

أثر الإرهاب الدولي على مسؤولية الناقل الجوي

د. مفرح مطلق السبيعي

أستاذ القانون الدولي العام المشارك

أكاديمية سعد العبد الله للعلوم الأمنية، الكويت

الملخص

تهدف الدراسة إلى تحديد المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عن حوادث الإرهاب، والآثار القانونية المترتبة عن تلك الحوادث في مجال النقل الجوي. وقد اعتمدت على المنهج الوصفي لدراسة إشكالية مدى إمكانية مساءلة الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب التي تحدث أثناء عملية النقل الجوي، مستندة على ما قرره الاتفاقيات الدولية، وما استقر في أحكام القضاء الدولي بشأن حالات تعويض المضررين عن حوادث الإرهاب في مجال النقل الجوي.

وقد توصلت الدراسة إلى عدة نتائج من أهمها أن مسؤولية الناقل الجوي بشأن حوادث الإرهاب في حالة تقصيره عن اتخاذ التدابير اللازمة للوقاية من حوادث الإرهاب وبعد وقوع تلك الحوادث الإرهابية. كما قدمت مجموعة من التوصيات يرى الباحث بأنها ضرورية لضمان تقرير المسؤولية للناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عن حوادث الإرهاب.

كلمات دالة: النقل الجوي، المسؤولية المدنية، الإرهاب، التعويض العادل، لوكيربي.

المقدمة

تعد مسؤولية الناقل الجوي، من أهم موضوعات القانون الجوي التي حازت على اهتمام التشريعات، سواء على الصعيد الدولي أو على الصعيد المحلي، بحيث سارعت تلك التشريعات إلى ضمان سلامة حركة الملاحة الجوية، خصوصاً بعد تطور وسائل النقل الجوي، وزيادة عدد الخطوط الجوية، مما جعلها عرضة للاعتداءات الإرهابية سواء من خلال اختطاف الطائرات، أو القيام بأعمال تخريبية تؤدي إلى تدمير الطائرات أثناء الطيران، مما يخلف عدداً كبيراً من الضحايا الأبرياء على متن تلك الطائرات.

وقد شهد المجتمع الدولي العديد من العمليات الإرهابية التي استهدفت سلامة وسائل النقل الجوي⁽¹⁾، سواء داخل مبنى المطار، أو على متن الطائرات أثناء الطيران، ولم تعد تلك العمليات الإرهابية مجرد حوادث فردية تستهدف أشخاصاً معينين، بل أضحت أعمالاً منظمة تمولها الجماعات الإرهابية لتحقيق مطالب سياسية أو اقتصادية أو مكتسبات مالية ترغب بالحصول عليها من بعض الدول⁽²⁾.

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى بيان أهمية النقل الجوي باعتباره من الحقوق الأساسية للشعوب في التنقل الحر بين البلدان، ووسيلة مهمة للتجارة الدولية، وقد باتت وسائل النقل الجوي محفوفة بالمخاطر بعد ازدياد العمليات الإرهابية، مما أظهر الحاجة إلى ضرورة ملاحقة مرتكبي هذه الحوادث الإرهابية مع توفير التعويض العادل لمتضرري الضحايا من حوادث النقل الجوي.

(1) وقد كانت بداية ظهور الاعتداءات الإرهابية المستهدفة للنقل الجوي عام 1948، حيث كان يتم اللجوء إلى اختطاف الطائرات كوسيلة لمواجهة المرور غير المشروع للحدود الوطنية للدولة، وخلال عام 1980 ظهرت العديد من الاعتداءات الإرهابية، والتي كانت تنفذ لأغراض سياسية، الأمر الذي أدى إلى وقوع خسائر خطيرة، كان من أشهرها تفجير الطائرة التابعة لشركة إن أميركان العالمية، الرحلة 103 سنة 1980 فوق منطقة لوكيربي، الأمر الذي أسفر عن وفاة 259 شخصاً كانوا على متنها، ووفاة 11 شخصاً على الأرض أثر سقوط الطائرة. ولا يزال النقل الجوي 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 التابعة لها هذه الطائرة.

(2) ويشهد على ذلك ما أوردته 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 عمق التجارة الدولية بأسرها، وذلك بالنظر إلى أن هذه الوسائل هي شريان الحياة بالنسبة لهذه التجارة. أيضاً أكد تقرير صادر عن رابطة أم جنوب شرق آسيا (آسيان) (ASEAN) أن انتشار الإرهاب هو بمثابة إعلان للحرب على الاقتصاد العالمي. انظر: د. أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص 5.

وتزداد أهمية دراسة المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار الناجمة عن حوادث الإرهاب، خاصة بعد تركيز الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية على المسؤولية الجنائية لمرتكبي هذه الأفعال، على الرغم من أن التعويض عن تلك الأضرار هو ما يهم المضرورين من حوادث النقل الجوي، وأيضاً في ضوء صعوبة التعرف على مرتكبي هذه الاعتداءات، الأمر الذي يجعل من اليسير على المضرور أن يرجع بالمسؤولية المدنية إلى الناقل الجوي للتعويض عما لحق به من أضرار جسدية أو مالية.

إشكالية الدراسة

تكمن إشكالية الدراسة في البحث عن مدى إمكانية مساءلة الناقل الجوي عن الأضرار الناشئة عن حوادث الإرهاب في مجال النقل الجوي.

خطة الدراسة

مبحث تمهيدي: مفهوم الإرهاب الدولي

المبحث الأول: النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي

المبحث الثاني: مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب

مبحث تمهيدي مفهوم الإرهاب الدولي

على الرغم من أن الإرهاب يُعد من أخطر الظواهر التي تهدد الأفراد والشعوب، إلا أن المجتمع الدولي وقف عاجزاً عن التوصل إلى تعريف موحد له. فقد ظهرت قرارات مجلس الأمن الدولي ذات الصلة وهي تنطوي على عبارات عامة لا تعكس وجود رؤية موحدة لهذا المصطلح⁽³⁾، مما يدل على عجز مجلس الأمن الدولي عن الوصول إلى تبني مفهوم موحد للإرهاب بغية حشد الجهود الدولية المختلفة لمواجهة، خاصة وأن الإرهاب ظاهرة تظل بآثارها العديد من الدول، ومن ثم فإن توحيد المفاهيم سوف يؤدي إلى توحيد إجراءات التعامل معه⁽⁴⁾.

ويعود عجز المجتمع الدولي عن التوصل لتعريف موحد للإرهاب إلى عدة أسباب أهمها:

(1) 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.

(2) وجود اختلاف حول مدى اشتراط توافر قصد خاص لدى مرتكب العمل الإرهابي، حيث يرى البعض أن ما يميز الإرهاب هو أنه يرتكب بقصد تحقيق

(3) 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: <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/ne/sc/ctc/docs.founding/s-2004-70.pdf>

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

– أشارت ديباجة قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 15 في دورتها السادسة والأربعين لسنة 1991 إلى أن عدم وجود تعريف عالمي للإرهاب هو أحد الأسباب الرئيسية التي تفسر عدم دخول الإرهاب في نظام اختصاص محكمة العدل الدولية.

أهداف سياسية وليست جنائية، بينما البعض الآخر لا يرى اشتراط توافر الباعث السياسي لدى مرتكب الإرهاب.

(3) تعدد وتنوع أسباب ارتكاب الاعتداءات الإرهابية (دينية وسياسية واقتصادية) خاصة بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، الأمر الذي تسبب في وجود ما يسمى بإرهاب الدولة، وإرهاب الفرد، وجعل العمليات الإرهابية لا ترتكب فقط من الأفراد، ولكن أيضاً من قبل الدول.

وعندما قامت لجنة الإرهاب الدولي التابعة لمنظمة الأمم المتحدة بإعداد مشروع اتفاقية موحدة للإجراءات القانونية ضد الإرهاب الدولي عام 1980، عرّفته بأنه: «عمل 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 رعايا الدول المختلفة»⁽⁵⁾.

وفي توصيتها رقم 1426 تبنت 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 الإيديولوجية المتطرفة والمتعصبة كي يتسبب في إشاعة حالة من الرعب أو التخويف لدى أفراد المجتمع»⁽⁶⁾.

وقد سعت الجمعية العامة للأمم المتحدة لتعريف الإرهاب وحرصت على مراعاة الاعتبارات المختلفة المؤثرة في تعريفه، حيث عرّفته بأنه عبارة عن: «الأفعال الإجرامية التي يقصد منها إشاعة حالة من الرعب بين جمهور الناس أو جماعة معينة من الأشخاص لأغراض سياسية أياً ما كانت التبريرات التي تقف وراء ارتكاب هذه الأفعال»⁽⁷⁾.

(5) M. Cherif Bassiouni, Legal Responses to International Terrorism: U.S. Procedural Aspects, Martinus Nijhoff Publishers, The Netherlands, 1988, p. 382.

(6) Parliamentary assembly Recommendation 1426 (1999), available at: <http://assembly.coe.int/ Documents/ Adopted Text/ ta99/ erc 1426.htm>

(7) General Assembly, Sixth Committee - 4th Meeting (AM), 7/10/2005, available at: <http://www.un.org/ News? prass/ docs / 2005/ga13276/doc.htm>

وقد تبني هذا الاتجاه العديد من التشريعات، كالقانون الألماني الذي اشترط حتى يعد العمل إرهابياً يجب أن يرتكب بغرض سياسي أو عرقي أو طائفي، أيضاً عرّفه القانون الإنجليزي بأنه: «عبارة عن الأفعال التي ترتكب بغرض الإطاحة بنظام الحكم في الدولة». راجع:

M. Bernhard A. Koch, Indemniser Les Victimes du Terrorisme, Bureau du Comité Européen de Coopération Juridique (CDCJ-BU), Strasbourg, 27 November 2006, p. 4.

أيضاً عرّفته لجنة القانون الدولي التابعة لمنظمة الأمم المتحدة في مشروع قانون مكافحة جرائم الأمن والسلام الإنسانيين في المادة (24) 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»⁽⁸⁾.

كما تصدت لتعريفه أيضاً الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب عندما نصت على أنه: «أي عمل أو تهديد بالعنف، أياً كانت دوافعه أو أغراضه، يقع تنفيذاً لأغراض جنائية فردية أو جماعية، سعياً لبلب 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».

وتجدر الإشارة إلى أن حوادث الإرهاب المعاصرة أصبحت لا ترتكب فقط لأغراض سياسية، ولكنها قد ترتكب أيضاً لأغراض اقتصادية وعقائدية وعنصرية، ومنها جرائم القرصنة البحرية⁽⁹⁾ التي تعد من قبيل الإرهاب، ويلاحظ أن هذه العمليات ترتكب لأغراض السطو والعدوان والاستيلاء على الأموال، وجرائم الاغتيال والتفجير التي ترتكب لأسباب دينية أو عقائدية.

وبناء عليه، نرى أن تعريف الإرهاب الأكثر ملاءمة هو ذلك الذي ينص على أنه: «عبارة عن استخدام العنف أو التهديد به ضد الأفراد أو المؤسسات، أياً كانت الأسباب، بهدف إلقاء الرعب في المجتمع، وسواء تم بصورة فردية أو تنفيذاً لمشروع إجرامي يتبناه أفراد أو دولة ما».

(8) Draft Code of Crimes against the Peace and Security of Mankind, International Law Commission, 1995, p. 47.

(9) عرّفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون أعالي البحار لسنة 1958 القرصنة في المادة (15) بأنها: «عمل غير قانوني ينطوي على العنف أو الاحتجاز أو النهب، يرتكب لأغراض خاصة، من قبل طاقم السفينة أو أحد ركبها، ضد سفينة في أعالي البحار أو 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

المبحث الأول

النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي

مما لا شك فيه أن تقرير المسؤولية عن تعويض أضرار الإرهاب الدولي له عظيم الأثر في التقليل من خطورة آثار مثل هذه الحوادث، مما يترتب عليه من تقديم التعويض العادل للمصابين أو أقارب الضحايا، ويكفل لهم جبر ما أصابهم من أضرار مادية ونفسية، الأمر الذي لا يصب فقط في مصلحة الضحايا فحسب، بل يعد تحقيقاً لمبادئ العدالة الدولية ووسيلة رادعة ضد كافة العمليات الإرهابية التي تستهدف استقرار المجتمع الدولي.

وتشكل المسؤولية الدولية حيناً مهماً في النظام القانوني الدولي، حيث يمكن تعريف المسؤولية الدولية بأنها: «الالتزام الذي يفرضه القانون الدولي على الشخص الدولي بإصلاح الضرر لمصلحة من كان ضحية تصرف أو امتناع تسبب بإحداث الضرر، أو تحمل العقاب جزأً هذه المخالفة»⁽¹⁰⁾.

وقد عرّف قاموس مصطلحات القانون الدولي المسؤولية الدولية بأنها: «الالتزام الذي تتحمله الدولة المنسوب إليها ارتكاب فعل أو امتناع مخالف لالتزاماتها الدولية بتقديم تعويض للدولة المعتدى عليها أو في شخص أو أموال رعاياها»⁽¹¹⁾. وعرّفها مشروع لجنة القانون الدولي الخاص بالمسؤولية الدولية بأنها: «كل عمل غير مشروع دولياً صادر من دولة يرتب مسؤوليتها»⁽¹²⁾.

وقد اختلف الفقه الدولي في تحديد الأساس القانوني للمسؤولية الدولية، فذهبت النظرية التقليدية إلى أن الخطأ أو الفعل غير المشروع هو أساس المسؤولية الدولية، بينما اعتمدت النظرية الحديثة على نظرية المخاطر كأساس للمسؤولية الدولية.

(10) د. محمد طلعت الغنيمي، الغنيمي الوسيط في قانون السلام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1982، ص 439. وقد نصت المادة (44) من مشروع لجنة القانون الدولي بشأن المسؤولية الدولية لعام 1996، على ما يلي:

1. The injured State is entitled to obtain from the State which has committed an internationally wrongful act compensation for the 'damage caused' by that act, if and to the extent that the damage is not made good by restitution in kind. 2. For the purposes of the present article, compensation covers any economically assessable damage sustained by the injured State, and may include interest and, where appropriate, loss of profits.

(11) Dictionnaire de la Terminologie de Droit International, Sirey for the Union Académique Internationale, Paris, 1960, p. 541.

مشار إليه لدى: د. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987، ص 211.

(12) المرجع السابق، ص 212.

ومن جانبنا نرى أن نظرية تحمل المخاطر تصلح لتأسيس المسؤولية الدولية، عندما تمارس الدولة نشاطاً خطراً يخل بقواعد القانون الدولي، ويترتب عليه ضرر لدولة أخرى، إلا أننا في مجال البحث عن أساس المسؤولية الدولية عن جريمة الإرهاب الدولي، نميل إلى ترجيح نظرية المسؤولية الموضوعية التي تقوم على الفعل غير المشروع، ذلك أنها أكثر مطابقتاً للأساس الحقيقي للمسؤولية الدولية التي من شأنها تأمين سلامة العلاقات بين الدول، ولمنع الدولة من التحلل من مسؤولية الأعمال التي اقترفتها موظفوها بحجة أنها لم ترتكب أي خطأ بالنسبة لقوانينها الداخلية، وهي القوانين التي تسنها الدولة وحدها وتعديلها كما تشاء.

كما تستطيع هذه النظرية وحدها تفسير المسؤولية الدولية الناشئة عن الأعمال التي يرتكبها الموظفون غير المختصين، أما الأعمال الضارة التي يقوم بها رعايا الدولة المدنيون، فلا تقوم مسؤولية الدولة عنها، ما لم يثبت أنها قصرت في أداء وظيفتها لمنع وقوع هذه الأضرار، أو أنها أهملت في ملاحقة القائمين بها⁽¹³⁾.

في ضوء ما تقدم، فإننا سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين، سنخصص الأول لبيان تطور أساس مسؤولية الناقل الجوي، أما الثاني فسنتناول فيه تحديد شروط انعقاد المسؤولية للناقل الجوي.

المطلب الأول

تطور أساس مسؤولية الناقل الجوي

لا شك أن موضوع تحديد مسؤولية الناقل الجوي من خلال بيان أساسها، وأسبابها، وطبيعتها، وصولاً إلى الآثار القانونية من المواضيع التي أخذت حيزاً كبيراً من البحث في المجال القانوني، وثار العديد من الخلافات الفقهية حول تحديد طبيعة وأساس المسؤولية في مجال النقل الجوي، مما كان له الأثر الواضح في تحديد المسؤولية تجاه المسافرين أو البضائع، أو حتى ما تشكله حوادث النقل الجوي، التي تكون بفعل عمل إرهابي، من مساس بسيادة الدول، وما تحمله من ضرر مباشر على وسائل التجارة الدولية بين دول العالم.

(13) انظر بشأن مسألة الاختصاص في مكافحة الجرائم الإرهابية الدولية، وتحديد الجرائم الدولية التي تمثل إرهاباً للمجتمع الدولي:

M. Cherif Bassiouni, Consolidation de Politique Criminelle sur la Cooperation International, R.S.C.D.C, N4 Octobre, 1993.

وقد واجهت الدول هذه المعضلة منذ إبرامها لأول اتفاقية عام 1929 (اتفاقية وارسو)⁽¹⁴⁾، التي أوجدت صيغة مشتركة لتأصيل وضبط قواعد مسؤولية الناقل الجوي، في ظل الخلاف المحتدم بين أنظمتها القانونية (النظامان اللاتيني والأنجلو أمريكي) بشأن طبيعة وأساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي. فقد اعتمدت اتفاقية وارسو المسؤولية الشخصية العقدية على أساس خطأ الناقل المفترض، مما يجعلها مسؤولية مطلقة مبنية على خطأ مفترض لا يقبل إثبات العكس⁽¹⁵⁾، إذ غالباً ما لا يكون بإمكان الناقل نفي هذا الخطأ من جانبه.

وظهر قصور اتفاقية وارسو بعد اندلاع الحرب العالمية الثانية، مما دفع إلى إجراء بعض التعديلات استجابة لرغبة ضحايا حوادث النقل الجوي بموجب بروتوكول لاهاي لعام 1955، حيث نص على تعديلات في قيمة التعويض، كما ألغى الخطأ الملاحي باعتباره دفعا يسقط المسؤولية عن الناقل الجوي⁽¹⁶⁾.

أما اتفاقية مونتريال لعام 1966 فقد كانت سياسية بحتة، ذلك أن ضغط الولايات المتحدة الأمريكية أسفر عن عدة تعديلات انتقائية، فجعلت مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية موضوعية قائمة على الضرر، لا يجوز دفعها إلا بإثبات خطأ المضرور⁽¹⁷⁾. ومن جهته، فإن بروتوكول مونتريال لعام 1975 جعل الناقل الجوي مسؤولاً بقوة القانون عن تلف أو هلاك أو فقدان الأمتعة والبضائع ما دام أن سبب الضرر قد وقع أثناء عملية النقل الجوي.

وفي ظل التشريعات كان التوجه السائد بأن حوادث الإرهاب تعد من الحوادث التي يستحيل على الناقل الجوي دفعها أو الوقاية من مخاطرها، مما يؤدي إلى إبراء المسؤولية المدنية للناقل من تلك الأعمال الإرهابية، إلا أن هذا التوجه تبدل بعد أن أصبحت وسائل النقل الجوي هدفاً ثميناً للإرهاب الدولي، الأمر الذي يبرز أهمية البحث عن السبل الكفيلة لتأمين عملية النقل الجوي، وتوفير كافة صور التعويض لجبر الأضرار الناشئة عن

(14) انضمت دولة الكويت بموجب القانون رقم 20 لسنة 1975 إلى معاهدة وارسو لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وبروتوكول تعديلها لعام 1955 والمعاهدة المكملة لها لعام 1961، وقد نص هذا القانون على الموافقة على انضمام دولة الكويت إلى كل من معاهدة وارسو وبروتوكول لاهاي لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي.

(15) د. موسى طالب حسن، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر، عمان، الأردن، 2013، ص 141.

(16) د. غنام شريف، الطيران المدني لدولة الإمارات، أكاديمية شرطة دبي، 2009، ص 277.

(17) تنص المادة (20) من الاتفاقية بأن: «لا يكون الناقل مسؤولاً في نقل البضائع والأمتعة، إذا ثبت أن الضرر قد تولد عن خطأ في الطيران أو في القيادة...».

حوادث الإرهاب⁽¹⁸⁾.

وبدأت الهيئات الدولية المعنية بشؤون الطيران المدني (كهيئة الطيران المدني الأمريكي C.A.B، وهيئة الطيران الفدرالية للملاحة A.F.A) تصدر العديد من التوصيات والتوجيهات، التي تحث الناقل على اتخاذ التدابير والاحتياطات اللازمة لمواجهة الاعتداءات الإرهابية وتأمين سلامة الرحلات الجوية⁽¹⁹⁾.

كما اهتمت العديد من الجهات والمؤسسات الدولية ببحث موضوع مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب، والتي كان من أهمها المؤتمر الدولي الذي عقد بمدينة لاهاي بهولندا عام 1987 والذي نظمته المعهد الدولي للقانون الجوي والفضاء⁽²⁰⁾، وكذلك أيضاً المؤتمر الدولي الخامس والستون للجمعية الدولية للقانون الدولي والذي عقد في القاهرة عام 1992⁽²¹⁾.

وتطبيقاً لما سبق، فقد ظهرت اتفاقية مونتريال لعام 1999 كنتيجة حتمية لتعدد وتناقض الاتفاقيات والبروتوكولات المنظمة للنقل الجوي، ورغبة من المجتمع الدولي في إعادة بناء أسس المسؤولية للناقل الجوي، ووضع اتفاقية جديدة تحل محل اتفاقية وارسو وتكون مرضية لأطراف عقد النقل الجوي (الركاب والناقل الجوي) وتراعي كافة الظروف المؤدية لوقوع الأضرار في مجال النقل الجوي، بما فيها حوادث الإرهاب⁽²²⁾.

(18) 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 1963).

(ب) اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (لاهاي 1970).

(ج) اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد الطيران المدني (مونتريال 1988).

(د) بروتوكول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات (مونتريال 1988).

(هـ) اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها (مونتريال 1991).

(19) د. هشام فضلي، قانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005، ص 17.

(20) International Conference Aviation Security: How to Safeguard International Air Transport?. International Institute of Air and Space Law, University of Leyden, 1987, p. 178.

(21) International Law Association, 65th conference, Cairo: www.ila.org/.../ 947D7F4C-c891-4F2A.

(22) كان الغرض من وضع اتفاقية مونتريال في 1955/5/28 هو توحيد قواعد النقل الجوي على المستوى الدولي، وذلك من خلال قواعد اتفاقية وارسو، خاصة بعد تعدد التعديلات التي لحقت بهذه 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 التسعينات من القرن العشرين إلى طرح العديد من المبادرات الداعية لتبني اتفاقية جديدة، وقد تقرر عام 1999 إبرام اتفاقية جديدة، وقد تم التصديق عليها من قبل 30 دولة، ودخلت حيز التنفيذ في 2003/11/4. انظر: د. أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي وفقاً لاتفاقية وارسو 1929 ومونتريال 1999، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص 51.

لذلك سعت اتفاقية مونتريال لعام 1999 إلى بحث موضوع جوهرى وتحقيق هدف رئيسي يتمثل في تحقيق التوازن بين مصلحة الركاب ومصلحة الناقل، وبناء عليه جاءت الاتفاقية بصيغة فريدة وطبيعة مركبة مغايرة لقواعد المسؤولية المدنية التقليدية، حيث أخذت بنظامي المسؤولية الموضوعية⁽²³⁾ والمسؤولية القائمة على الخطأ المفترض من جانب الناقل الجوي، على النحو التالي:

- بالنسبة للأضرار الجسدية التي تصيب المسافرين من وفاة أو إصابة أو جروح، تكون مسؤولية الناقل غير محدودة وذات مستويين تختلف طبيعتهما حسب كل مستوى، إذ تكون في المستوى الأول موضوعية كأصل عام، قائمة على أساس الضرر ولا يملك الناقل إلا بإثبات خطأ المضرور فقط، بينما تكون المسؤولية في المستوى الثاني مسؤولية شخصية قائمة على أساس الخطأ المفترض من جانب الناقل، ولا يملك نفيها إلا بإثبات أن الضرر لم ينشأ من إهمال أو امتناع من جانب تابعيه أي صادر من الغير، وتختلف تلك المستويات باختلاف قيمة التعويضات المطالب بها.

- أما بالنسبة للأضرار التي تلحق بالأمتهمة والبضائع، فتنعقد مسؤولية الناقل الموضوعية القائمة بمجرد هلاك تلك الأمتهمة والبضائع، ما لم يكن الهلاك راجعاً لطبيعة الأمتهمة أو لعب ذاتي فيها، في حين تكون مسؤولية الناقل عن أضرار التأخير في نقل الركاب والبضائع شخصية، قائمة على أساس الخطأ المفترض.

ولما كان الضرر الأبدى الذي يلحق المضرور يقبل التعويض شأنه في ذلك شأن الضرر المادي والمالي، فإن الضرر النفسي يقبل التعويض ويسأل عنه الناقل باعتباره ضرراً أدبياً⁽²⁴⁾.

(23) وقد شهدت فكرة المسؤولية الموضوعية صدقاً 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. يُضاف 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 بالشاحن، حتى ولو لم يصدر عن الناقل خطأ مخالفة التزام عقدي. Marcel Fontaine, Drafting International Contracts: An Analysis of Contract Clauses, Brill, 2006, p. 219.

(24) انظر في تعويض الضرر النفسي باعتباره ضرراً أدبياً: المادة (1/231) من القانون المدني الكويتي التي تقر بأن: «يتناول التعويض عن العمل غير المشروع الضرر، ولو كان أدبياً، ويشمل الضرر الأدبي على الأخص ما يلحق الشخص من أذى حسي أو نفسي، نتيجة المساس بحياته أو بجسمه أو بحريته أو بعرضه أو بشرفه أو بسمعته أو بمركزه الاجتماعي أو الأدبي أو باعتباره المالي، كما يشمل الضرر الأدبي كذلك ما يستشعره الشخص من الحزن والأسى وما يفتقده من عاطفة الحب والحنان نتيجة موت عزيز عليه».

من ناحية أخرى، فقد أثارت الأضرار النفسية والعقلية والتي يصاب بها الراكب عن أي ضرر جسماني نقاشاً وخلافاً وقت إعداد اتفاقية مونتريال 1999، حيث طلب اتجاه بضرورة النص صراحة على ضمان الناقل لهذه الاضطرابات، بينما عارض اتجاه آخر ذلك، وانتهى الأمر بصيغة توفيقية لا تحول دون اعتبار هذه الاضطرابات العقلية والنفسية من الإصابات الجسدية، حيث تم الاتفاق على إبقاء النص الذي يحدد مسؤولية الناقل الجوي في الإصابة الجسدية، كما هو دون تعديل، أخذاً في الاعتبار أن الإصابات النفسية والعقلية يمكن أن تندرج تحت الأضرار الجسدية، ومن ثم يمكن تعويضها استناداً إلى صفتها هذه، بناء على ذلك تم اقتراح معيار يحدد الإصابة العقلية أو النفسية التي يضمنها الناقل، بأنها تلك التي تؤثر في صحة الراكب تأثيراً خطيراً أو مسيئاً، بحيث تلحق به ضرراً بالغاً يؤثر على قدرته في مواصلة الأنشطة اليومية للشخص العادي⁽²⁵⁾.

وفي الاتجاه ذاته، أصدر المشرع الكويتي قانون التجارة رقم 68 لسنة 1980، وتناول فيه مسؤولية الناقل الجوي، بحيث أخذ بنظام المسؤولية الموضوعية، حيث نصت المادة (208) على أنه: «يُسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة وفاة الراكب أو إصابته بجروح، أو بأي ضرر بدني آخر إذا وقع الحادث الذي أدى إلى ضرر على متن الطائرة أو في أثناء عملية من عمليات صعود الركاب ونزولهم»، كما نصت المادة (209) على أن: «يُسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يحدث في حالة هلاك أو ضياع الأمتعة أو البضائع أو تلفها، إذا وقع الحادث الذي أدى إلى ضرر أثناء النقل الجوي».

كما قررت المادة (210) من القانون ذاته بأن: «يُسأل الناقل الجوي عن الضرر الذي يترتب على التأخير وفي وصول الراكب أو الأمتعة أو البضائع».

المطلب الثاني

شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي

إن مسؤولية الناقل الجوي تنعقد كأصل عام متى لحق المسافر ضرر مادي أو أدبي أو مالي أثناء عملية النقل الجوي، ويتعين لقيام التزام الناقل الجوي بتعويض الراكب أو مالك الأمتعة والبضائع وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، وهي الاتفاقية السارية الآن، أن نكون بصدد نقل جوي خاضع لهذه الاتفاقية، وهو النقل الجوي الدولي التجاري، كما يجب أن يكون الضرر الذي أصاب الراكب ناتجاً عن حادث يتصل بعملية النقل، بأن يكون الحادث

(25) محمود أحمد الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام 1999 «تحديث نظام وارسو»، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت، ص 106 وما بعدها.

قد وقع على متن الطائرة أو أثناء عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم⁽²⁶⁾.

فقد قضت كل من المادة (17) من اتفاقية وارسو والمادة (17) من اتفاقية مونتريال على أن: يُسأل الناقل عن أضرار الوفاة أو الإصابة أو الأذى الجسدي أو الخسائر المالية التي تصيب الراكب، إذا كان الحادث الذي سبب الضرر قد وقع على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود والهبوط، وبناء على ذلك يشترط توافر ثلاثة شروط لقيام مسؤولية الناقل الجوي:

أولاً- وقوع حادث

ورد مفهوم الحادث في التشريعات الوطنية وكذلك الاتفاقيات الدولية بمفهومه الواسع، بحيث يشمل 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 التفسير الموسع للحادث الجوي يتفق مع طبيعة التزام الناقل بسلامة الراكب الذي يعد التزاماً بتحقيق نتيجة، فالغاية من التزام الناقل هي تأمين سلامة الراكب من مكان الإقلاع حتى وصوله إلى المكان المراد الوصول إليه⁽²⁷⁾.

وعلى صعيد الأحكام القضائية، فقد عرّف القضاء الفرنسي الحادث الجوي بأنه: «عبارة عن كل واقعة مفاجئة ومستقلة عن إرادة الناقل وتابعيه⁽²⁸⁾. كما عرّفته المحكمة العليا الأمريكية بأنه: عبارة عن كل واقعة مفاجئة وغير متوقعة تؤدي إلى أذى بدني أو خسارة مادية»⁽²⁹⁾.

أما القضاء الإنجليزي فقد عرّفه بأنه: «عبارة عن كل واقعة مفاجئة تخل بالسير العادي للرحلة الجوية ولا يعود سببها للراكب»⁽³⁰⁾.

(26) د. إبراهيم أبو الليل، مدى التزام الناقل الجوي الدولي بضمان سلامة ركابه وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، المؤتمر العربي الأول للقانون التجاري والبحري، الإسكندرية، مايو 2007، ص7 وما بعدها. وفي القانون الكويتي قررت المادة (205) من قانون التجارة رقم 68 لسنة 1980 بأن عقد النقل الجوي هو: «نقل الأشخاص أو الأمتعة أو البضائع بالطائرات في مقابل أجر...».

(27) ونرى من جانبنا أن المنطق القانوني يدل على أن التزام الناقل الجوي هو التزام بتحقيق نتيجة، ويرجع ذلك لطبيعة التزام الناقل في توفير السلامة التامة للراكب طوال فترة إشراف الناقل عليه وهو الأداء المطلوب والمتفق عليه بين الناقل الجوي والراكب.

(28) Grayn Helborn, Essays on Aviation Travel Law, Hong Kong Univ., 1990, p.100.

(29) J. Fentonv, Thorley & co. 1903. A.c. 443

(30) Bidini.v. American trans air. Inc. 1988. Wl. 95381 (E.O.N.Y.1988). at: <http://www.kynchrowin.com/attoreny/thomsalynch.Shtkl>.

ثانياً- حدوث ضرر للمسافر

تطبيقاً لنص المادتين (17 و18) من اتفاقية مونتريال، يُسأل الناقل الجوي عن الأضرار التي تلحق بالمسافر والمتمثلة في وفاة المسافر أو إصابته بجروح أو أي أذى جسدي أصابه، أو أي ضرر لحق أو أُلّف أو ضياع أو هلاك بالأمتعة أو البضائع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود أو الهبوط.

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 لحظة الإقلاع حتى مرحلة الوصول إلى مكان الهبوط دون أذى يلحق الراكب من جرّاء عملية النقل.

ومن المفيد أن نشير بأن تعريف عمليات الصعود والهبوط فيما يتعلق بحوادث الطيران بأنها عبارة عن كافة الخطوات اللازمة للصعود للطائرة أو النزول منها، والتي تبدأ من لحظة خضوع الراكب لرقابة الناقل ووصايته وتنتهي بزوال هذه الرقابة في مطار الوصول.

ثالثاً- وقوع الحادث أثناء عملية النقل الجوي

رغم الجدل الفقهي حول حدود الإطار المكاني والزمني لوقوع الحادث، إلا أننا نرى أن نص اتفاقية مونتريال جاء دقيقاً عندما حدد هذه الحدود للمساءلة عن الحوادث التي تقع على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات الصعود والنزول، وغني عن البيان أن عمليتي الإقلاع والوصول لا يمكن أن تكونا خارج المطارات إلا في حالات استثنائية طارئة، حيث تعتبر مرحلة هبوط الراكب هي المرحلة الأخيرة الخاضعة لمجال تطبيق اتفاقية مونتريال، أما إذا وقع الحادث خارج تلك العمليات، فلا تنطبق عليه هذه الاتفاقية، ولكن يطبق القانون الداخلي.

ولقد أثار تحديد المقصود بعمليات الصعود والهبوط في حوادث النقل الجوي العديد من المطالبات القضائية بضرورة التوسع في تحديد نطاق تلك العمليات بحيث يمتد ليشمل فترة تواجد الراكب داخل مبنى المطار استعداداً للصعود، ولا ينتهي إلا بعد وصول الراكب إلى مكان آمن في مطار الوصول، بهدف تقرير حماية أكبر للمضروبين ضد الحوادث الجوية.

ولعل من أهم الأحكام القضائية التي تصدت للتعويض الضيق لعمليات الصعود والهبوط

في حوادث النقل الجوي، ما قرره القضاء الأمريكي في قضية Dayv. TWA⁽³¹⁾، والتي تتلخص وقائعها في أنه في صالة الترانزيت بمطار هلنكون بأثينا، قامت مجموعة من الإرهابيين بإلقاء ثلاث قنابل يدوية على المسافرين أثناء عمليات التفتيش من قبل السلطات اليونانية، الأمر الذي أدى إلى سقوط العديد من القتلى والجرحى.

وعندما عرض الأمر على القضاء، تمسكت شركة الطيران بعدم مسؤوليتها، استناداً إلى أن الركاب كانوا خارج نطاق عمليات الصعود والهبوط، وعليه تصدت المحكمة لبحث هذا الدفع، وقررت بأن عملية الصعود والهبوط تشمل كافة الإجراءات للصعود إلى الطائرة أو النزول منها.

ومن جانبنا نميل بالرأي إلى ضرورة التوسع في مفهوم عمليات الصعود والهبوط، بحيث يشمل كافة العمليات والإجراءات التي يحتاجها الراكب أثناء عملية النقل الجوي، بسبب توافق هذا التفسير الموسع مع طبيعة ونطاق التزام الناقل بالسلامة التامة، خاصة بعد تطور وتعدد مخاطر الحوادث في النقل الجوي كالعمليات الإرهابية التي تقع في مباني المطارات وفي أثناء مرحلة التحليق جواً مثل الاختطاف والتفجير وغيرها من الحوادث الجوية.

(31) Artistedes A.day v. trans world airlines, United states court of appeals second circuit, No.279. docket 75- 73741, Argued. Dec. 3. 1975.

المبحث الثاني

مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب

يتعين لقيام التزام الناقل الجوي بتعويض الراكب أو مالك البضائع عما يلحقه من أضرار وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، أن نكون بصدد نقل جوي خاضع لهذه الاتفاقية، وهو النقل الجوي الدولي، كما يجب أن يكون الضرر ناتجاً عن حادث يتصل بعملية النقل، وأن يقع الحادث أثناء عمليات النقل الجوي.

ونتناول في هذا المبحث دراسة الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب، ثم دراسة أحكام التعويض عن الأضرار الناجمة من حوادث الإرهاب التي تقع أثناء عملية النقل الجوي.

المطلب الأول

الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب

بالرغم من أن الاتفاقيات الدولية الخاصة بحوادث النقل الجوي أصبحت تقلل من دور الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل، إلا أن نظرية الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل الجوي قد شهدت تطوراً كبيراً خاصة في حوادث الإرهاب⁽³²⁾، مما حاز على اهتمام العديد من الأحكام القضائية في دعاوى التعويض عن حوادث الإرهاب، بغية تفويت الفرصة على الناقل في نفي مسؤوليته بمجرد إثبات عدم صدور خطأ من جانبه أو من أحد تابعيه، ويعود هذا الأساس إلى ظهور اتجاهات قوية تنادي بضرورة توسيع نطاق حالات مسؤولية الناقل عما تسببه هذه الحوادث من أضرار جسيمة، مما يعزز توفير الحماية للمضروب الذي يصعب عليه إثبات خطأ الناقل، كما يتعذر عليه ملاحقة مرتكبي العمل الإرهابي.

وواجهت اتفاقية مونتريال 1999، مسؤولية الناقل الجوي الدولي تجاه ركابه بنص المادة (17) بأن يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه

(32) محمد موسى محمد دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فارسوفي ومسؤولية الناقل الجوي في النقل الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985، ص 285.

Madeleine Jansson, The consequences of Deletion of the Nautical Fault, Master of law programme, Department of law school of economics and commercial law- G? Teborg University, 2007, p. 12.

لإصابة جسدية، بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء أية عملية من عمليات صعود الركاب أو نزولهم، وحظرت المادة (47) كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حد أدنى من الحد الذي قرره الاتفاقية.

ويبدو لنا أن المقصود بالحادث المسؤول عنه الناقل الجوي هو الذي يرتبط بنشاط الناقل، فلا مجال لتحميل الناقل الحوادث المرتبطة من حيث الأصل بعملية النقل الجوي بجميع مراحلها الواردة في نص المادة (17) من اتفاقية مونتريال، مما يفيد أن مسؤولية الناقل لا تسري إلا على الحوادث الناجمة عن عملية النقل الجوي.

ونحن من جانبنا نتفق مع هذا التعريف، بحيث تكون الواقعة المسببة لضرر الركاب مرتبطة بعملية النقل الجوي، وحتى ولو كان الضرر واقعاً لسبب أجنبي كحوادث القرصنة والإرهاب التي تقع على مبنى المطار أو على الطائرة نفسها.

ونستند في هذا الرأي إلى الالتزامات المكلف بها الناقل الجوي تجاه الراكب من بداية خضوعه لرقابة وإشراف الناقل حتى نهاية وصوله لمكان آمن في مبنى مطار الوصول، وعليه لا يسأل الناقل عن الحوادث غير المرتبطة بعملية النقل، كأن يقع الاعتداء الإرهابي قبل دخول الراكب المطار وخضوعه لرقابة الناقل الجوي.

وقد ظهر صدى هذا التفسير في العديد من أحكام القضاء، ففي قضية السيدة هوسيرل (Husserl)⁽³³⁾، 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.

كما قضت المحكمة العليا الأمريكية في قضية ريسي (Ricci)، 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 جويًا، وذلك على الرغم من عدم ارتباطها من حيث الأصل بعملية الاستغلال الجوي⁽³⁴⁾.

(33) Husserl V. swiss air transport com, 388 F.Supp, 1238.U.S direct court. S.D.N.Y. feb: 1975.

(34) Nicholas ricci.v. American airlines. Inc, the Supreme Court of NewJersy, December 6, 1988

أماني أحمد عبد الله موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال، جامعة الإمارات، أبو ظبي، 2012، ص72 وما بعدها.

ومن المفيد الإشارة إلى أن مخاطر النقل الجوي، خاصة مخاطر الإرهاب لم تعد مقصورة على المخاطر التي تقع على متن الطائرة، بل امتدت إلى أماكن داخل المطار، كالأماكن المخصصة للانتظار أو مواقع التفتيش، مما يعني امتداد الخطر على سلامة الركاب، وهذا لا يعني بالنسبة لنا تقرير مسؤولية الناقل بصورة مطلقة عن الحوادث التي تقع للركاب في كل مواقع المطار، بل إن مسؤولية الناقل تقتصر على الحوادث التي تقع في الأماكن التي يكون فيها الركاب خاضعاً لرقابة الناقل الجوي وإشرافه.

ونرى أن ما استقرت عليه الاتفاقيات الدولية وما قضت به المحاكم القضائية من تقرير مسؤولية الناقل الجوي عن كافة الحوادث المرتبطة بعملية النقل الجوي تعكس بما لا يدع مجالاً للشك أن خطأ الناقل الجوي يصلح لأن يكون سبباً للمساءلة عن الأضرار التي لحقت بالركاب على أثر وقوع حوادث الإرهاب، وأن فكرة السبب الأجنبي لم تعد مقبولة أن يستند إليها لدفع المسؤولية المدنية، حيث تتمثل مسؤوليته في عدم اتخاذ التدابير اللازمة لتأمين سلامة الركاب، خاصة بعد تكرار حوادث الإرهاب في مجال النقل الجوي مما يوجب على الناقل توقع حدوثها والعمل على تفاديها باتخاذ تدابير أمنية لمنع وقوعها أثناء عملية النقل الجوي.

وهكذا نجد أن اتساع المفهوم الذي تبنته القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية، وما قررته المحاكم القضائية⁽³⁵⁾ للحوادث الجوي يشير بما لا يدع مجالاً للشك أن الحادث الجوي هو كل واقعة تخل بالسير العادي لعملية النقل الجوي، وبصرف النظر عن ارتباط وقوع الحادث باستغلال الطائرة أو بخطأ الناقل أو تابعيه، فالتقدم الذي يشهده مجال النقل الجوي يجعل من الحوادث في عملية النقل الجوي واردة، ويكفي مجرد وقوع ضرر بالراكب لتقرير المسؤولية المدنية للناقل الجوي، وهذا المفهوم الموسع من شأنه اعتبار الإرهاب من قبيل الحوادث الجوية.

(35) ذهب القضاء الأمريكي إلى أن تكرار الاعتداءات الإرهابية على الطائرات أمر يمثل خطورة على سلامة النقل الجوي، وذلك على النحو الذي لا يمكن معه القبول بعدم توقع تلك الاعتداءات الإرهابية. Hussrel V. Swiss Air Transport Com., Op. cit., p. 72.

أيضاً ذهب القضاء الفرنسي في قضية الزوجين (Haddad) بأن انتشار حوادث الإرهاب واختطاف الطائرات أمر لا يمكن معه القول بأن هذه الحوادث لا يمكن توقعها.

Air France v. haddad, Judgment of June 19. 1979. Court Appeal of Paris, p. 327.

المطلب الثاني

التعويض عن أضرار الإرهاب في مجال النقل الجوي

من المعلوم أن المسؤولية المدنية إما مسؤولية شخصية قائمة على الخطأ، سواء أكان الخطأ مفترضاً أم خطأ واجب الإثبات، أو مسؤولية موضوعية قائمة على حدوث الضرر دون حاجة لإثبات خطأ الناقل الجوي.

وبالنظر لطبيعة حوادث الإرهاب وفداحة الأضرار الناجمة عنها، ذهبت اتفاقية مونتريال 1999 إلى الجمع بين نوعي المسؤولية لتحقيق التوازن بين مصالح كل من الناقل والراكب، فقد تبنت المسؤولية الموضوعية في حالات معينة، لكنها لم تتخل عن فكرة الخطأ كأساس لمسؤولية الناقل في حالات أخرى، كما أن اتفاقية وارسو من قبلها تمسكت بفكرة الخطأ كأساس للمسؤولية، وربطت إمكانية تمسكه بتحديد مسؤوليته عن تعويض الأضرار التي تلحق بالركاب بما إذا كان خطؤه خطأً إرادياً أم مجرد إهمال من الناقل الجوي.

وقد أغفل واضعو اتفاقية مونتريال 1999 التمييز بين الإهمال والخطأ الإرادي⁽³⁶⁾ في مجال مسؤولية الناقل، بالرغم من أن المنطق القانوني يستلزم مراعاة هذا التمييز، بحيث تختلف مسؤولية الناقل الذي ارتكب خطأً إرادياً عن مسؤولية المهمل أو المقصر، لكن رغم أن الاتفاقية قد غفلت عن هذا الأمر، فإن هذا لا يمنع تداركه من قبل القضاء عند النظر في دعاوى التعويض الناجمة عن حوادث الإرهاب.

ونرى من جانبنا بأنه ليست كل مخالفة لقواعد السلامة في مجال النقل الجوي، يمكن أن يتحقق معها الخطأ الإرادي للناقل، فمناط الخطأ الإرادي هو انحراف في سلوك الناقل يستدعي تشديد مسؤوليته وإلزامه بالتعويض الكامل، ما دام هذا السلوك سبباً مباشراً لوقوع الحادث.

وفي هذا المجال يتعين أن نشير إلى أنه على الناقل الذي نما إلى علمه احتمال وقوع عمل إرهابي على رحلته الجوية، أن يقوم بإبلاغ الركاب بهذا الخطر قبل بداية الرحلة، وذلك بصرف النظر عن اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي هذا العمل الإرهابي.

ولعل من أشهر القضايا التي تناولت هذه المسألة، قضية لوكيربي⁽³⁷⁾، والتي تتلخص وقائعها في أن إحدى الطائرات التابعة لشركة «بان أمريكان» قد انفجرت وهي تحلق فوق

(36) محمد السعيد رشدي، الخطأ غير المغتفر، جامعة الكويت، 1995، ص 63؛ محمد حسين الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990، ص 161.

(37) Air Disaster at Lockerbie Scotland on dec 21. 1988. 37. F. 3d., pp. 804. 812.

منطقة لوكيربي بإسكتلندا، بسبب انفجار قنبلة مدسوسة في الطائرة، الأمر الذي أدى إلى وفاة ركاب الطائرة، وقد تبين للمحكمة أن السلطات الإنجليزية والأمريكية قد تلقت معلومات عن احتمال وقوع هجوم إرهابي على طائرة تابعة للشركة ذاتها التي كانت على علم باحتمالات وقوع عملية إرهابية.

ولقد دفعت الشركة بأنها قامت بكافة إجراءات السلامة والتفتيش قبل انطلاق الرحلة الجوية، إلا أن المحكمة قضت بالتعويض الكامل للمضرورين على أساس أن الناقل قد ارتكب خطأ إرادياً عندما تقاعس عن تحذير الركاب من وقوع عملية إرهابية، ويترك للركاب الحرية في تحديد قرارهم إما القبول بالصعود أو رفضهم الذهاب بهذه الرحلة الجوية.

ويظهر هذا الحكم بجلاء أن القضاء في الغالب يعتمد على المعيار الموضوعي لتقدير مدى علم الناقل بوقوع الحادث الجوي، بسبب صعوبة الخوض في الظروف الشخصية للناقل خاصة في حوادث الإرهاب وما تتطلبه من بذل عناية مشددة تتناسب مع حجم وطبيعة أضرار الإرهاب.

وقد جاء تصديقاً لهذا الرأي الحكم الصادر عن محكمة استئناف باريس في قضية (Epoux Gati)، والذي قضى بأن الناقل ملزم باتخاذ جميع الإجراءات اللازمة لتجنب وقوع الضرر، بما في ذلك الإجراءات ذات الصلة المباشرة بالحادث⁽³⁸⁾.

وهذا الأمر يستقيم مع طبيعة أضرار حوادث الإرهاب وجسامتها خطورتها والتي تؤدي في الغالب إلى وفاة كافة ركاب الطائرة، مما يتطلب تشديد المعاملة مع الناقل الجوي لبذل عناية خاصة للتصدي للحوادث الجوية وأهمها حوادث الإرهاب.

وجدير بالذكر أن المعيار الحقيقي لمسؤولية الناقل عن أضرار حوادث الإرهاب يتمثل في تحقق الخطأ غير الإرادي للناقل بخصوص هذه الحوادث، وهو عبارة عن عدم مراعاة الناقل للعناية الواجب مراعاتها أثناء تنفيذ التزاماته دون قصد الإضرار، أو لا يدرك احتمال وقوع الضرر الذي كان من الممكن تفاديه لو بذل الناقل العناية المعقولة.

ويبدو من الأهمية أن نشير إلى أن خطأ الناقل في حوادث الإرهاب يكون متصوراً حتى بعد وقوع الحادث، من خلال تقصيره في التعامل مع الآثار الخطيرة الناتجة عن هذا الحادث، كما لو كان الهجوم الإرهابي قد أسفر عن اندلاع حريق في الطائرة، ولم يقم الناقل بمواجهة مصدر الحريق بوسائل وأدوات الإطفاء اللازمة مما تسبب في مضاعفة آثار الحادث الإرهابي.

(38) CA Paris. Vrt v 12.12. 1961. Jugolovenski aero transport v. epoux gati- RFDA. 1962, p. 93.

وقد حظيت التدابير الضرورية الواجب على الناقل اتخاذها في عملية النقل الجوي والتي تهدف إلى تأمين سلامة الركاب، باهتمام العديد من المنظمات والهيئات الدولية والوطنية، والتي كان على رأسها منظمة الطيران المدني إيكاو (ICAO)، والتي عكفت على صياغة العديد من التدابير الواجب على الناقل الجوي اتخاذها لمنع وقوع حوادث الإرهاب⁽³⁹⁾.

وقد حددت المادة (21) من اتفاقية مونتريال قدر التعويض الذي يتحملة الناقل إذا أصيب الراكب بضرر من جراء عملية نقله، ويختلف هذا القدر وفقاً لنوع المسؤولية التي يتحملها الناقل الجوي، على النحو التالي:

أ. بالنسبة للمسؤولية المشددة التي تتميز بقيامها دون حاجة إلى إثبات الخطأ، إلى جانب عدم إمكان دفعها إلا بإثبات خطأ المضرور، فقد حددت الفقرة 1 من المادة (21) من اتفاقية مونتريال 1999 قدر التعويض الذي يتحملة الناقل بما لا يتجاوز 100.000 وحدة حقوق سحب خاصة⁽⁴⁰⁾.

ب. وبالنسبة للمسؤولية غير المشددة التي حددتها الفقرة 2 من المادة (21) والتي يمكن دفعها بإثبات عدم خطأ الناقل، أو انتفاء علاقة السببية بين الضرر وخطأ المضرور، أو خطأ الغير، ونظراً لأن هذه المسؤولية أيسر في دفعها فقد أطلقت المادة (2/12) مداها ولم تقصر معها التعويض على قدر معين.

ج. بالنسبة للأضرار المنصوص عليها في الفقرة 1 من المادة (17) والتي لا تتجاوز قيمتها 113100 وحدة سحب خاصة على كل راكب، لا يكون الناقل مسؤولاً إذا ثبت ما يلي:

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

- أن هذا الضرر نشأ فقط عن الإهمال أو الخطأ أو الامتناع من جانب الغير.

ويلاحظ أن حدود التعويض التي أشرنا إليها لا تحول دون أن تقضي المحكمة بمصاريف الدعوى ونفقات التقاضي التي تكبدها المدعي، وهو ما نصت عليه الفقرة 6 من المادة (21) من اتفاقية مونتريال 1999.

(39) هذه المنظمة هي إحدى الوكالات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، والتي تعمل على دعم النقل الجوي، ويبلغ عدد أعضاء هذه المنظمة 191 دولة، وهي تعمل على وضع السياسات والمعايير الخاصة بعمليات النقل الجوي، وتعمل على رصد وتقرير مستجدات النقل الجوي، وتقديم المبادرات اللازمة.

(40) يرجع في تحديد حقوق السحب الخاصة إلى تعريف صندوق النقد الدولي لها، وإعمالاً للمادة (23) من اتفاقية مونتريال 1999 يتم تحويل هذه المبالغ إلى العملات الوطنية عند التقاضي، وفقاً لقيمة تلك العملات مقومة بوحدات السحب الخاصة يوم صدور الحكم.

وقد عمدت بعض الدول إلى إصدار التشريعات الخاصة بتأمين ضحايا حوادث الإرهاب وإلزام شركات التأمين بتغطية التعويضات المستحقة للمضروبين، حتى ولو وقعت تلك الحوادث خارج الحدود الإقليمية للدولة، بسبب وقوع أغلب حوادث الإرهاب في النقل الجوي خارج حدود الدولة التابعة لها الطائرة.

وبناءً على ذلك، للراكب المضروب من حوادث الإرهاب أن يقيم دعوى المسؤولية ضد الناقل، مع حقه باختصاص تعويض من شركة التأمين بالتعويض عما أصابه من أضرار، استناداً إلى التضامن المفترض بين الناقل وشركة التأمين، وبشرط ثبوت مسؤولية الناقل بالتعويض عن الأضرار الناتجة عن هذا الحادث.

الخاتمة

لقد ركزت الدراسة على أهم الموضوعات التي يثيرها مجال النقل الجوي الدولي، وهو مدى ضمان الناقل لأضرار حوادث الإرهاب التي تلحق بالركاب أثناء عملية النقل الجوي، وتتبلور أهمية هذا الموضوع في ارتباطه بسلامة الركاب في الرحلة الجوية، بعد أن أصبحت وسائل النقل الجوي هدفاً ثميناً للجماعات الإرهابية، وهو ما يستوجب التشدد في مسؤولية الناقل لدفعه باتخاذ التدابير الخاصة لحماية الركاب من الأضرار الجسيمة التي قد تلحق بهم من جراء الحوادث الجوية الإرهابية.

فلا مندوحة من القول بأن الناقل الجوي هو المسؤول الأول عن تأمين سلامة كافة مراحل عملية النقل الجوي، كما يعد مسؤولاً عن تعويض الأضرار الناشئة عن حوادث الإرهاب، بهدف التقليل من خطورة أضرار الإرهاب، ولضمان جبر ما يصيب المضرور في ظل صعوبة تقديم مرتكبي الحوادث الإرهابية للمحاكم المختصة، مما يضعف تقرير المسؤولية الجنائية، فلا يكون أمام المضرورين إلا المطالبة بالتعويض من الناقل لما أصابهم من أضرار مادية ونفسية جراء الحادث الإرهابي.

أولاً- النتائج

1. يصعب تصور مساءلة الناقل الجوي عن أضرار حوادث الإرهاب بناء على الخطأ الإرادي؛ نظراً لصعوبة معرفة الناقل باحتمال وقوع الاعتداءات الإرهابية أثناء رحلته الجوية.
2. لا تعد كل مخالفة لقواعد السلامة يمكن أن يتحقق معها الخطأ الإرادي للناقل، فالخطأ الإرادي سلوك منحرف من قبل الناقل، وهذا لا يمكن تصوره في مجال النقل الجوي.
3. يعد الخطأ غير الإرادي المناط الحقيقي لمسؤولية الناقل عن أضرار حوادث الإرهاب.
4. حوادث الإرهاب تقتضي أن يكون معيار تحديد مسؤولية الناقل الجوي هو معيار الناقل المحترف وليس الناقل الحريص، بحيث يستعين الناقل بكافة الوسائل الحديثة والطاقت الفنية المؤهل للوقاية أو الحد من أضرار حوادث الإرهاب.

ثانياً- التوصيات

وبناءً على ما تقدم، توصلت هذه الدراسة إلى التوصيات التالية:

1. إغفال مراعاة التمييز بين الخطأ الإرادي وغير الإرادي في الاتفاقيات المنظمة

1. لمسؤولية الناقل الجوي، يتطلب إبرام اتفاقية دولية تنظم بدقة طبيعة مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب.
2. خلو الاتفاقيات الدولية المعنية بحوادث النقل الجوي من تعريف التدابير الضرورية التي يجب على الناقل اتخاذها للحيلولة دون وقوع حوادث النقل الجوي، يستلزم تبني نصوص دولية محددة تبين صلاحية تلك التدابير للوقاية من حوادث النقل الجوي.
3. توفير كافة الضمانات القانونية التي تتيح للركاب المضربين الحصول على التعويض العادل عما أصابهم من جرّاء الاعتداءات الإرهابية.
4. تبني القوانين الوطنية والدولية مبدأ اعتبار الإرهاب حادثاً يمكن أن يسأل عنه الناقل الجوي لتجنب التأويل في أحقية المضرب من تلك الحوادث الإرهابية بالتعويض.

المراجع

أولاً- باللغة العربية

- أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009.
- إبراهيم أبو الليل، مدى التزام الناقل الجوي الدولي بضمان سلامة ركابه وفقاً لاتفاقية مونتريال 1999، جامعة الإسكندرية، 2007.
- أحمد بن إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009.
- أماني أحمد موسى، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال، جامعة الإمارات، أبو ظبي، 2012.
- هشام فضلي، قانون التجارة الجديد، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، 2005.
- موسى طالب حسين، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة، عمان، الأردن، 2013.
- محمود الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي، جامعة الكويت، 2004.
- محمد السعيد رشدي، الخطأ غير المغتفر، جامعة الكويت، 1995.
- محمد طلعت الغنيمي، الغنيمي الوسيط في قانون السلام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1982.
- محمد حسين الشامي، ركن الخطأ في المسؤولية المدنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1990.
- محمد موسى دياب، فكرة الخطأ في اتفاقية فانسوفي ومسؤولية الناقل الجوي في النقل الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985.
- غنام شريف، الطيران المدني لدولة الإمارات، أكاديمية شرطة دبي، 2009.

ثانياً- باللغة الأجنبية

- Antonio Cassese, The Multifaceted Criminal Notion of Terrorism in international Law, Journal of International Criminal Justice, 4 (2006).
- Dictionnaire de la Terminologie de Droit International, Sirey for the Union Académique Internationale, Paris, 1960.

- Graham Gerard, Pre-depicting Maritime Terrorism, Institute of south Asian studies, 2002.
- Gray N. Helborn, Essays on Aviation and Travel Law, Hong Kong University, 1990.
- Marcel Fontaine, Drafting International Contracts, Brill, 2006.
- M. Cherif Bassiouni,
 - Consolidation de Politique Criminelle sur la Cooperation International, R.S.C.D.C, N4 Octobre, 1993.
 - Legal Responses to International Terrorism: U.S. Procedural Aspects, Martinus Nijhoff Publishers, The Netherlands, 1988.
- Madeleine Jansson, The Consequences of the Nautical fault, Getborg University, 2007.
- M. Bernhard A. Koch, Indemniser Les Victimes du Terrorisme, Bureau du Committé European de Cooperation Juridique (CDCJ-BU), Strasbourg, 27 November 2006.

المحتوى

الصفحة	الموضوع
257	الملخص
258	المقدمة
260	مبحث تمهيدي - مفهوم الإرهاب الدولي
263	المبحث الأول - النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي
264	المطلب الأول - تطور أساس مسؤولية الناقل الجوي
268	المطلب الثاني - شروط انعقاد مسؤولية الناقل الجوي
269	أولاً - وقوع حادث
270	ثانياً - حدوث ضرر للمسافر
270	ثالثاً - وقوع الحادث أثناء عملية النقل الجوي
272	المبحث الثاني - مسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب
272	المطلب الأول - الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن حوادث الإرهاب
275	المطلب الثاني - التعويض عن أضرار الإرهاب في مجال النقل الجوي
279	الخاتمة
281	المراجع

