالمفهوم السابق في جعله مقصداً ومطمعاً للجماعات الإرهابية، ليس فقط لسعي هؤلاء لتحقيق مآرب شخصية من خلال الاستيلاء والسطو والسرقة، ولكن لتهديد الدول وابتزازها، والإضرار بكيانها.

(٢٠٥) نقض مدني، جلسة ١٥/٣/١٩٦٦، مجموعة أحكام محكمة النقض، س ١٧، العدد الثاني، ص ٥٨٥.

وقد تبين من خلال تقصي خطى التشريعات المختلفة تركيز جهودها على مجرد تنظيم المسؤولية الجنائية والمدنية لمرتكبي الإرهاب، رغم عدم جدوى هذا الأمر في كثير من الأحيان بالنسبة للمضروبين، وذلك لصعوبة ملاحقة مرتكبي الاعتداءات الإرهابية، خاصة وأن غالبية هذه الاعتداءات ترتكب من قبل أشخاص مجهولي الهوية (السجناء الفارين من تنفيذ الأحكام أو الفدائيين)، كما أن معظم هذه الاعتداءات ترتكب أثناء الطيران، مما يصعب معه التعرف على مرتكبي هذه الاعتداءات أو إثبات تورطهم في ارتكابها، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى انشغلت الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية بإجراءات الملاحقة الأمنية وتغليظ العقوبة على مرتكبي هذه الأفعال، رغم عدم أهمية هذا الأمر كثيراً بالنسبة للمضروبين، حيث غالباً ما يشغلهم الحصول على تعويض يجبر الأضرار التي لحقت بهم، يأتي هذا في ظل ما تشهد به التقارير الأمنية من أن معظم منفعدي الهجمات الإرهابية ممن لا مأوى لهم ولا مال، ومن ناحية ثالثة، ضعف دور المسؤولية الجنائية، إن لم يصل الحال إلى انعدام دورها تماماً، حيث غالباً ما ترتكب جرائم الإرهاب في المجال الجوي، الأمر الذي يصعب معه تقرير مسؤولية الجناة وفقاً لقانون وطني محدد، بل حتى في الحالات التي ترتكب فيها هذه الجرائم في إقليم دولة معينة، يكون من الصعب ملاحقة مرتكبيها، لأنهم غالباً ما ينتمون إلى جماعات منظمة مدعومة من بعض الدول.

وقد تسببت العوامل السابقة في البحث عن مدى مسؤولية الناقل عن تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث الإرهاب، بالنظر إلى أنه المسؤول الأول عن سلامة الراكب، وقد لوحظ أنه على الرغم من خطورة آثار الإرهاب بالمعنى السابق، إلا أن الاتفاقيات الدولية المعنية بشؤون النقل الجوي قد غاب عنها تنظيم خاص لمسؤولية الناقل عن تعويض الأضرار الناشئة عن هذه الحوادث، ولعل هذا كان يعود وفق ما أظهرته الدراسة إلى أن المحاكم واتجاهات الفقه ظلت لفترات زمنية طويلة تعتبر الإرهاب من قبيل القوة القاهرة التي يستحيل على الناقل توقعها أو دفعها، إلا أن هذا الفكر قد أخذ نجمه في الأفل على أثر ما شهدته قطاع النقل الجوي من تقدم، بات معه من الممكن للناقل توقع هذه الحوادث والتعامل معها، وهذا ما عكسته أحكام المحاكم المختلفة، وهي بصدد تفسيرها لشروط مسؤولية الناقل عن حوادث النقل في ضوء نصوص الاتفاقيات الدولية المعنية بشؤون النقل الجوي.

ومما لا شك فيه أن تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن تعويض أضرار الإرهاب له عظيم الأثر في التقليل من خطورة آثار مثل هذه الحوادث، وذلك بفضل ما يترتب

على ذلك من تقديم ضمانات كبرى للراكب، تحقق له جبراً حقيقياً لما يصيبه من أضرار مادية ونفسية، الأمر الذي لا يصب فقط في مصلحة الراكب، ولكن في مصلحة قطاع الطيران المدني بآثره، وذلك لما يوفره ذلك من طمأننة المتعاملين مع هذا القطاع وتشجيعهم على التعامل معه.

يأتي هذا في ظل قابلية النصوص القانونية الداخلية والدولية لاعتبار الإرهاب حادثاً يمكن أن يسأل عنه الناقل الجوي، كما تقبل أيضاً تصور وقوع خطأ من الناقل يجعله مسؤولاً عن تبعات هذا الحادث.

التوصيات:

٧٨- هذا وقد خلصت هذه الدراسة لمجموعة من التوصيات نجملها فيما يلي:

- ١ - ضرورة تبني تعريف دولي موحد للإرهاب بغية تمييز هذا الحادث عن أعمال العنف الأخرى التي تختلط به.
- ٢ - السعي لإبرام اتفاقية دولية تنظم بدقة طبيعة مسؤولية الناقل الجوي عن حادث الإرهاب، لضمان معاملة دولية موحدة لمسؤولية الناقل عن هذا الحادث.
- ٣ - ضرورة حصول الراكب على تعويض عادل على أثر ما أصابه من أضرار نتيجة وقوع الإرهاب باعتباره حقاً تقرر له الشريعة الإسلامية والتشريعات الوضعية، وذلك بالنظر لما يخلفه الإرهاب من أضرار جسام.
- ٤ - يجب التخلي عن المفهوم التقليدي لخطأ الناقل الجوي الذي يرتبط من حيث الأصل بالمخاطر التقليدية للنقل الجوي؛ كالأعطاب الميكانيكية للطائرة، وتبني مفهوم يتناسب مع المخاطر الحديثة لهذا النقل، خاصة في ظل ما يشهده قطاع النقل الجوي من تقدم يسمح له بذلك.
- ٥ - يجب تبني نصوص دولية موحدة تحدد بدقة مفهوم الحادث الجوي، وتحدد متى تبدأ الرحلة الجوية ومتى تنتهي، وذلك لتجنب كثرة التاويلات والتفسيرات في ساحات المحاكم.
- ٦ - يجب على الناقل الجوي أن يضمن سلامة الراكب ضد حوادث الإرهاب، من خلال التسلح بالضوابط الأمنية الكافية لذلك، والسعي إلى التنسيق مع السلطات الأمنية المختلفة لتجنب أضرار الإرهاب.

المراجع

أولاً - المراجع العربية:

- ١ - د. ثروت أنيس الأسيوطي، مسؤولية الناقل الجوي، (بدون دار نشر)، الطبعة الأولى، ١٩٦٠.
- ٢ - د. إبراهيم الدسوقي أبو الليل، مسؤولية ناقل الأشخاص في القانون الداخلي والقانون الدولي، دار النهضة العربية، (بدون تاريخ نشر).
- ٣ - د. أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية - القاهرة، ٢٠٠٩.
- ٤ - د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٩.
- ٥ - د. أحمد محمد رفعت، الإرهاب الدولي، دار النهضة العربية - القاهرة، (بدون تاريخ نشر).
- ٦ - د. أماني أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩م واتفاقية مونتريال ١٩٩٩م، بحث مقدم لمؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون جامعة الإمارات العربية المتحدة بالتعاون مع محاكم دبي وهيئة دبي للطيران المدني، الفترة من ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢.
- ٧ - د. أيمن إبراهيم العشماوي، تطور مفهوم الخطأ كأساس للمسؤولية المدنية، دار النهضة العربية - القاهرة، ١٩٩٨.
- ٨ - د. جلال وفاء محمدين، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين، دار الجامعة الجديدة، (بدون تاريخ نشر).
- ٩ - د. حمدي محمد مصطفى حسن، الاستثناءات الواردة على مسؤولية الناقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو ١٩٢٩ والبروتوكولات المعدلة لها واتفاقية مونتريال ١٩٩٩ مع الإشارة إلى قانون المعاملات التجارية الإماراتي، بحث مقدم لمؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون جامعة الإمارات العربية المتحدة بالتعاون مع محاكم دبي وهيئة دبي للطيران المدني، الفترة من ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢.
- ١٠ - د. خالد مصطفى فهمي، تعويض المضرورين عن الأعمال الإرهابية، دار الفكر الجامعي، ٢٠٠٧.

- ١١- د. عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص الجوي، مكتبة الجلاء بالمنصورة، (بدون تاريخ نشر).
- ١٢- د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني - مصادر الالتزام (المجلد الثاني)، الطبعة الثالثة، ١٩٨١.
- ١٣- د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، الإرهاب الدولي، دار النهضة العربية - القاهرة، ١٩٨٦.
- ١٤- د. عبد المجيد خلف العنزي، أساس مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها، بحث مقدم لمؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون جامعة الإمارات العربية المتحدة بالتعاون مع محاكم دبي وهيئة دبي للطيران المدني، الفترة من ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢.
- ١٥- د. علاء الدين راشد، المشكلة في تعريف الإرهاب، دار النهضة العربية، ٢٠٠٦.
- ١٦- د. فاروق أحمد زاهر، تحديد مسؤولية الناقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٤٠٥هـ - ١٩٨٥م.
- ١٧- د. محمد السعيد رشدي، الخطأ غير المغتفر، مطبوعات جامعة الكويت، الطبعة الأولى، ١٩٩٥.
- ١٨- د. محمد حسين علي الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية - القاهرة، ١٤١٠-١٩٩٠.
- ١٩- د. محمد موسى دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفى، دار النهضة العربية، ١٤٠٦هـ - ١٩٨٥م.
- ٢٠- د. هشام فضلي، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي " دراسة في اتفاقية مونتريال ١٩٩٩ وقانون التجارة الجديد"، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، ٢٠٠٥.
- ٢١- د. يحيى أحمد البنا، أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي، رسالة دكتوراه كلية الحقوق - جامعة الإسكندرية، ١٩٩٣.
- ٢٢- د. يسرية محمد عبد الجليل محمد، تقارير حوادث الطائرات ودورها في إثبات المسؤولية، بحث مقدم لمؤتمر الطيران المدني في ظل التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، كلية القانون جامعة الإمارات العربية المتحدة بالتعاون مع محاكم دبي وهيئة دبي للطيران المدني، الفترة من ٢٣-٢٥/٤/٢٠١٢.

ثانياً - المراجع الأجنبية:

Research:

- 1 - **Andrew Marshall**, maritime terrorism could have global economic impact, insurance journal, March 5, 2010.
- 2 - **Antonio Cassese**, The Multifaceted Criminal Notion of Terrorism in international Law, Journal of International Criminal Justice 4 (2006).
- 3 - **Atef Ghobrial and Wes A. Irvin**, Combating air terrorism: some implications to the aviation industry, Journal of Air Transportation, Vol. 9, No. 3 - 2004.
- 4 - **Barbara J. Buono**, The Recoverability of Punitive Damages Under the Warsaw Convention in Cases of Wilful Misconduct: Is the Sky the Limit?, Fordham International Law Journal, Volume 13, Issue 4, Article 6, 1989.
- 5 - **Ben Saul**, The Legal Response of the League of Nations to Terrorism, Journal of International Criminal Justice 4 (2006).
- 6 - **Bernhard A. Koch**, indemniser les victimes du terrorisme, Centre Européen de Droit et de l'assurance responsabilité civile délictuelle, CDCJ-BU(2006).
- 7 - **Bjørn Møller**, Piracy - Maritime Terrorism and naval strategy, Danish institute for international studies report 2009.
- 8 - **Christian Walter**, Defining terrorism in national and international law, available at: http://www.unodc.org/tldb/bibliography/Biblio_Int_humanitarian_law_Walter_2003.pdf
- 9 - **Cédric bernat**, Le régime de responsabilité des commissionnaires de transport, mars 2010, available at: <http://cedricbernat.wordpress.com/2010/03/25/le-regime-de-responsabilite-des-commissionnaires-de-transport/>
- 10 - **Christian Jung**, The Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR): Survey, Analysis and Trends of Recent German Case Law, 1997.
- 11 - **Christopher Joyner**, Navigating Troubled Waters(Somalia, Piracy, and Maritime Terrorism), Georgetown Journal of International Affairs, Winter/Spring 2009.
- 12 - **Cynthia Dokas**, The duty to warn in aviation law: a new tort theory in the aftermath of Pan American Flight 103, New York Law School Journal of Human Rights, Vol. 8, Issue 01, 1990.
- 13 - **Diana Chang**, Piracy laws and the effective prosecution of pirates, Boston College International & Comparative Law Review (Vol. 33:273), 2010.
- 14 - **Fernando Reinares**, Conceptualising International Terrorism, Elcano Royal Institute - ARI N; 82/2005.
- 15 - **Fernando Reinares**, Conceptualising International Terrorism, Elcano Royal Institute - ARI, N 82, 2005.

- 16 - Gary N. Heilbronn, Essays on aviation and travel law in Hong Kong, Hong Kong university press, 1990.
- 17 - **Graham Gerard**, Pre-empting Maritime Terrorism in Southeast Asia, Institute of South East Asian Studies, 29 November 2002
- 18 - **Guo Xinning**, Anti-Terrorism Maritime Security and ASEAN-China Cooperation; A Chinese Perspective, Institute of Southeast Asian Studies, 2005.
- 19 - **H.E. Jose^s Luis Jesus**, Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects, The international journal of marine and coastal law, Vol 18, No 3, 2003.
- 20 - **Janice Cousins**, Warsaw Convention - Air Carrier Liability for Passenger Injuries Sustained Within a Terminal, Fordham Law Review, Volume 45 - Issue 2, 1976
- 21 - **Jean Marie**, La Cour Pénale Internationale et le terrorisme international: Le problème de compétence razione materiae, Memoire Online 2007.
- 22 - **John King**, The security of merchant shipping, Marine Policy 29 (2005).
- 23 - **JOHN MO**, Options to Combat Maritime Piracy in Southeast Asia, Ocean Development & International Law, Taylor & Francis, 2002.
- 24 - **Kelly Compton Grems**, punitive damages under the Warsaw convention: revisiting the drafters intent, the American university law review, Vol. (41:141), 1992.
- 25 - **Kevin X Li; Jin Cheng**, Maritime Law and Policy for Energy Security in Asia: a Chinese Perspective, journal of Maritime Law and Commerce, vol.37, No 4.
- 26 - **M. Bernhard A. Koch**, indemniser les victimes de terrorisme, bureau du comite europeen de cooperation juridique (CDCJ-BU), Strasbourg, 27 novembre 2006.
- 27 - **M. Cherif Bassiouni**, Legal responses to international terrorism, martinus Nijloff publishers, 1988.
- 28 - **M. Lortie - R. Pelletier**, Incidents in manual handling activities, Safety Science 21 (1996).
- 29 - **Madeleine Jansson**, The consequences of a deletion of the nautical fault, Master of Law Programme, Department of Law School of Economics and Commercial Law- GUniversity, 2007.
- 30 - **Marcel Fontaine - Marcel Fontaine**, Drafting international contracts: an analysis of contract clauses, BRILL, 2006.
- 31 - **Martin A. Kalis**, A New Approach to International Terrorism, International Affairs Review, Vol 10, N 2, 2001.
- 32 - **Myra Williamson**, Terrorism & war and international law, the Ashgate international law series, 2009.
- 33 - National Aviation Policy White Paper, Aviation security, chapter eight, p 136, available at: http://www.infrastructure.gov.au/DEC635A5-7FD1-47A6-B480-44F8D459F4/FinalDownload/Download/DownloadId-2D36A722C35F622A66B2610959040E3A/DEC635A5-7FD1-47A6.B480-44FD459F1F4/aviation/nap/files_white_paper/8-Security.pdf

- 34 - **Necmettin Akten**, Shipping accidents: a serious threat for marine environment, J. Black Sea/ Mediterranean Environment, Vol 12:269-304(2006).
- 35 - **Paul Chauveau**, Droit Aerien, paris, librairie technique, 1951.
- 36 - **Peter Gordon - James E. Moore- Harry W. Richardson**, Economic Impact Analysis of Terrorism Events, Discussion Paper No.22(Prepared for the OECD/ITF Round Table of 11-12 December 2008 on Security, Risk Perception and Cost-Benefit Analysis,p11.available at: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/discussionpapers/DP200822.pdf>
- 37 - **Pierre chichkine**, terrorisme et droit maritime, Master II droit maritime et des transports, Centre de Droit Maritime et des Transports Universite de droit, D'economie et des sciences D'aix -marseille III, Faculte de droit, 2008.
- 38 - **Salerno v. Pan American world airways, inc.** no. 82 Civ. 5316(MEL). United States District Court, S.D. NewYork. April19, 1985. available at: http://www.leagle.com/xmlResult.aspx?xmlDoc = 198512623606FSupp656_11139.xml&doc-base = CSLWAR1-1950-1985
- 39 - **Thomas M. Franck - Bert B. Lockwood**: preliminary thoughts towards an international convention on terrorism, American society of international law, Vol. 68, No. 1, Jan., 1974.
- 40 - **ZDZISLAW GALICKI**, International Law and Terrorism, American behavioral scientist, Vol. 48 No. 6, February 2005.

B - Report & decisions:

- 1 - **Forcible diversion of civil aircraft in flight**, General Assembly of the United Nations, the session 24 -, A/RES/2551, 12 December 1969, available at: [http://www.unhcr.org/refworkd/docid/3b00f1b845.html%20\[accessed%2011%20September%202012](http://www.unhcr.org/refworkd/docid/3b00f1b845.html%20[accessed%2011%20September%202012)
- 2 - **La Surete du transport intermodal de conteneurs**, conference Europeenne des ministres des transports, OCDE 2005, disponible at: <http://www.internationaltransportforum.org/4E8983DA-8251-4AE9-8991-F21758491965/FinalDownload/DownloadId-BFEDC984C13691CEAE959E6F1EBC8A61/4D8983DA-8251-4AE9-8891-F21758491965/pub/dpf/05ContainerSecF.pdf>
- 3 - **Security Council debates legal options for pursuing pirates off Somali coast**, UN daily news, Issue dh/5722, Wednesday, 25 August 2010, p1. available at: [http://www.un.org/news/gh/\[df/english/2010/25082010.pdf](http://www.un.org/news/gh/[df/english/2010/25082010.pdf)
- 4 - **U.S. Department of Justice**, Federal Bureau of Investigation, Reports and Publications, Terrorism 2002-2005, available at: <http://www.fbi.gov/stats-services/publications/terrorism-2002-2005>.
- 4 - International law association, 65th conference - Cairo, available at: www.ila-hq.org/.../947DF4C-C891-4E2A-BC86C4A6FEF609A8

- 5 - United Nations, Security Council, S/RES/1535 (2004), Distr.: General 26 March 2004, available at:
<http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF9%7D/CTED%20Res%201535.pdf>
- 6 - United Nations, Security Council, S/2004/642, Distr.: General, 12 August 2004, available at:
<http://www.un.org/en/sc/ctc.docs.S-2004-642.pdf>
- 7 - United Nations, Security Council, S/2004/70, Distr: General, 26 January 2004, available:
<http://www.un.org/en.sc.ctc.docs.founding/s-2004-70.pdf>
- 8 - **Liste de critères de l'OCDE visant à définir le terrorisme dans une perspective d'indemnisation**, 15 décembre 2004, available at:
<http://www.oecd.org/dataoecd/55/3/34065616.pdf>
- 9 - **Parliamentary assembly**, Recommendation 1426 (1999), available at:
<http://assembly.coe.int/Documents/AdoptedText/ta99/erec1426.htm>.
- 10 - **United Nations - Security Council**, Resolution 1566 (2004), S/RES/1566, available at: <http://fr.unrol.org/files/n0454282.pdf>.
- 11 - **Willful Misconduct: How Bill First and the Drug Lobby Covertly Bagged a Liability Shield**, Public Citizen, Congress Watch, 2006.
- 12 - Air transportation safety and system stabilization Act, public law 107-42-SEPT. 22, 2001, available at:
<http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/PLAW-107publ42/pdf/PLAW-107publ42.pdf>
- 13 - Federal aviation regulations, Part 77 is codified under Subchapter C, Aircraft, of Title 14 of the Code of Federal Regulations, March 1993. available at:
ftp://ftp.dot.state.pa.us/public.bureaus/aviation/Web/FAR_Part77.pdf
- 14 - **International Civil Aviation Organization**, states forge stronger, more sustainable future for aviation security, ICAO news release, MONTRÉAL, 14 September 2012.
- 15 - **Committee of experts on terrorism** (codexter), Profiles on counter - terrorism capacity, council of Europe, available at: www.coe.int/gmt
- 16 - **le Fonds de garantie pour les victimes d'actes de terrorisme et d'autres infractions**, voir <http://www.fgti.fr>

C - Cases:

- 1 - Boulineaux v. City of Knoxville, 20 Tenn. App. 404, 99 S.W.2d 557 (1935).
- 2 - Fenton v. J. Thorley & Co., 1903. A. C. 443, 453.
- 3 - HOUSE OF LORDS, Riverstone Meat Co. v. Lancashire Shipping Co., The Muncaster Castle, 1961, AC 807, available at:
http://pntodd.users.netlink.co.uk/cases/cases_m/munc_e.htm

- 4 - Bidini v. American Trans Air, Inc., 1988 WL 95381 (E.D.N.Y. 1988); available at: <http://www.lynchrowin.com/attorneys/ThomasLynch.shtml>
- 5 - Husserl v. Swiss Air Transport Company. 388 F.Supp. 1238. U.S Direct Court, S.D.N.Y, February 1975. Available at: <http://www.jstor.org/stable/2200570>
- 6 - Hessa Schneicer, v. Swiss air transport company ltd, United States District Court, Civ. No. 86-0278-B, 686 F.Supp. 15 (1988).
- 7 - Nicholas Ricci. v. American Airlines, inc, The Supreme Court of New Jersey, December 6, 1988.
- 8 - Szigeti v. AM. Overseas airlines, INC. 2 A.D.2d 813 (1956), Appellate Division of the Supreme Court of the State of New York, Second Department. August 13, 1956.
- 9 - MARTINEZ HERNANDEZ v. AIR FRANCE, No. 76-1146. United States Court of Appeals, First Circuit, available at: <http://openjurist.org/545/f2d/279/martinez-hernandez-v-air-france>
- 10 - DAY v. TRANS WORLD AIRLINES, INC. No. 279, Docket 75--7341. United States Court of Appeals, Second Circuit. Argued Dec. 3, 1975, available at: <http://openjurist.org/528/f2d/31/day-v-trans-workd-aielines-inc-kersen>
- 11 - Aristedes A. Day V. Trans world airlines, United States Court of Appeals, Second Circuit, No. 279, Docket 75-7341, Argued Dec. 3, 1975.
- 12 - Air France v. Haddad, Judgment of June 19, 1979, Cour d'appel de Paris, Premiere Chambre Civile, 1979 Revue Francaise de Droit Aerien 327, 328, appeal rejected, Judgment of February 16, 1982, Cour de Cassation, 1982 Bull.Civ. I 63.
- 13 - Husserl v. Swiss Air Transport Company, Ltd., 351 F. Supp. 702 - Dist. Court, SD New York 1972.
- 14 - Edwards v. National Airlines, INC. 307 So.2d 244 (1974), District Court of Appeal of Florida, Fourth District. December 27, 1974.
- 15 - Per Alderson B., Blyth v Birmingham Waterworks Co. (1856), available at: <http://kittycreamgreyskies.blogspot.com/2010/04/negligence-per-alderson-b-blyth-v.html?zx=8376be1e294e60a1>
- 16 - Comedi francaise, cour de cassation, chambre civile 1, publie au bulletin, du 4 fevrier.
- 17 - 'Bornier v Air Inter, Tribunal de Grande Instance de Paris' (1979) 4 Air and Space Law, Issue 3.
- 18 - RUIZ v. PEOPLE EXP. AIRLINES, INC. 802 F.2d 1508 (1986), No. 85-1659, United States Court of Appeals, Fourth Circuit.
- 19 - LeRoy v. Sabena Belgian World Airlines, 344 F. 2d 266 - Court of Appeals, 2nd Circuit 1965.
- 20 - CA Paris, Urt v 12.12.1961, jugoslovenski aero-transport v. epoux gati - RFDA 1962.
- 21 - Ilgin Sezer, Study On The Exoneration Available To Carriers, Regarding Error In

Navigation Or Management Of The Ship: Analysing A Case Of A Capsized Ro/Ro Vessel, Maritime Transport & Navigation Journal, Vol. 2, No 2, 2010.

- 22 - Tarasoff v. Regents of the University of California 551 P.2d 334 (1976), available at: <http://www.publichealthlaw.net/Reader/docs/Tarasoff.pdf>
- 23 - In re Air Disaster at Lockerbie Scotland on Dec. 21, 1988, 37 F.3d 804, 812 (2d Cir. 1994).
- 24 - Semmelroth v. American airlines, 448 F.Supp. 730 (1978), United States District Court, E. D. Illinois, April 7, 1978.
- 25 - Mark F. Quigley vs. Wilson Line of Massachusetts, inc. 338 Mass. 125, October 10, 1958 - November 20, 1958.
- 26 - United States of America v. American Airlines, Inc, United States Court of Appeals, Fifth Circuit, 743 F.2d 1114, Oct. 15, 1984.

D - Conferences:

- 1 - International Conference, Aviation Security: How to Safeguard International Air Transport?, International Institute of Air and Space Law, University of Leyden, 1987.
- 2 - General Assembly, Sixth Committee - 4th Meeting (AM), 7/10/2005, available at: <http://www.un.org/News/Press/docs/2005/gal3276/doc.htm>
- 3 - The European Convention on the Compensation of Victims, available at: <http://www.coe.int/lportal/web/cor-portal>

G - Laws & convention:

- 1 - **Draft Code of Crimes against the Peace and Security of Mankind**, International Law Commission, 1995, vol. II(1), p 47, available at: <http://www.un.org/law/ilc/index.htm>.
- 2 - **International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism**, resolution 54/109 of 9 December 1999, available at: <http://www.un.org/law/cod/finterr.htm>
- 3 - The Arab Convention for the Suppression of Terrorism a serious threat to human rights, 2002, part two- (2-1), available at: http://files.studiperlapace.it/spp_zfiles/docs/20050107181518.pdf
- 4 - **Convention on the High Seas 1958**, article 15, available at: http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1958_high_seas.pdf
- 5 - Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at Warsaw on 12 October 1929, (WARSAW CONVENTION) www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.1929/toc.html
- 6 - **IMO Code for the investigation of marine casualties and incidents**, Resolution A.849(20) is from 1997, available at: <http://www.maiif.org/codes.html>

- 7 - Federal Aviation Act of the United States of America, available at:
<http://www.gpo.gov/fdsys/pkh/BILLS-103s1458enr/pdf/BILLS-103s1458ent.pdf>
- 8 - **Reinsurance (Acts of Terrorism) Act 1993**, available at:
http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1993/pdfs/unkpga_19930018_en.pdf
- 9 - **Terrorism Risk Insurance Act**, available at:
<http://terrorism.uslegal.com/terrorism-risk-insurance-act/>